Van IJ tot IJmond

Sleepvaart op en rondom het Noordzeekanaal

Van de 15e tot de 19e eeuw was Amsterdam de belangrijkste haven van Holland.
Het havengebied rondom het Noordzeekanaal, dat de havens van Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk en IJmuiden/Velsen omvat, is de tweede haven van Nederland.
Elke eerder genoemde plaats aan het Noordzeekanaal heeft zich min of meer gespecialiseerd in de aanvoer, opslag en doorvoer van specifieke goederen (zoals hout, cacao, brandstoffen en vis).

Het Noordzeekanaal & Havengebied van Amsterdam

De haven van Amsterdam en de stad Amsterdam zijn vanaf het ontstaan in de 13e eeuw nauw met elkaar verbonden. De monding van de Amstel, tussen de Dam en het IJ, was de oudste haven van Amsterdam. Langs het Damrak en de Warmoesstraat verrezen de huizen van kooplieden die een belangrijke rol speelden in de ontwikkeling van de haven en de handel in Amsterdam.

In de 16e eeuw breidde de haven zich uit naar de Lastage, een buurt aan de oostkant van de oude Binnenstad, waar ook scheepsbouw plaatsvond. In de 17e eeuw werden eilanden in het IJ aangeplempt die tevens plaats boden voor uitbreiding van de havenactiviteiten; dit werden de Westelijke Eilanden en de Oostelijke Eilanden.

De haven van Amsterdam was met de Noordzee verbonden via de Zuiderzee. Deze verzandde steeds meer, zodat een betere verbinding nodig werd.

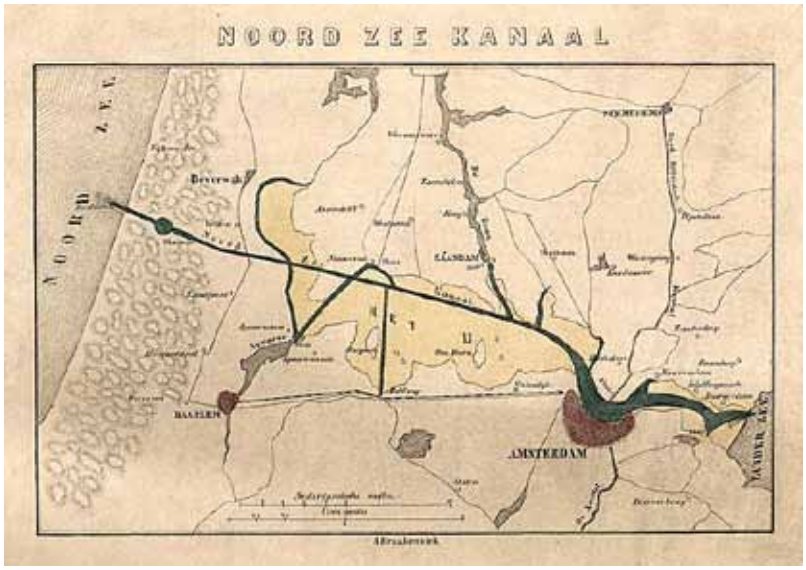
Om de verbinding tussen de haven van Amsterdam en de Noordzee te verbeteren werd, inam men in 1824 het (Groot) Noordhollandsch Kanaal tussen Amsterdam en Den Helder in gebruik. Dit kanaal voldeed al snel niet meer aan de eisen van het groeiende scheepvaartverkeer.

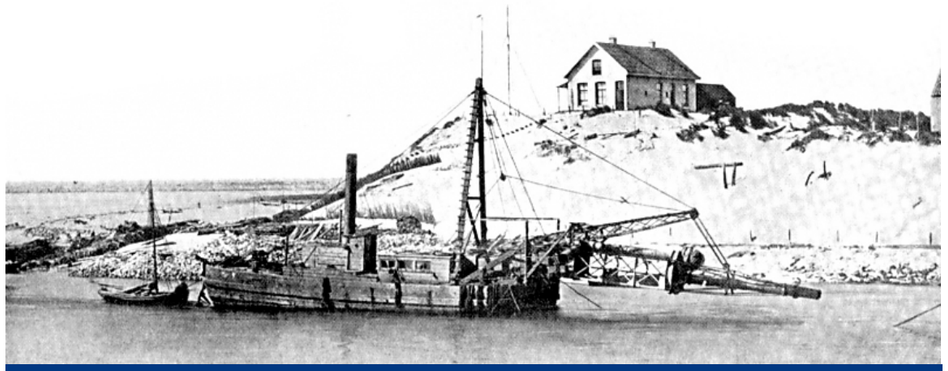
Vanaf ongeveer 1848 is men gestart met de zoektocht naar alternatieven voor het (Groot) Noordhollandsch Kanaal.
In 1852 nam de Gemeente Amsterdam het initiatief voor het instellen van een commissie die tot taak kreeg alle mogelijkheden te onderzoeken voor een kanaal van het IJ door de duinen naar de Noordzee; dat was immers de kortste verbinding. Met dit plan was het doorgraven van de duinen nabij Velsen vereist. Na vele plannen onderzocht te hebben, was men in december 1861 zover gekomen dat een concessie voor het graven van een kanaal en de exploitatie ervan kon worden verstrekt. Deze concessie werd in januari 1863 goedgekeurd door het parlement.

Hierin stond onder andere dat:
- de concessie voor een periode van 99 jaar werd verleend;
- de in te polderen gronden van het IJ ten goede kwamen aan de concessiehouder;
- de concessiehouder het recht kreeg sluis-, kanaal- en havengelden te heffen, maar deze mochten de heffingen van het (Groot) Noordhollandsch Kanaal niet overtreffen.

Bij Koninklijk Besluit werd op 16 juni 1863 de concessie verleend aan de vennootschap “De Amsterdamsche Kanaal Maatschappij” (AMK) met als voorzitter Simon Wolf Josephus Jitta (1818-1897). Nederlandse aannemers durfden het werk niet aan te nemen, maar in Engeland waren de heren Lee, die reeds veel ervaring hadden met de aanleg van havens in Engeland, bereid de klus te klaren. De aanneemsom bedroeg 27 miljoen gulden.

Koning Willem III gaf opdracht tot de aanleg van het kanaal ter bestrijding van de werkloosheid. De graafwerkzaamheden begonnen op 8 maart 1865 in de duinen van de Breesaap. De 7 kilometer brede duinen tussen Velsen en de Noordzee werden met gebruik van schop en kruiwagen afgegraven. Stoomgraafmachines waren beschikbaar, maar het meeste werk werd met de hand gedaan.





De zgn. Hutton-zuiger

Het Noordzeekanaal is grotendeels ontstaan door inpoldering van het IJ; hiervoor werden over een lengte van 17 kilometer dijken aangelegd. Het IJ was in de loop der eeuwen ontstaan door oeverafslag langs de randen. Dijken aan de noord- en zuidzijde voorkwamen dat het IJ nog groter zou worden.
Voor de afwatering en de scheepvaart van onder andere het Spaarne, de Zaan en de Nauernasche vaart werden negen zijkanalen aangelegd (Zijkanaal A t/m I).
De aanleg van de IJpolders, het Noordzeekanaal en de zijkanalen ging simultaan.

Aan de Oostkant van Amsterdam werd het met de Zuiderzee in open verbinding staande IJ afgesloten door de aanleg van de Oranjesluizen (in gebruik genomen in 1872).
Bij de uitmonding van het kanaal op de Noordzee, bij IJmuiden, werden twee sluizen aangelegd. De Kleine Sluis en de Zuidersluis, zodat tussen de Oranjesluis en die van IJmuiden één waterpeil kon worden gehandhaafd.
Na 11 jaar graven, dijken aanleggen en bouwen aan sluizen werd op 1 november 1876 het kanaal officieel voor de scheepvaart geopend door koning Willem III. Josephus Jitta hield de feestrede. Het kanaal had toen een bodembreedte van 27 meter en was circa 7 meter diep. Aan de waterspiegel was het kanaal bijna 38 meter breed.

Bij de opening was nog niet het gehele Noordzeekanaal op de gewenste diepte van 6,5 meter; baggermolens hadden hiervoor nog twee jaar nodig. Het eerste vol beladen schip dat via het kanaal onbelemmerd Amsterdam kon bereiken kwam in oktober 1878 aan.
Tussen de jaren 1876 en 1879 steeg het aantal zeeschepen dat in de haven van Amsterdam aankwam met 40% van 1.100 tot 1.500. De schepen werden ook steeds groter, in bruto registerton was de groei zelfs 136% naar 2,7 miljoen ton.
De grotere schepen maakten grotere sluizen en een breder en dieper kanaal noodzakelijk.

Financieel was het geen succes voor de AMK; in 1883 werd de maatschappij geliquideerd en nam het Rijk alle verplichtingen en rechten over. Nadat het Noordzeekanaal was overgenomen door de Staat werd direct besloten tot de aanleg van een derde sluis in IJmuiden.

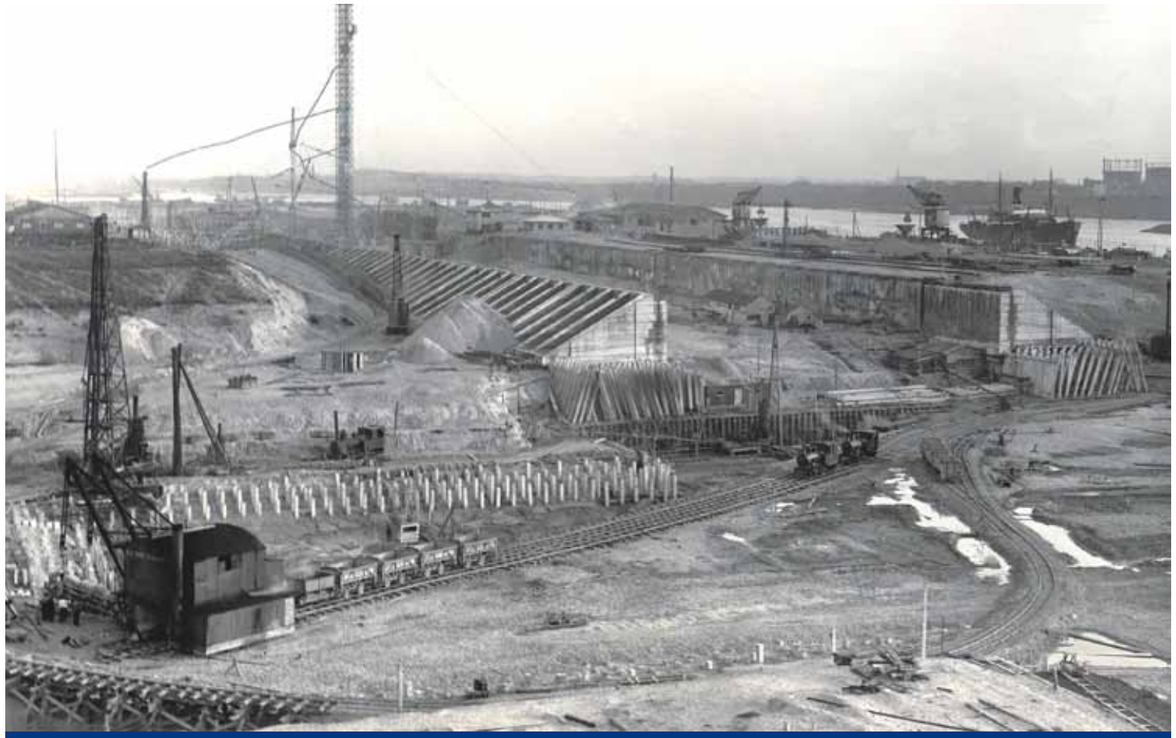
Met de aanleg van deze Middensluis werd in 1890 begonnen en de werkzaamheden duurden tot 1896.
Daarna zette een nieuwe groei- en bloeiperiode voor de Amsterdamse haven in. Aan het einde van de 19e eeuw werden nieuwe havens in het nu afgesloten IJ aangelegd: het Oostelijk Havengebied. Ook langs het Noordzeekanaal en in Amsterdam-Noord werden nieuwe havens gegraven.
De oorspronkelijke haven ter hoogte van de Amstelmonding verloor zijn functie met de aanleg van het Centraal Station op drie aangeplempte eilanden in het IJ.

Een verbeterde verbinding met het achterland werd gevormd met de ingebruikname van het Merwedekanaal (verbinding Amsterdam met Vreeswijk) in 1892, waardoor een betere verbinding met de grote rivieren ontstond.

Tussen Hoek van Holland en Den Helder waren er geen havens en de monding van het Noordzeekanaal bood een uitkomst voor de vissers. De grote hoeveelheid vissersschepen leidde echter tot ernstige verkeersproblemen en in 1887 besloot de overheid tot de aanleg van een aparte vissershaven in IJmuiden. Deze werd vanaf 1896 in gebruik genomen door vissers en vishandel. De haven bleek te klein en in 1896 werd besloten de Vissershaven met 185 meter te verlengen tot 700 meter en een nieuwe vishal te bouwen.

De nieuwe vishal van IJmuiden





Bouw van de Noordersluizen

De haven was nieuw en modern uitgerust en in 1899 werd een spoorwegstation aangelegd met een apart gedeelte voor vistransport. Met de trein kon de vis snel naar belangrijke afzetmarkten worden vervoerd.

Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog luidde een periode van stilstand in voor het gehele havengebied. De handel kwam stil te liggen en het scheepvaartverkeer nam ernstig af. Pas na de wapenstilstand van 1918 kwam het scheepvaartverkeer weer op gang.

In de jaren twintig van de vorige eeuw werd een nog grotere sluis in IJmuiden noodzakelijk. In 1921 besloot men tot de bouw van de Noordersluis, die in 1928 gereed kwam.

De Noordersluis was toen de grootste sluis ter wereld.
In 1920 kwam in IJmuiden een tweede haven gereed, de Haringhaven.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog kwam de haven onder bevel te staan van een Duitse Hafencommandant. De toegang tot het Noordzeekanaal was geblokkeerd door gezonken schepen tussen de pieren bij IJmuiden. De Duitse bezetter stationeerde torpedoboten in IJmuiden. Ter bescherming tegen geallieerde luchtaanvallen werden hiervoor grote bunkers gebouwd.
In 1941 was het scheepvaartverkeer in het havengebied bijna tot stilstand gekomen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de haven regelmatig gebombardeerd door de geallieerden, maar het zwaartepunt lag vooral op de industrie die wapens kon leveren aan de Wehrmacht, zoals de Fokker-vliegtuigfabriek in Amsterdam-Noord. Tussen september en oktober 1944 maakte het Duitse leger de haven onbruikbaar.

Systematisch werden haveninstallaties, kranen, loodsen, kademuren en andere faciliteiten opgeblazen. De herstelwerkzaamheden duurden tot in de jaren vijftig.

In het kader van het Algemene Uitbreidingsplan werd vanaf de jaren vijftig het Westelijk Havengebied sterk uitgebreid.
Het Oostelijk Havengebied verloor meer en meer zijn functie en werd vanaf de jaren negentig ingericht als woonwijk.
Het Noordzeekanaal is in de loop der jaren acht maal verbreed en verdiept.
Van 6,5 m diep en 27 m breed in 1876 tot aan de laatste verbetering in 1979 naar 15,5 m diep en 170 m breed. De bovenkant van de Velserspoortunnel en de Velserautotunnel liggen op iets meer dan 16 meter diepte, waarmee de maximale diepte van het kanaal is bereikt.

Het Noordzeekanaal begint in feite al ver in de Noordzee.
De Noordzee is onvoldoende diep en een 43 kilometer lange geul, de IJ-geul, is gebaggerd voor de diepstekende schepen die de haven willen binnenvaren.
De IJ-geul heeft een breedte van 450 á 600 meter.
Schepen met een diepgang van 14,10 meter tot 17,80 meter moeten gebruik maken van de IJ-geul.

Ter bescherming van de toegang tot het kanaal zijn twee pieren in zee aangelegd. Eind 1960 is men begonnen met het verbreden van de doorgang van 260 naar 750 meter. Hierbij zijn aanpassingen gedaan aan pieren.

De Noorderpier is nu 2500 meter lang, terwijl de Zuiderpier 3000 meter lang is ter voorkoming van verzanding van de monding van het Noordzeekanaal.

De Buitenhaven van IJmuiden is bereikbaar voor schepen met een diepgang van 17,80 meter. Schepen die naar Amsterdam willen doorvaren, mogen niet dieper steken dan 13,70 meter. In de Buitenhaven bestaat de mogelijkheid om schepen te lichteren (gedeeltelijk overslaan van lading van zeeschip in binnenschip) aan de IJ-palen.

De laatste tien jaar maken jaarlijks gemiddeld ongeveer 9000 zeeschepen gebruik van het Noordzeekanaal. Binnen dit totaal is een duidelijke verschuiving zichtbaar van kleine naar grotere zeeschepen. Het aantal grote zeeschepen, van 70.000 ton en meer, dat de sluizen passeert, is aanzienlijk gestegen. De Noordersluis is de enige van de vier sluizen bij IJmuiden die deze grote zeeschepen kan schutten.
Het aandeel van deze sluis in de totale hoeveelheid lading die de haven van Amsterdam bereikt, is 80%.

De afmetingen van de Noordersluis, de benutting van de capaciteit en de leeftijd van de sluis maken een nieuwe, grotere sluis noodzakelijk. De geplande nieuwe sluis wordt 500 meter lang, 65 meter breed en 18 meter diep.

Het verlengen van de pieren in de zestiger jaren



Sleepvaartrederijen op en rondom het Noordzeekanaal



In de beginjaren van de sleepvaart had men nog houten betings

Vanaf de komst van de eerste sleepboot naar Amsterdam tot heden heeft het havengebied tientallen sleepdiensten gekend. Men kan de sleepdiensten in dit havengebied als volgt verdelen:

1. Sleepdiensten die zich bezighouden met “havenwerk”. Dit werk houdt het assisteren van zeeschepen langs het gehele Noordzeekanaal tot aan de sluizen te IJmuiden in en omvat zodoende de havens van Amsterdam, Zaandam en Westzaan, de Kruithaven te Buitenhuizen, de kaden van de papierfabrieken te Velsen en de industriehavens te Velsen. Maar ook de Buitenhaven (Hoogovens) van IJmuiden.

2. Sleepdiensten die zich bezighouden met het “stadssleepwerk”. Bij dit werk gaat het om het verslepen van zogenaamde dekschuiten en lichters door het havengebied. Later zijn de overgebleven sleepdiensten zich ook gaan toeleggen op het verslepen van woonschepen. Voor dit werk worden vooral sleepboten gebruikt van 70 tot 150 pk en veelal van het type “Amsterdammertje”, zogenoemd vanwege hun lage bouw en neerklapbare stuurhut om de vele lage bruggen te kunnen passeren.

3. Zeerederijen met een eigen sleepbedrijf. Veelal worden deze sleepboten ingezet om eigen zeeschepen te assisteren en voor het verslepen (verhalen) van lichters en schuiten.

4. Sleepdiensten in de haven van IJmuiden. Sleepdiensten die zich voornamelijk bezighouden ten bate van de visserijvloot en aanverwante schepen. Maar die ook “stadswerk” verrichten op het Noordzeekanaal en in de havens van IJmuiden.

5. Werfsleepdiensten. Sleepboten die worden ingezet ten bate van de eigen werf. Het gaat om verhalen van schepen, kranen, transport van goederen en personen e.d.

6. Overige sleepdiensten.

Daarnaast bevonden zich nog in het havengebied sleepboten welke een lijndienst onderhielden op andere plaatsen binnen Nederland. Goed voorbeeld zijn daarvan de sleepdiensten N.V. Sleepdienst “Roode Ster” en Groenbanders die o.a. een dienst op Rotterdam onderhielden, maar ook Sleepdienst Haarlemmermeer welke een dienst over de Ringvaart op Gouda onderhield. Deze sleepdiensten hielden voornamelijk bijkantoor in Amsterdam en vallen verder buiten het bestek van deze tentoonstelling.

De samenstellers van deze tentoonstelling hebben een selectie gemaakt uit de vele sleepdiensten die in Amsterdam gevestigd waren. Selectiecriteria zijn bovenstaande verdeling, of er geschiedenis bekend is en de mate waarin een aspect aan de groei van het havengebied heeft bijgedragen.
Door de hoeveelheid aan sleepdiensten die in de loop der jaren voor korte of langere duur bestaan hebben is het helaas niet mogelijk om alle sleepdiensten te benoemen en te beschrijven.

1. Sleepdiensten die zich bezighouden met “havenwerk”

A.D. Zur Mühlen (Amsterdam Tug & Salvage Company Ltd.) (1842-1918)

Op 30 september 1824 werd door de Staten van Holland besloten tot de bouw van twee stoomboten tot het boegseren van schepen op het (Groot) Noordhollandsch Kanaal. En al is het dan nooit tot een tweede schip gekomen, toch werd op 1 juni 1826 een houten radersleepboot met de toepasselijke naam *NOORD-HOLLAND* in dienst gesteld op de ree van Den Helder. Deze radersleepboot, die aanspraak maakt op de titel “de eerste Nederlandse stoomsleepboot” had een vermogen van 60 ipk en een tonnenmaat van 160 ton.



De Raderstoomsleepboot STAD AMSTERDAM uit 1841

In 1841 werd deze sleepboot voor een bedrag van fl. 20.000,- verkocht aan de “Stoombootreederij voor het sleepen van scheepen aan het Nieuwediep” onder directie van Paul C. van Vlissingen.

Deze rederij had inmiddels ook de *STAD AMSTERDAM* laten bouwen, een raderstoomsleepboot van 140 ipk.
Daarmee bracht Paul van Vlissingen de eerste particuliere stoomsleepdienst van ons land tot bloei. Bij het in de vaart komen van de derde sleepboot, de *ARCHIMEDES*, werd de *NOORD-HOLLAND* in 1851 verkocht.

Later kwam bovengenoemd bedrijf onder directie van de heren Zur Mühlen en de sleepbootrederij werd toen ook wel Amsterdam Tug & Salvage Company Ltd. genoemd.

Na het openen van het Noordzeekanaal verplaatste de sleepdienst haar werkterrein van Den Helder naar IJmuiden. Enkele raderstoomsleepboten werden nog aangeschaft om in 1894 over te gaan tot het aanschaffen van de eerste schroefstoomsleepboot, de *TITAN*, welke boot veertig jaar dienst heeft gedaan.

In 1918 toen de “Stoomboot Reederij voor het sleepen van scheepen aan het Nieuwediep” (en inmiddels ook te IJmuiden) liquideerde, werden de meeste schepen overgenomen door N.V. Bureau Wijsmuller.



Voor de sluizen van IJmuiden met enkele Zur Mühlen-sleepboten, de SIMSON, CYCLOP en ASSISTENT

N.V. Reederij v/h. Gebr. Goedkoop (1862-1999)



Raderstoomsleepboot OVERIJSEL Nr. 1 (1871 – 1885)

Op 13 mei 1807 kocht Jan Goedkoop, schipperszoon uit Zwartsluis, een kaagschip, genaamd *TWEE GEBROEDERS*, waarmee hij een vrachtdienst opende tussen Amsterdam en Texel. Hij bewees daarmee de scheepvaart en de handel op Amsterdam grote diensten, omdat de hoofdstad door gebrek aan goed grootscheeps vaarwater in die tijd te geïsoleerd kwam te liggen om nog langer deel te hebben aan het goederenverkeer ter zee. Met zijn schepen overwon Jan Goedkoop de hindernis, de ondiepe Zuiderzee, die de groter wordende zeeschepen op den duur niet meer konden nemen. Jan Goedkoop breidde zijn bedrijf uit tot een lichterdienst, jaagdienst, aannemerij en handel in aannemersmaterialen. Dit veelzijdige bedrijf werd in 1842 door zijn beide zoons Daniël en Pieter onder de naam Firma Gebroeders Goedkoop voortgezet.

Niet lang daarna hebben de Gebr. Goedkoop ook de sleepvaart ter hand genomen en daarmee een begin gemaakt met wat als sleepbootrederij onder hun opvolgers de kern der onderneming zou uitmaken. In augustus 1861 vroegen de Gebr. Goedkoop van het gemeentebestuur concessie voor het stichten van een stoomsleepdienst in het Oosterdok, varend dus in de eigenlijke toenmalige haven binnen de omgevende dijk. Mede door de aanwezigheid van het Entrepotdok begon het grootste deel van het overzeese handelsbedrijf der hoofdstad zich daar te concentreren. De meeste grote zeilschepen plachten daar door de Oosterdoksluis binnen te komen, hetzij om liggend in het rustige water hun lading te lossen, hetzij om in het Entrepotdok aan de kade direct tegenover de pakhuizen te gaan meren.

Na de concessie te hebben gekregen lieten de Gebr. Goedkoop een ijzeren raderstoomboot *OOSTERDOK* gedoopt, bouwen op de werf van F. Kloos te Alblasserdam, die zij lieten voorzien van twee middeldruk stoommachines van 30 npk.

De dienst, die op 1 mei 1862 een aanvang nam, had meteen al een opmerkelijk succes. Tot het eind van 1862 werden 528 schepen, dus 2 á 3 per dag in het Oosterdok versleept, de meeste van en naar het Entrepotdok, andere naar en van de werven in dit deel van de Amsterdamse haven of naar ligplaatsen binnen de dijk.

Spoedig daarop zijn de Gebr. Goedkoop, hun aandacht vooral op het Noordhollandsch Kanaal gericht houdend, tot de volgende, beslissende stap overgegaan.
In 1866 vingen zij met drie ijzeren schroefstoomsleepboten, genaamd *NOORD-HOLLAND 1 t/m 3* aan, die de oude sleepdienstmaatschappij van Boelen en De Haas op het kanaal met lager tarief en snellere vaarten zeer ernstig beconcurreerde. Tegen zo’n mededinging bleek Boelen en De Haas niet bestand. In juli 1868 werden zij dan ook ontbonden.

Het eerste gevolg van het wegvallen van de concurrent was, dat de nieuwe sleepdienst in capaciteit tekort schoot en Gebr. Goedkoop tijdelijk weer jaagpaarden langs het kanaal in gebruik moest nemen. Pas toen zij in 1869 nog twee nieuwe sleepboten met grotere capaciteit in de vaart brachten, konden zij enigermate aan de dringende behoefte voldoen. Hun sleepboten sleepten in het jaar 643 zeeschepen en 214 binnenvaartuigen en lichters door het kanaal en verleenden

aan 179 zeeschepen assistentie bij het binnenkomen of uitgaan op de rede van Den Helder. Ook de functie van Van Vlissingen's zeesleepdienst aldaar namen zij dus over.

Tussen 1860 en 1870 zijn Gebr. Goedkoop erin geslaagd het terrein van de sleepvaart naar en in het Amsterdamse havengebied voor een groot deel in hun macht te krijgen.
Op 9 juli 1872 reeds brachten zij een stoomsleepdienst tot aan Velsen tot stand, hoofdzakelijk dienend ten behoeve van de graafwerkzaamheden aan het nieuwe kanaal.
Zij versleepten daarbij in datzelfde jaar meer dan 1600 binnenvaartuigen. Toen het Noordzeekanaal vervolgens voltooid was, werd de hoofdactiviteit van Gebr. Goedkoop verlegd naar dit nieuwe kanaal. De eerste schepen, een drietal loggers, die bij wijze van proeftocht op 13 juni 1876 door het kanaal gingen, werden gesleept door een sleepboot van Gebr. Goedkoop.

Na de openstelling van het Noordzeekanaal nam logischerwijs de sleepdienst op het Noordhollandsch Kanaal af. Ook door de opening van de nieuwe Handelskade aan het IJ namen de scheepvaartbewegingen in Oosterdok af. In die tijd was de sleepdienst van Gebr. Goedkoop, bestaande uit 12 sleepboten (waarvan één radersleepboot) op een totaal van 40 sleepboten binnen het Amsterdams havengebied de grootste aanbieder. De sleepboten dienden tevens voor het verrichten van allerlei hulpdiensten aan de scheepvaart in de kanalen en het IJ en ook daarbuiten. Het lichten van gezonken schepen, het bijstaan van beschadigde schepen, het leggen van boeien behoorden daartoe. Ook voor het breken van ijs op het Noordhollandsch Kanaal en het Noordzeekanaal waren zij ter beschikking.
Hoewel het aantal schepen dat van het nieuwe kanaal gebruik maakte voortdurend steeg, nam het aantal sleepboten van Goedkoop af in plaats van toe. Tot het aanschaffen van nieuwe ging men in de jaren 1880-1890 niet over. In 1894 waren er nog vijf sleepboten in de vaart, het jaar daarop nog maar vier. Extra capaciteit werd ingehuurd door drie sleepboten in huur te nemen.

In 1901 kwamen twee snellopende sleepboten buitengaats en drie sleepboten in de haven van Amsterdam in de vaart van de Internationale Sleepdienst Maatschappij uit Rotterdam die onder leiding stond van Dhr. Hörstmann.
Deze maatschappij was zeer kapitaalkrachtig en oefende het sleepbedrijf met tal van sleepboten uit in Rotterdam, Antwerpen en Londen. Zodra zij in het Noordzeekanaal verscheen, huurde Gebr. Goedkoop extra sleepboten in. Door het gunstige jaargetijde in het voorjaar van 1901 kon zij haar eigen sleepboten daarvoor naar buiten sturen. Voor Zandvoort en Wijk aan Zee lagen zij aankomende zeeschepen op te wachten.

Bovendien ging Gebr. Goedkoop er toen toe over om, zodra zij van de cargadoors vernam dat een schip naar Amsterdam was bevracht of vertrokken telegrafisch aan de betreffende rederij het assisteren van het schip aan te bieden, tegen zeer lage prijzen. Op deze wijze werd, met steun van de Amsterdamse Cargadoorskantoren met wie Goedkoop vanouds bevriend was, de aanvankelijk zeer hevige concurrentie spoedig afdoende bestreden. In november 1901 trok Hörstmann zijn sleepboten terug uit het havengebied van Amsterdam.
Van de aanvang af heeft Jan Goedkoop Jr., die na het overlijden van Jan Goedkoop Dzn op 2 oktober 1901, met de leiding van het bedrijf was belast, zijn bedrijf met zijn uitstekend commercieel inzicht tot nieuwe ontwikkelingen geleid. Het kantoor hield hij tenslotte niet meer aan de Binnenkant, nr. 18, waar het sinds 1895 gevestigd was en waar hij na zijn vaders dood zelf was blijven wonen.
Hij verplaatste het naar de open waterkant, achter het Centraal Station, vanwaar hij ook met eigen ogen het levendig bedrijf van de stoombootdienst en sleepvaart op Het IJ kon volgen. Een nieuw gebouw verrees daar in 1912 aan De Ruyterkade, nr. 44. Ook volgde vlootvernieuwing. In 1904 kwamen twee nieuwe sleepboten in de vaart. En tot 1911 zouden nog drie sleepboten volgen.



Enkele Goedkoop-sleepboten bij de Zuidersluis in IJmuiden



ELIZABETH GOEDKOOP met het mailschip PIETER CORNELISZOON HOOFT

Met ingang van 1 januari 1922, tachtig jaar na de oprichting, werd de Firma Gebr. Goedkoop ontbonden en de N.V. Reederij v/h. Gebr. Goedkoop opgericht en Jan Goedkoop Jr. werd directeur. Direct na deze reorganisatie werd de aanbouw, aankoop en verbouwing van sleepboten, ijsbrekers e.d. hervat, wat samen ging met afvoering van oude sleepboten.

Het groter worden van de zeeschepen deed hem tevens besluiten tot het aanschaffen van krachtiger sleepboten dan hij tevoren had bezeten.
Zo werden in 1928 de *ANNIE CORNELIA GOEDKOOP* (650 ipk) en de *ANNIE GOEDKOOP (2)* (400 ipk), in 1929 de *MARIA HENRIËTTE GOEDKOOP* (650 ipk) besteld en in gebruik genomen. Ook werd in 1930 voor de sleepboot *WILHELMINA GOEDKOOP (3)* een grote ijsbreker gebouwd, die bij ijsgang aan de voorsteven werd bevestigd.

In 1930 waren twaalf sleepboten in de vaart, waarmede al het nodige sleepwerk in de havens van Amsterdam en Zaandam en op het Noordzeekanaal kon worden verricht. Met deze uitstekende vloot is de rederij de crisis en malaise van de jaren dertig zonder veel moeilijkheden doorkomen.
In 1932 presenteerde de N.V. Sleepdienst "De Roode Ster" zich als een nieuwe concurrent voor de Amsterdamse havensleepdiensten. Deze sleepvaartrederij had tot dusverre voornamelijk de lijn-sleepvaart Rotterdam-Amsterdam beoefend. Na enige jaren tobben met materiaal en personeel, dat hoe geschikt ook voor de binnenvaart, niet was berekend voor de assistentie aan zeeschepen, besloot de Roode Ster zich terug te trekken uit dit avontuur.

Toen in september 1939 Engeland zich in staat van oorlog met Duitsland verklaarde was het met de scheepvaart op Amsterdam spoedig gedaan en na de versperring van IJmuiden in mei 1940 moesten alle grote havensleepboten te Amsterdam worden opgelegd.
Gedurende de Tweede Wereldoorlog werd de grootste deel van de vloot zwaar beschadigd.

Na afloop van de Tweede Wereldoorlog was alleen de *ELIZABETH GOEDKOOP* in bruikbare staat teruggevonden. *De JAN GOEDKOOP DZN (2)* en *HENRIËTTE S.M. GOEDKOOP (1)* waren nog in betrekkelijk korte tijd te repareren. Toch beschikte men in het najaar van 1945 weer over drie sleepboten. De drie in 1944 naar Polen afgevoerde sleepboten keerden boven verwachting weer terug. Ook de *WILLEMINA GOEDKOOP (3)* die naar de Oostzee werd overgebracht, werd in 1945 in Kopenhagen teruggevonden en keerde terug. De *IKA GOEDKOOP (1)* die met een vernielde ketel was blijven liggen, werd voorlopig hersteld.
Vlak na de bevrijding waren de belemmeringen voor de scheepvaart zodanig, dat de behoefte aan sleepboothulp groter was dan normaal. Ten gevolge van de blokkade van de IJmuidense havenmond was deze toegang sterk verzand.
De grote Noordersluis was geruime tijd onbruikbaar door vernielingen, zodat alle grote schepen weer de kleinere Middensluis moesten passeren. Voorts bevond zich nabij Amsterdam een hinderlijk obstakel in de vorm van twee tot zinken gebrachte casco's. Inmiddels werd ijverig gewerkt aan het afbouwen van een tweetal in 1941 bestelde sleepboten, waarvan belangrijke onderdelen vanaf het moment dat de Duitsers de bouw stopzetten, goed waren bewaard.
In augustus 1946 kwamen deze sleepboten gereed bij de N.V. Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij.

Tekenend voor de dankbaarheid jegens twee grote staatslieden uit de Tweede Wereldoorlog koos de rederij voor deze aanwinsten de namen *PRESIDENT ROOSEVELT* en *WINSTON CHURCHILL*, daarmee afwijkend van de sedert 1901 gevolgde gewoonte sleepboten naar familieleden van de familie Goedkoop te benoemen.
In maart 1948 kwam de eerste motorsleepboot bij de rederij in dienst, hoewel dit niet direct betekende dat dit het einde was van de stoomsleepboot bij Goedkoop. In 1954 werd de eerste grote motorsleepboot *JOHANNA C. GOEDKOOP* van 600 apk in gebruik genomen, maar in datzelfde jaar werden ook nog twee stoomsleepboten aangekocht.



De stoomsleepboot PRESIDENT ROOSEVELT uit 1946

In 1967 werden de laatste stoomsleepboten afgevoerd en bestond de vloot alleen nog uit de moderne havensleepboten die tussen 1954 en 1966 nieuw in de vaart werden gebracht. In 1958 volgde de enige door Voith-Schneider voortgestuwde sleepboot voor de rederij, de *JAN GOEDKOOP JR.* In tussenliggende jaren zijn ook nog wat kleinere eenheden van 300 pk sterk aan de vloot toegevoegd. In 1962 volgde weer een geheel ander type sleepboot. Dit type sleepboot, onder de bemanning aangeduid als “puntpijper” omdat de schoorsteen en de mast in elkaar overlopen, was 600 pk sterk. Het aantal scheepsbewegingen nam eind jaren zestig sterk af en de eerste generatie moderne motorhavensleepboten werd in die periode van de vlootsterkte afgevoerd, waaronder ook de Voith-Schneider sleepboot *JAN GOEDKOOP JR*.
Enkele grote Nederlandse zee-rederijen fuseerden. Daardoor deden minder zeeschepen de haven aan. Wel werd het Westelijk havengebied verder ontwikkeld en geschikt gemaakt voor grote olietankers en bulkschepen. De sleepboten *WILLEMINA (4), HENRIËTTE S.M. (2), PETRONELLA J.* en *HENDRIK P.* werden eind jaren zestig gemoderniseerd en in de jaren zeventig werd het motorvermogen opgevoerd naar 1500 pk. Begin jaren tachtig zouden deze sleepboten nog worden voorzien van een 360 graden draaiende boegschroef gekoppeld aan een 500 pk sterke motor zodat zij hiermee moderne tractorsleepboten werden.
In 1972 werd Mammoet Transport opgericht door Van Wezel in Hengelo, Stoof in Breda en Goedkoop. Jan Goedkoop, zoon van L.J.W.H. Goedkoop werd één der drie directeuren.
De kleine sleepboten, de drijvende bokken en bergingsvaartuigen, dit alles verdween onder de naam Mammoet Goedkoop in Mammoet Transport.

In 1975 werden de aandelen van het familiebedrijf verkocht. Na vergeefse pogingen om met de Engelse Swire Group in zee te gaan, gingen de aandelen voor 50% naar de KNSM en de andere 50% naar Wijsmuller. Er werden twee commissarissen benoemd, de heer S. Dover van de KNSM en de heer F. Wijsmuller. In 1978 vertrok de heer F.W. Goedkoop uit het bedrijf en voor het eerst in 171 jaar stond er geen Goedkoop meer aan het roer.

Per 1 september 1979 ging ook de 50% aandelen van de KNSM naar Wijsmuller en was Goedkoop een 100% dochter van Wijsmuller. De naam veranderde in Goedkoop Havensleepdiensten B.V. Ook de contractanten van de Wijsmullerhavensleepboten kwamen onder de supervisie van Goedkoop. Als direct gevolg van de overdracht kwamen de twee KNSM-sleepboten *ALBATROS* en *MEEUW* met personeelsleden bij Goedkoop terecht. Deze sleepboten werden door Goedkoop direct verkocht.

De laatst nieuw gebouwde sleepboot dateerde uit 1965 en om een optimale service te kunnen verlenen aan de nog steeds groter wordende zeeschepen werd er een studie gemaakt over nieuwbouw. Wijsmuller liet in 1981 en 1982 acht grote sleepboten van de “Provincie Klasse” bouwen bij Tille Scheepsbouw in Kootstertille.
Deze zeegaande sleepboten van 2.400 pk, wat een trekkracht geeft van 34 ton, waren toen de modernste in Europa.
Door de toepassing van twee 360 graden draaibare roerpropellers zijn de sleepboten buitengewoon wendbaar, hetgeen bij het havensleepwerk zeer belangrijk is.
Vier van deze acht sleepboten werden door Goedkoop van Wijsmuller gehuurd. De andere vier werden door Wijsmuller wereldwijd ingezet.

Op 13 mei 1982 gingen de vlaggen uit: de Rederij bestond 175 jaar en in het Havengebouw was een grote receptie voor relaties en klanten.

Eind jaren tachtig waren er nog maar twee sleepboten van de Provincieklasse werkzaam in het Amsterdamse havengebied. De overige sleepboten werden door Wijsmuller ingezet in het buitenland. Goedkoop nam daarop enkele sleepboten in charter. De Duitse schottelsleepboot *ISE* en ook de Engelse *SKELTON CROSS* werden voor langere tijd in charter genomen.

Inmiddels had Wijsmuller in Vigo (Spanje) twee sleepboten voor de havendienst in IJmuiden besteld. Deze sleepboten kwamen in 1993 met typische Wijsmuller namen *TITAN* en *SIMSON* in de vaart, maar wel met de naam Goedkoop op de verschansing.

In de zomer van 1994 vond de verhuizing plaats van de Westerdoksdijk naar de Elbaweg aan het water van de voormalige ADM-werf recht boven de Hemspoortunnel.
In juli 1994 werden enkele “puntpijpers” verscheept naar Montevideo om aldaar voor Wijsmuller werkzaamheden te gaan verrichten. De laatste puntpijper *BERNARDUS M. GOEDKOOP* bleef tot 1997 als reserveboot in de vaart en werd in dat jaar verkocht naar Terneuzen.
Sinds 1 juli 1999 is er een definitief einde gekomen aan de naam Goedkoop in de haven van Amsterdam. Onder de naam Wijsmuller Havensleepdiensten werden de activiteiten voortgezet.



De moderne schottel sleepboot GRONINGEN

N.V. Stads- en Binnensleepdienst v/h. H. Rutters - Amsterdam (1877-1975)

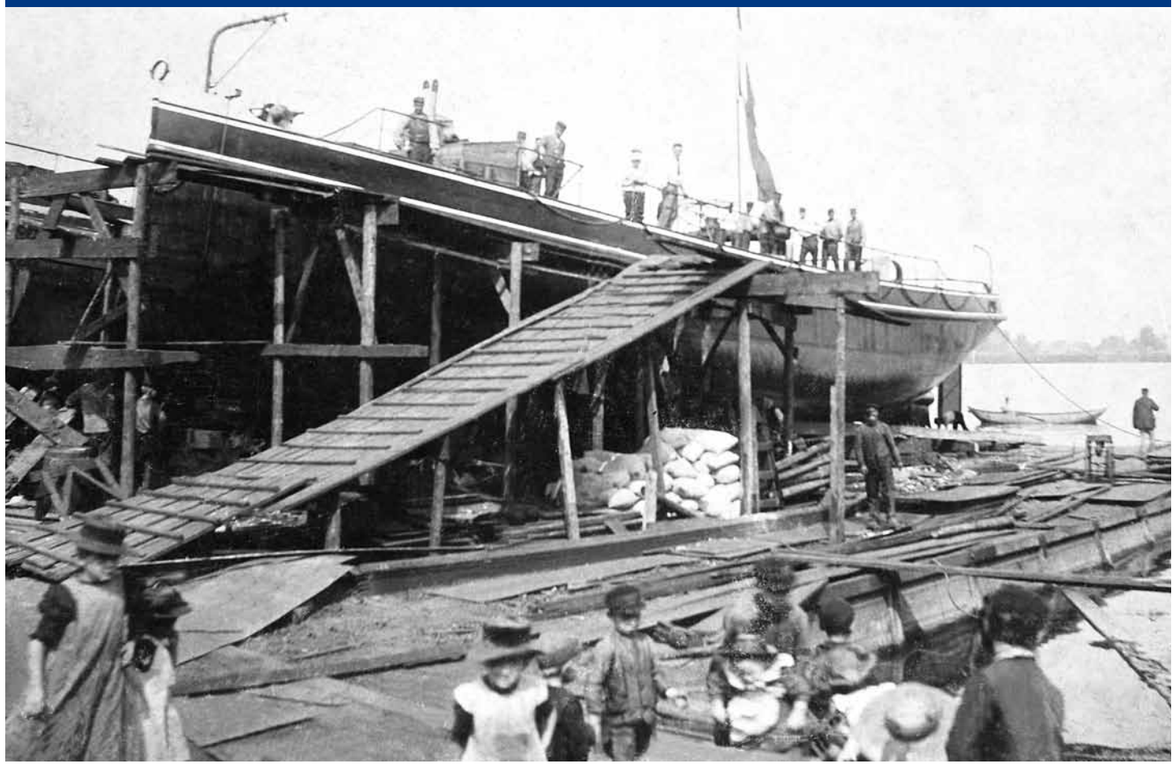
Dit bedrijf werd in 1877 opgericht door kapitein H. Rutters (1833). Rutters was kapitein op het stoomschip *BERINICE (2)* van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij te Amsterdam.
Omdat na het voltooien van het Noordzeekanaal grote expansie van de scheepvaartactiviteiten in het hoofdstedelijk havengebied was te verwachten, begon kapitein H. Rutters een sleepdienst annex drinkwaterdienst. Rutters bezocht verschillende geldschieters teneinde voldoende kapitaal bijeen te brengen om zijn plannen uit te voeren, waarna op 27 november 1876 kon worden vastgesteld, dat een bedrag van Fl. 40.000,- was bijeengebracht, hetgeen toen voldoende was om twee stoomsleepboten te laten bouwen.
De naam van het bedrijf zou Sleep- en Drinkwaterdienst H. Rutters gaan luiden. Vier maanden later, op 16 februari 1877 kon worden medegedeeld, dat de twee sleepboten waren besteld bij de Koninklijke Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen te Amsterdam.

Tijdens een vergadering van aandeelhouders op 14 maart 1877 werden de statuten van de nieuwe onderneming kenbaar gemaakt. Onder andere werd bepaald, dat het bedrijf naast het leveren van drinkwater zich binnen een gebied tussen de Noordzeesluizen en de Oranjesluizen zal beperken tot de zogenaamde kleine dienst, slepen van schepen tot 800 ton waterverplaatsing, ten einde niet in een geldverslindende concurrentie met de gevestigde sleepvaartrederij van Gebr. Goedkoop te geraken. In het laatste decennium van de negentiende eeuw zou zelfs een zeer goede verstandhouding ontstaan met Goedkoop waarin beide sleepdiensten elkaar bijstonden met materieel ten behoeve van bergingswerk. Bovendien zou Rutters in juni 1893 met de sleepboot *RIJP (1)* voor één zesde gaan deelnemen in de assistentie van binnenkomende zeeschepen op toerbeurt met vijf sleepboten van Goedkoop.

Op 22 mei 1877 werd het kantoor van de rederij in het pand aan de Kromme Waal 15 betrokken. De eerste twee sleepboten, de *BARENDSZ* en de *HEEMSKERCK* kwamen op 16 juli 1877 in de vaart. Nog in datzelfde jaar volgden de sleepboten *NOVA ZEMBLA* en *SPITSBERGEN*. In 1882 waren er tien sleepboten bij Rutters in bedrijf. Drie sleepboten waren voorzien van speciale tankinstallaties voor goed drinkwater, dat met eigen pompen aan boord van de zeeschepen kon worden gebracht.

De sleepboten waren later echt niet alleen te Amsterdam en op het Noordzeekanaal werkzaam, maar voeren in principe voor de algemene sleepvaart door het gehele land.
Na de opening van het Merwedekanaal in 1893, waardoor de hoofdstad een sterk verbeterde verbinding met de Rijn kreeg, kon het werkterrein aanzienlijk worden uitgebreid.
Al in 1887 had men zich voorgenomen om het vaargebied via Vreeswijk uit te breiden tot de Rijnvaart, waardoor achtereenvolgens in 1889 en 1894 de sleepboten *POOLSTER* en *NOORDKAAP* in gebruik werden genomen. Rutters zou gedurende haar bestaan negen sleepboten in haar vloot opnemen die geschikt waren de Rijn te bevaren.

De HEEMSKERCK tijdens de bouw op de werf





De 275 ipk sterke sleepboot POOLSTER, bestemd voor de Rijnvaart

In de jaren tot 1900 waren er 14 sleepboten van verschillende typen en een aantal kolenlichters bij het bedrijf in dienst gesteld. Kort na de eeuwwisseling, in 1901, kwam kapitein Rutters te overlijden, waarna de onderneming werd omgezet in een Naamloze Vennootschap terwijl de naam werd aangepast in N.V. Sleep- en Drinkwaterdienst v/h. H. Rutters.
Het kantoor was toen inmiddels verplaatst naar het pand aan de Ruijterkade 99.

Met de bouw van de sleepboot *GROENLAND (2)* in 1912 deed de motor al vroeg bij Rutters haar intrede. Deze boot was bestemd voor het zogenaamde stadswerk, de vaart in de haven doch hoofdzakelijk op de binnenwateren en grachten in en rond de hoofdstad. De eerste specifieke waterboot, de motordekschuit WAYGAT, werd eveneens in dat jaar in dienst gesteld. Er zouden in de loop der jaren nog zes waterboten volgen.

Als gevolg van de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) kwamen minder zeeschepen de haven van Amsterdam bezoeken, doch in de binnensleepvaart en rijnsleepvaart bleef voldoende aanbod van werk voorhanden.

Ondanks de neergaande conjunctuur van de twintiger jaren en de sociale onrust met stakingen in de Amsterdamse haven, die duurde van 14 februari tot 29 april 1920, wist Rutters zich staande te houden.

Ondanks de oorlog kwam in 1941 de motorsleepboot *LENA (2)*, die tevens als ijsbreker kon opereren, in de vaart. De nog nieuwe motorsleepboot *IJSLAND (2)* werd in 1941 door de bezetter gevorderd om nooit meer terug te keren.
Na afloop van de vijandelijkheden kwam in 1947 de nieuwe motorsleepboot *IJSLAND (3)* in de vaart. Er zouden daarna nog drie sleepboten volgen.

Als gevolg van de opkomende dreigende concurrerende duwvaart op de Rijn kwam men eind vijftiger jaren node tot het besluit zich uit de Rijnvaart terug te trekken. De twee overgebleven rijnsleepboten werden van de hand gedaan, waarna alleen de sleepboten voor het stadswerk resteerden, die echter in de volgende jaren door steeds verminderd aanbod van sleepwerk geleidelijk ook moesten worden verkocht.

In 1975 werd de laatste sleepboot van Rutters, de *SPITSBERGEN (3)* van de sterkte afgevoerd, waarna Rutters zich voortaan uitsluitend zou gaan concentreren op de drinkwatervoorziening.



De SPITSBERGEN (3) werd als één van de laatste sleepboten afgevoerd

N.V. Bureau Wijsmuller (1906-2002) / Svitzer Amsterdam (2002-heden)

In 1906 begon Johannes F. Wijsmuller met het uitbrengen van schepen. In 1913 kocht hij zijn eerste sleepboot HOLLAND en vanaf 1915 werd begonnen met bergingsactiviteiten. De scheidslijn tussen zee- en havendienst valt bij Wijsmuller moeilijk te trekken. Wijsmuller was in 1918 nog gevestigd in 's-Gravenhage, maar verhuisde een jaar later naar IJmuiden, omdat naar verwachting de hoeveelheid en vooral de grootte van binnenkomende en uitgaande schepen behoorlijk zou toenemen. Een bijkomende factor was dat de firma A.D. Zur Mühlen, die tot dat tijdstip een fors aantal assistenties verzorgde, in 1918 bij gebrek aan deskundige opvolgers van de directie, werd geliquideerd. Wijsmuller nam een drietal sleepboten van Zur Mühlen over.

De concurrentie in IJmuiden kwam in die tijd in de eerste plaats van sleepdienst 'De Vischploeg". De tweede concurrerende partij was een combinatie van bootlieden die met kleine sleepboten ook hun brood in die sector trachten te verdienen. Met betrekkelijk kleine boten waagde men zich op de Noordzee tot in het Kanaal om schepen te praaien en hun diensten aan te bieden. Wijsmuller-sleepboten voeren in de tijd tot de lichtschepen van Maas en Goeree om te voorkomen dat zij in handen van de concurrentie zouden vallen. Er was verdeling van het "havenwerk", destijds voor de sluizen voornamelijk voor Wijsmuller en boven de sluizen voor Goedkoop. In januari 1939 kwam de N.V. Reederij v/h. Gebr. Goedkoop door aankoop in het bezit van alle aandelen van de N.V. Bureau Wijsmuller. Wijsmuller ging de Tweede Wereldoorlog in met een minimum aantal sleepboten, namelijk zes in totaal. Na afloop van de Tweede Wereldoorlog was alleen de sleepboot JUNIOR voor de havendienst inzetbaar. De HECTOR (2) en STENTOR (2) keerde zwaar beschadig terug uit Gotenhafen. Van Goedkoop werden twee sleepboten in charter genomen om aan de vraag aan sleepboten te voldoen.



Het Sluisplein met de JUNIOR (1), NESTOR (1) en een loodsboot

Het zou pas tot begin jaren vijftig van de vorige eeuw duren voordat de eerste nieuwbouw havensleepboten voor Wijsmuller opgeleverd zouden worden.



Met de 800 pk sterke CYCLOOP (1953) met op de achtergrond de Hoogovens



De ZEELAND onder Goedkoop vlag

In 1953 werd de *CYCLOOP* (1.400 pk) opgeleverd en al snel volgden in de tweede helft van de vijftiger jaren een serie 1.200 pk sterke sleepboten *TITAN (3), FRIESLAND (3)* later *CYCLOOP (2)*, *SIMSON (2), STENTOR (2)* en *NESTOR (2)* afgesloten door wederom een *JUNIOR* (550 pk) en *ASSISTENT* (1.100 pk).

Hiermee was de havendienstvloot voor IJmuiden op een behoorlijke sterkte gekomen. De vloot van havensleepboten werd ook ingezet voor kustreizen, maar ook in het buitenland met als gevolg dat er geen constant aantal havensleepboten in IJmuiden aanwezig was.

Op 5 september 1961 werden de aandelen door Goedkoop weer overgedragen aan de familie Wijsmuller en was deze familie weer voor 100% eigenaar. In 1979 keerde de rol om en nam de familie Wijsmuller de aandelen over Goedkoop en werden zij volledig eigenaar. De havensleepactiviteiten van Wijsmuller en Goedkoop werden samengevoegd onder de naam Goedkoop Havensleepdiensten B.V. en begin jaren tachtig kwamen er zes 2.400 pk sterke havensleepboten de vloot versterken. Deze “provincie” klasse had typische Wijsmuller namen, maar voer onder de naam Goedkoop op het Noordzeekanaal.

In 1999 zou aan deze situatie een einde komen en werd de volledige havendienst onder de naam Wijsmuller Havensleepdiensten B.V. voortgezet. Lang zou deze situatie niet duren. Op 31 mei 2000 kondigde A.P. Moller Maersk, een Deense gigant op het meest uitgebreide scheepvaartgebied dat maar denkbaar is, aan het plan Wijsmuller over te nemen. A.P. Moller beschikte al over een eigen sleepdienst, namelijk A/S Em. Z. Svitzer met als vestigingsplaats Kopenhagen. Het plan behelsde beide sleepdiensten samen te voegen. Op 31 juli 2001 was de overname voltooid.
De havendienst werd SvitzerWijsmuller Havensleepdiensten B.V. om vervolgens in 2005 gewoon Svitzer Amsterdam B.V. te gaan heten. Daarmee verviel de naam Wijsmuller in het geheel. In 2014 ging Svitzer een alliantie aan met de sleepdienst van Iskes Tugs, die intussen met een groot aantal krachtige sleepboten actief was in het Noordzeekanaal gebied. Samen nemen zij deel voor 50% in Port Towage Amsterdam B.V. welke 24 uur per dag 12 sleepboten beschikbaar heeft ten bate van assistentie aan zeeschepen.



De SVITZER MARKEN uit 2005 voor de Visserijhaven

Sleepdienst B. Iskes / Iskes Towage (1968-heden)

Zoals beschreven staat bij de Sleepdienst Visser nam op 1 januari 1968 Ben Iskes het bedrijf van Jaap Visser over. Ondanks zijn jonge leeftijd van 23 jaar had Ben toen al heel wat ervaring in de scheepvaart opgedaan. Op vijftienjarige leeftijd begon Ben als dekjongen bij Wijsmuller om vervolgens als matroos bij het Loodswezen terecht te komen. Toen hij aan de beurt was om schipper te worden werd hij echter te jong bevonden. Zo kwam hij als zeventienjarige bij L. Smit & Co’s Internationale Sleepdienst terecht waarvoor hij veel in het Caribisch gebied voer. Toen hij zijn vrouw in 1963 leerde kennen, stopte Ben met zijn werk in de zeesleepvaart. Nadien deed hij regelmatig onderhoudsklusjes voor de Sleepdienst Visser en zodoende was het contact gelegd. Bij de overname waren twee sleepboten betrokken *TRITON (1)* en *THETIS (1),* omdat geld voor de derde sleepboot *ARGUS* ontbrak.

De sleepdienst was voornamelijk actief in het assisteren van inkomende en vetrekkende vissersschepen in de haven van IJmuiden. In de beginjaren werden soms wel in enkele dagen 150 vissersschepen geassisteerd. Vanwege de sanering van de vissersvloot in de jaren zeventig was de drukte in de Vissershaven teruggelopen en daardoor ook het sleepwerk. Vanaf 1975 groeide het aantal koelschepen dat de Vissershaven aandeed. Deze schepen losten hier de vis die zij op zee hadden overgenomen. Hierop werd in 1977 de *AÄRON* aangekocht vanuit Rotterdam en voorzien van een 930 pk sterke Deutz. In 1985 werd de *THETIS (1)* vervangen door een sterkere *THETIS (2)* van 1.160 pk. Na de zeevaartschool doorlopen te hebben, trad Jim Iskes, de zoon van Ben, in datzelfde jaar in het bedrijf, om vervolgens aan boord van de sleepboten de fijne kneepjes van het vak te leren.
Door de vestiging van moderne koelhuizen in 1990 aan de



De TRITON (1) werd in 2012 vervangen

Leonarduskade gaf deze ontwikkeling een extra impuls aan de haven van IJmuiden. En nog grotere schepen liepen de haven van IJmuiden binnen en dit gaf extra werk voor de sleepboten van Iskes. Er werd besloten rond te kijken naar nog grotere sleepboten. Ook de loodsen hadden aangegeven dat zij moderne sleepboten wilden met een zeer goede manoeuvreereigenschap.

In 1992 werd dan ook de *POLLUX* vanuit Duitsland aangekocht, nadat Jim eerst enige tijd met deze sleepboot in de haven van Bremerhaven mee had gevaren en zo enthousiast was geworden over de eigenschappen van deze Voith-Schneider voortgestuwde sleepboot.

De POLLUX na haar verbouwing





De in 2015 overgenomen BEVER

Kort na aankomst in IJmuiden werd deze sleepboot grondig verbouwd en voorzien van een nieuwe opbouw en aangepast aan de meest moderne eisen en navigatiemiddelen.
Met deze nieuwe aanwinst was de sleepdienst nu ook in staat korte kustreizen uit te voeren. Door het succes van de *POLLUX* en om enigszins aan de wens van loodsen te voldoen om niet meer op de spring te slepen werd een tweede Voith-Schneider sleepboot aangekocht vanuit de Europoort en kwam als *ARGUS (1)* in de vaart.

Iskes besloot nu ook haar werkterrein te vergroten tot het hele Amsterdamse havengebied. In 2000 volgde een nog grotere sleepboot, de *ARION*, een door schottel roerpropellors voortgestuwde sleepboot, welke vanuit Engeland werd aangekocht. Begin deze eeuw bestond de vloot inmiddels al uit vijf sleepboten en was de tijd rijp voor nieuwbouw.
Bij de IHC-werf in Sliedrecht werd in 2003 een moderne 4.600 pk sterke ASD-sleepboot besteld die deels door Jim Iskes zelf is ontworpen. Wijsmuller, dat sinds jaar en dag de sleepdiensten in de haven van IJmuiden en door overname van Goedkoop in 1999 ook in Amsterdam verzorgde, bekeek deze ontwikkeling met argusogen. Na enkele gesprekken tussen Wijsmuller en Iskes werd de *THETIS (3)* zoals deze nieuwbouw zou gaan heten voor 15 jaar op basis van bare-boat verhuurd aan Wijsmuller.

Nu Iskes ook sleepdiensten aanbood door het gehele Amsterdamse havengebied bleek de sleepdienst al snel sleepboten tekort te komen. Tussen 2007 en 2010 kwamen maar liefst zeven sleepboten de vloot verstreken, enkele aankopen vanuit het buitenland, de *SATURNUS, SIRIUS, TELSTAR* en *HERCULES* maar ook nieuwbouw. In 2008 werd de 5.030 pk sterke *TRITON* opgeleverd gevolgd in 2009 door de 7.200 pk sterke *BRENT* en *GINGER*, vernoemd naar de zoon en dochter van Jim. In 2011 volgde na aankoop van de *SVEZIA* uit Rotterdam de eerste nieuwbouw van de bekende Damen-werf.

Van het type ASD 2810 werd een nieuwe *ARGUS (2)* opgeleverd, nadat de vorige *ARGUS (1)* was verkocht naar België.

De contacten met de werf van Damen waren gelegd en in 2014 volgden nog twee nieuwbouw sleepboten van deze werf, de hybride ASD 2810 sleepboot *BERNARDUS*, vernoemd naar de oprichter van dit bedrijf gevolgd door een ASD 3213 sleepboot *MERCURIUS*. Maar ook werd in samenwerking tussen Damen en Iskes in 2014 een trainingssimulator geopend. Op deze simulator kunnen (toekomstige) sleepbootkapiteins het varen op een moderne ASD-sleepboot oefenen in een natuurgetrouwe omgeving.

Na eerst Svitzer, welke inmiddels Wijsmuller had overgenomen, beconcurreerd te hebben, besloten Iskes en Svitzer toch te gaan samenwerken. In 2014 startte Svitzer een havensleepdienst in Rotterdam op, en enkele sleepboten van Iskes werden overgebracht naar deze havenstad. Ook richtten zij in 2014 gezamenlijk Amsterdam Port Towage B.V. op waarbij deze twee ondernemingen gezamenlijk voor ieder 50% deelnemen, en ieder zes sleepboten inbrachten.

In 2015 werd de vloot uitgebreid door overname van de 5.150 pk sterke Damen Shoalbuster 3612 *BEVER* van Viegers Tugs, speciaal voor werkzaamheden ten bate van offshore industrie op de Noordzee. Ben trok zich in dat jaar terug uit het bedrijf en heeft de leiding volledig overgegeven aan zijn zoon Jim. In het najaar van 2015 zal nog een nieuwbouw van de Damen-werf volgen en als *VENUS* in dienst worden gesteld.

Ook is men gaan proefvaren met de “*Eddy Tug*”, een zeer wendbare sleepboot met voorstuwingssystemen aan zowel boeg als hek. Ervaringen met deze sleepboot zullen door Jim Iskes eventueel worden uitgewerkt in een nieuw concept “Eddy Tug”.

Sleepdienst Elswijk B.V. (1966-1978)

Het bedrijf werd op 1 augustus 1966 gevestigd door J.E.M. Elswijk, die eerder in de transportsector voor vervoer over water werkzaam was geweest. De doelstelling van de sleepdienst was het uitvoeren van alle voorkomende sleep- en bergingsopdrachten zowel op zee als op de binnenwateren doch voornamelijk havensleepwerk in het hoofdstedelijk havengebied. Bovendien was het bedrijf als Elswijk’s Ship Deliveries B.V. betrokken bij het uitbrengen van schepen op eigen kracht naar plaatsen waar ook ter wereld.
De bedrijfsleiding was ondergebracht in een kantoor op steiger 10 aan de Ruijterkade.

De eerste sleepboot van het nieuwe bedrijf was de havensleepboot *ANDRÉ*, die in september 1966 in dienst werd gesteld. Vier jaar later volgde de sleepboot *DOLPHIN* waarna in 1971 en volgende jaren de uitbreiding van het vlootbestand voortvarend ter hand werd genomen. Na toetreding van J.A.M. Elswijk en B.J. Elswijk in 1973, die beiden eerder ook in de sleepvaartwereld ervaring hadden opgedaan, werd de firma omgezet in een besloten vennootschap genaamd Sleepdienst Elswijk B.V. Towage and Salvage.
De sleepdienst nam in 1977 de laatste drie sleepboten van Sleep- en Transportbedrijf Fa. P. van der Zee over, het bedrijf waarmee Elswijk de laatste jaren een samenwerkingsverband was aangegaan.

Sleepdienst Elswijk B.V. heeft in haar korte bestaan acht motorsleepboten voor de binnenvaart en vier zeesleepboten in bezit gehad. De sleepboot *FLYING DUTCHMAN* is, nadat bleek dat het casco in zeer slechte staat verkeerde, nimmer in dienst gesteld.

Het bedrijf kon zich echter niet zelfstandig staande houden en werd daarom al in 1978 opgeheven. De vier overgebleven havensleepboten werden medio juni 1978 ingebracht bij de nieuw opgerichte Amsterdam Towing Company B.V. (ATC). J.E.M. Elswijk werd bij de ATC aangesteld als directeur.



De uit Duinkerken afkomstige CORVINA werd in 1978 verkocht aan de A.T.C.

Amsterdam Towing Company B.V. (1978-1983)



De BRAVO, de voormalige Rotterdamse havensleepboot IERLAND van Piet Smit

International Transport Contractors B.V. was een in 1973 opgericht zeesleep- en bergingsbedrijf dat zeer succesvol opereerde. Het werd zo langzamerhand tijd om zich ook in de Amsterdamse havendienst te storten en op die manier de hoge bedragen voor assistentie te ontwijken. Met de rederij van Elswijk, die zojuist ook drie sleepboten van P. van der Zee had overgenomen werd een samenwerking aangegaan.

De heren Jonkman en Burghouwt kochten in Rotterdam van de C.V. Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h. van P. Smit Jr. drie sleepboten aan die als *ALPHA, BRAVO* en *CHARLY* aan de vloot werden toegevoegd.
In 1978 werd dan ook officieel de ATC opgericht dat stond voor Amsterdam Towing Company B.V.

Aanvankelijk had het er alles van weg dat ook deze tak van het bedrijf zou gaan floreren. De opzet van de maatschappij was echter niet gebaseerd op het beconcurreren van de gevestigde Reederij v/h. Gebr. Goedkoop welke intussen een volle dochter van Wijsmuller was, maar meer op eigen bescherming. Toen het bakkenwerk vanuit Amsterdam van moederbedrijf ITC begon af te nemen was men eigenlijk wel gedwongen de rederij te laten liquideren.

De havensleepdienst werd na vijf jaar actieve dient alweer in 1983 opgeheven. Toch bestond de vloot toen al uit zeven sleepboten en één duwbak.

2. Sleepdiensten die zich bezighouden met het “stadssleepwerk”

N.V. Sleepdienst- en Dekschuitenverhuurderij Fa. M. de Zwart. (ca. 1880-1979)

De firma M. de Zwart werd omstreeks 1880 door Marinus Zwart (1854) opgericht. Doel van het bedrijf was verhuur van dekschuiten en het uitoefenen van een sleepdienst in principe binnen een gebied rond Amsterdam, maar in voorkomende gevallen ook daarbuiten.

In 1899 kwamen de eerste sleepboten de *HANDELSKADE* en de *OOSTERDOK* bij De Zwart in de vaart. Het bedrijf ontwikkelde zich voorspoedig. In augustus 1913 echter, toen er 8 sleepboten bij de rederij in de vaart waren, werd De Zwart geconfronteerd met een sleepbootstaking onder het personeel. Hoewel de staking ‘hard werd gespeeld’, waarbij werkwilligen door de politie moesten worden beschermd, zal deze ongetwijfeld door middel van een compromis zijn beëindigd.

Begin dertiger jaren werd Marinus de Zwart opgevolgd door zijn zoons Chris en Johan, die beide 50% van de aandelen van het bedrijf bezaten en vele jaren bij de sleepdienst werkzaam waren. Chris de Zwart beheerde de gang van zaken op het kantoor, terwijl Johan de Zwart meer betrokken was bij de buitendienst.

De sleepdienst was oorspronkelijk gevestigd in het pand aan de Binnenkom 45. Jaren later was het kantoor op de lichter *“EXCELSIOR”* aan een steiger aan de Oosterdokskade gehuisvest.

In 1927 kwam de eerste motorsleepboot in de vaart.
De naam van de firma werd in de loop der jaren gewijzigd in N.V. Sleepdienst- en Dekschuitenverhuurderij v/h. Fa. M. de Zwart. Later werd de bedrijfsnaam gestroomlijnd in Reederij M. de Zwart B.V.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn vier motorsleepboten te weten de *MARTINUS (1), SUMATRAKADE (2), WESTERDOK (3)* en een in Delft in aanbouw gegeven sleepboot voor het bedrijf verloren gegaan. In de hoop de door de bezetters gevorderde spoorloos verdwenen *MARTINUS (1)* terug te krijgen, werd in 1945 een dagbladadvertentie Fl. 500,- beloning in het vooruitzicht gesteld voor inlichtingen die konden leiden tot opsporing van de sleepboot. Dat sleepboot nooit is teruggevonden. De *SUMATRAKADE (2)* en *WESTERDOK (3)* zijn weliswaar na de oorlog wel in Nederland teruggekeerd, maar zijn niet meer bij De Zwart in dienst gekomen.

De zoon van Johan de Zwart en kleinzoon van de oprichter, Martinus Daniël de Zwart, wonende en kantoorhoudende in de Jan van Galenstraat te Amsterdam, was inmiddels ook bij



De NOORDERDOK uit 1881 werd in 1908 aangekocht



De SUMATRAKADE (3) nu nog altijd in de pleziervaart als JOY TUG

het bedrijf betrokken. Hij verkocht echter in 1956 zijn aandelen en begon een eigen sleepdienst genaamd Fa. M.D. de Zwart. Later beheerde hij de Dekschuitenverhuurderij “Liberté” eveneens gevestigd in Amsterdam.

Het bedrijf M. de Zwart werd voortgezet door de zonen van Chris de Zwart, Johan en Martin. Johan kwam echter te overlijden, nadat Martin naar Australië was geëmigreerd. Gedurende enkele jaren werd de sleepdienst bestuurd door Johans echtgenote Mw. Ans de Zwart. Na zijn terugkomst in Nederland trad Martin als directeur in loondienst bij het bedrijf, bijgestaan door een bedrijfsleider.

Evenals zoveel andere sleepdiensten echter kon ook Reederij M. de Zwart zich door het steeds verminderde aanbod van sleepwerk en daardoor fellere concurrentie van andere sleepdiensten die eveneens in het hoofdstedelijk havengebied werkzaam waren, niet handhaven, zodat moest worden besloten de zaken van de hand te doen.

M. de Zwart B.V. werd in 1969 samen met C. Schippers B.V. en C.V. A. van den Ende gekocht door B.V. Reederij v/h. Gebr. Goedkoop en op 28 december 1970 ingebracht bij B.V. Hijs- en Transport Maatschappij Goedkoop die per 6 april 1971 werd herdoopt in Mammoet Transport B.V. In 1979 werd de laatste sleepboot van M. de Zwart, de *WESTERDOK (6)* officieel bij Mammoet Transport te boek gesteld.

De Fa. M. de Zwart heeft gedurende haar bestaan ruim 30 stoom- en motorsleepboten aangekocht of nieuw laten bouwen.



De WESTERDOK (6) ging in 1979 over naar Mammoet-Goedkoop

Reederij J.H. Bergmann (1904-1956)

N.V. Reederij J.H. Bergmann werd in 1904 gesticht door Johan Henry Bergmann, die op 3 februari 1882 te Amsterdam was geboren.

Het bedrijf was de laatste jaren van haar bestaan in Amsterdam en omstreken bovenal bekend als rondvaartrederij met rondvaartboten door de havens en grachten en als veerdienstonderneming met voetveerboten, die de verbinding onderhielden tussen het Open Havenfront voor het Centraal Station en de Meeuwenlaan over het IJ naar Amsterdam-Noord.

Minder bekend is, dat de rederij in de eerste helft van de vorige eeuw een betrekkelijk groot aantal sleepboten heeft geëxploiteerd.

In genoemd jaar 1904 kwam de eerste havenstoomsleepboot *SCHUTTEVAER* in dienst, die spoedig daarna zou worden gevolgd door andere stoomsleepboten, maar vervolgens ook door kleine motorsleepboten al dan niet van het type “Amsterdammertje”.

De heer Bergmann was al op betrekkelijk jonge leeftijd bij de sleepvaart betrokken; immers drie jaar eerder in 1901 trad hij korte tijd op als agent voor de Internationale Sleepdienst Maatschappij uit Rotterdam, die uiteindelijk tevergeefs pogingen ondernam om haar werkterrein naar de Amsterdamse haven en IJmuiden uit te breiden.
De laatste stoomsleepboot van Bergmann verdween in 1956 uit de vloot.

Nadat eind zestiger jaren na de opening van de IJtunnel ook de laatste veerboten waren afgevoerd, bestond de vloot van Reederij Bergmann aan de Prins Hendrikkade nog slechts uit de bekende Amsterdamse rondvaartboten en was er ook een eind gekomen aan de sleepdienst.

Reederij J.H. Bergmann heeft gedurende haar bestaan over 16 stoomsleepboten en 29 motorsleepboten kunnen beschikken. Ook de vele veerponten en watertrams waren voorzien van een beting en ook in de registers aangemerkt als sleepboot.

Sleepdienst P. van der Zee & Zonen (1905-1977)

De firma P. van der Zee & Zonen werd in 1905 opgericht. Pieter van der Zee (1857) en zijn echtgenote Sijbrigje Wielinga (1853). Zij waren afkomstig uit Friesland. Zij waren in 1880 te Witmarsum getrouwd.

Pieter van der Zee was machinist op de boten van de bekende Amsterdamse Stamfries-rederij, die een verbinding onderhield tussen Lemmer en Amsterdam. Eerder had hij dat beroep uitgeoefend op een beurtschip, dat tussen Makkum en Bolsward voer, terwijl zijn echtgenote te Makkum een winkel in huishoudelijke artikelen dreef.

Door de slechte economische toestand in het noorden van het land besloten zij in juli 1900 met hun 9 kinderen (6 zoons en 3 dochters) naar Amsterdam te verhuizen, alwaar zij aan de Prins Hendrikkade een woning konden betrekken.
Hij wilde echter op eigen benen staan en begon in 1905 aan de Oosterdokskade een sleepdienst voor transporten te water binnen een gebied in en rond de hoofdstad. Met spaargeld en een geldlening van de bank werden zijn eerste stoomsleepboten aangekocht, die de namen *SIMSON I* en *SIMSON II* ontvingen. De volgende sleepboten zouden namen van familieleden krijgen.

Een jaar later werden de stoomsleepboten *HENDRIKA* (genoemd naar hun in 1884 overleden dochter) en *JOHAN* (genoemd naar hun oudste zoon) met elk 45 ipk in de vaart gebracht.

In 1911 kwam de eerste nieuwbouw bij het nog jonge bedrijf in dienst. Na een aantal jaren werden vijf zoons partner bij de sleepdienst, maar na verloop van tijd gingen de drie broers Taeke, Ruurd en Willem hun eigen weg en begonnen eveneens in Amsterdam een eigen sleepdienst. Willem van der Zee vestigde zijn sleepdienst aan de Houtmankade 12 en Ruurd van der Zee aam de Buiksloterdijk 340.

De jongste zoon Pieter (1892) die in 1931 jammerlijk door verdrinking zou omkomen en Ids (1885) de derde zoon bleven als compagnon/bedrijfsleider bij het bedrijf in dienst. Evenals bij andere sleepdiensten zullen ook bij P. van der Zee de bedrijfsresultaten onder druk hebben gestaan als gevolg van diverse perioden van neergaande conjunctuur in de twintiger en dertiger jaren.

Pieter van der Zee Sr. overleed op 11 februari 1944 in Amsterdam Buiksloot, nadat Sijbrigje reeds 10 jaar eerder op 23 augustus 1934 was overleden.

Tegen het eind van de Tweede Wereldoorlog kon er bijna niet meer worden gevaren. Sleepboten waren door de Duitse bezetter in beslag genomen en de Amsterdamse haven onderging als gevolg van de oorlog een dramatische terugslag.

Na afloop van de Tweede Wereldoorlog in 1945 werd de firma onder leiding van Ids (Frits) van der Zee voortgezet. Hij zou in 1958 te Amsterdam overlijden, waarna zijn zoons Pieter (1911) en Hendrik-Jan van der Zee (1918) de bedrijfsvoering in handen namen. In de volgende jaren zouden de stoomsleepboten geleidelijk worden gemotoriseerd of door motorsleepboten worden vervangen.

Op 19 oktober 1946 werd de firma onder naam Sleep- en Transportbedrijf Fa. P. van der Zee & Zonen opnieuw bij de Kamer van Koophandel te Amsterdam ingeschreven.
Inmiddels was de verhuur van dekschuiten ook tot een bedrijfstak van de firma gaan behoren. In 1955 vierde men het 50-jarig bestaan van het bedrijf. Er was toen een 13-tal voor het merendeel motorsleepboten bij de sleepdienst in de vaart. In 1976 moest Pieter (zijn broer Hendrik-Jan was al in 1958 overleden) door het steeds verminderde aanbod van sleepwerk in de Amsterdamse haven, node besluiten om de activiteiten van de rederij te staken.
Bijna alle grote zeerederijen en mede daardoor ook veel aanverwante bedrijven, waren door fusies langzamerhand uit de haven van de hoofdstad verdwenen, met als gevolg dat steeds minder opdrachten voor sleeptransporten konden worden verkregen.



De SIEBREGJE, vernoemd naar de vrouw van Pieter van de Zee

De drie laatste sleepboten werden in 1977 overgedragen aan J.E.M. Elswijk, die sinds 1966 de Sleepdienst Elswijk B.V. exploiteerde, een sleepdienst waarmede Sleep- en Transportbedrijf P. van der Zee de laatste jaren al nauw samenwerkte.

De ponton, met daarop het kantoor, lag aan de oostkant van de Oosterdokskade 29, naast het opleidingsschip *POLLUX*, waar gewoonlijk ook de sleepboten van het bedrijf lagen afgemeerd. In de loop der jaren heeft de sleepdienst ruim 40 stoom- en motorsleepboten geëxploiteerd.



De PIETER (3) hier al in dienst bij Elswijk

N.V. Amsterdamsche Schuitenverhuurderij (1914-1977)

De Amsterdamsche Schuitenverhuurderij (AS) werd in 1914 door Hendrik Seijmonsbergen (1874-1961) en H. van Raamsdonk opgericht.

Het bedrijf heeft naast dekschuiten in de loop der jaren tevens een dertiental motorsleepboten geëxploiteerd. De *AS* was hoofdzakelijk betrokken bij de uitoefening van een schippersbedrijf tot het vervoer van goederen binnen het Amsterdamse havengebied.

De *AS* was gevestigd op de zogenaamde Kampersteiger aan het Damrak, later op steiger 6 aan de Ruijterkade.
Per 1 maart 1966 werd het expeditiebedrijf van de Fa. P.K. Bets uit Zaandijk, dat in die tijd eigendom was van Reijer Betz Wzn. (1901-1971) uit Zaandam, gesticht in 1902, met de motorsleepboot *DE TROUW* en ander materiaal door de *AS* overgenomen. Het bedrijf werd in 1977 opgeheven.

De twee laatste sleepboten, de *A.S.II* en *A.S. III* gingen in dat jaar over naar respectievelijk Sleepdienst en Schuitenverhuurderij “De Houthaven B.V.” (opgericht in 1962) en Scheepvaartbedrijf H. van Raamsdonk (opgericht in 1851) beide eveneens in Amsterdam gevestigd.



De AS III vaart heden ten dage nog altijd in het Amsterdamse als VOORZAAN III

Fam. Spithorst (193?-198?)

De familie Spithorst was van oorsprong betrokken bij de binnenvaart, zowel tankvaart als droge lading. De exploitanten van het sleepbedrijf waren de broers Klaas Spithorst Sr. en Cornelis Spithorst. Ook Klaas Spithorst Jr. heeft enige jaren de leiding over het bedrijf gevoerd, doch is in 1952 uit het bedrijf gestapt en voor eigen rekening gaan varen.

De sleepboten, veelal van het type ‘Amsterdammertje’ waren betrokken bij het slepen van betrekkelijk licht materiaal zoals dekschuiten, lichters, pontons, kranen en baggermaterieel in een gebied in en rond de Amsterdamse haven, het Amsterdam-Rijnkanaal en op het IJsselmeer. In voorkomende gevallen werden ook sleepreizen elders binnen Nederland uitgevoerd. Een belangrijke opdrachtgever voor Spithorst was de N.V. Amsterdamsche Ballast Maatschappij voor het slepen van kistbakken ten bate van de aanleg van de nieuwe havens aan het Noordzeekanaal ten westen van de hoofdstad.
De boten kregen de naam *ONDERNEMING* met een nummer.

Het bedrijf dat was gevestigd aan de Prins Hendrikkade 100, heeft tot halverwege de tachtiger jaren bestaan. Er hebben zestien sleepboten met de naam *ONDERNEMING* bij de familie Spithorst gevaren.

Zoals eerder gemeld is Klaas Spithorst Jr. in 1952 uit het bedrijf gestapt en met de *ONDERNEMING I* voor zichzelf begonnen.

Daarna bracht hij nog de sleepboten *ONDERNEMING II en III* in de vaart. Dit bedrijf was veel betrokken bij baggerwerken.



De ONDERNEMING II en III afgemeerd aan de Prins Hendrikkade

J.G. van Bruinessen B.V. (1932-1999)



De JAN, ex LIJSTER van de K.N.S.M.

Het bedrijf is in 1932 ontstaan toen dhr. Johan Gerard van Bruinessen Sr. het beurtvaartbedrijf van Gorree te Zaandam overnam. Het bedrijf werd in 1947 door zijn toen 18-jarige zoon Johan Gerard van Bruinessen Jr. (1929-2002) voortgezet.

Het bedrijf hield zich daarna hoofdzakelijk bezig met het vervoer van stammen hout voor de Bruynzeelfabrieken te Zaandam.

In de loop der jaren zou de in ontvangstname van tussentijdse opslag en vervolgens het doortransport van de in de Amsterdamse haven aangevoerde balen cacaobonen naar de chocoladefabrieken in de Zaanstreek zich ontwikkelen tot hoofdactiviteit van het bedrijf.

Het bedrijf heeft in haar bestaan een zevental motorsleepboten, een tweetal motordekschuiten, die tevens van beting waren voorzien, en meer dan 100 dekschuiten geëxploiteerd.

De sleepboten waren van het type “Amsterdammertje”.
De eerste sleepboot was de *JOHAN GERARD*, die van het Amsterdamse bedrijf Fa. P. Boekel werd aangekocht. In 1973 kocht J.G. van Bruinessen zijn tweede boot, de *LIJSTER* van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij.

Tot 1976 bleef die onder die naam in de vaart om vervolgens tot *JAN* omgedoopt te worden.

In 1977 kwam de *ANNY* in de vaart. Dit schip was als *CONTROLEUR* werkzaam voor het Amsterdamsch Havenbedrijf. Vervolgens werden in 1979 de sleepboten *DE ZAAN, FERRY* en *ROB* van het Scheepvaartbedrijf H. van Raamsdonk B.V. (opgericht 1851) uit Amsterdam overgenomen, waarmee Van Bruinessen een omvangrijk aandeel in het vervoer van cacaobonen verwierf. De laatste vlootuitbreiding was in 1988 toen de sleepboot *A.S. II* van Sleepdienst en Schuitenverhuurderij “De Houthaven” B.V. eveneens uit Amsterdam werd aangekocht en als *IEN* in de vaart kwam.

Het bedrijf werd in 1990 ingebracht bij De Zaan Cacao B.V. in Koog aan de Zaan met dhr. J.G. van Bruinessen Jr. als directeur vervoer. Door gewijzigde vervoersmethoden en mede omdat er geen opvolgers waren is het bedrijf in 1999, toen dhr. J.G. van Bruinessen Jr. inmiddels 70 jaar oud was, opgeheven. Hierna werden de vier nog aanwezige sleepboten van de hand gedaan.

Sleepdienst & Dekschuitenverhuurderij Blom B.V. (1954-heden)

In 1954 richtte de heer Karel Blom Sr. samen met Dhr. Groen te Amsterdan de Fa. ’s Gravenhekje op. Het kantoor van het bedrijf werd gevestigd in een keet op een ponton genaamd TRIO gelegen langs het ’s-Gravenhekje, een kade aan de Oude Schans tegenover de Montelbaanstoren.
In het prille begin waren de activiteiten van het bedrijf hoofdzakelijk het verhuren van dekschuiten. De eerste sleepboot was de *JOHAN IV*, die echter slechts enkele maanden in 1956/1957 in dienst is geweest. De volgende sleepboten kregen namen genoemd naar het eigen bedrijf, te weten *’s-GRAVENHEKJE I, II* en *III*. Met deze sleepboten werden sleeptransporten met dekschuiten, aanvankelijk binnen een gebied rond Amsterdam maar later door het gehele land ondernomen. De heer Groen trok zich in 1967 uit het bedrijf terug, terwijl de heer K. Blom Jr. (1943) bij het bedrijf in dienst trad. Vervolgens werd de naam van de firma in mei 1968 gewijzigd in de huidige naam Sleepdienst & Dekschuitenverhuurderij Blom B.V.

Het naamsysteem van de boten werd gewijzigd in voornamen van personen binnen de familie Blom, te beginnen in 1969 met de *EMMA*, een sleepboot van het type “Amsterdammertje”.

In 1985 werd de binnenstad verlaten en verhuisde het bedrijf naar de Javakade waar meer ruimte om zich verder te ontplooien beschikbaar was. Met de aankoop in 1986 van de Rotterdamse havensleepboot *HORSEY* welke als *SOPHIA (1) bij het bedrijf in dienst kwam, gevolgd in 1987 door de JOKE (1)* en in 1989 *SOPHIA (2)*, een voormalige werfsleepboot werd geprobeerd een aandeel te verwerven in de assistentie aan zeeschepen en het verslepen van vlotten en kranen.
In 1994 werd hiervan verder afgezien en werd de *SOPHIA (2)* naar Dordrecht verkocht. Sinds 2003 is het bedrijf gehuisvest op Pier Afrika aan de Coenhavenweg. Een gunstige ligging, gelegen nabij Rijksweg A10.



De NANCY (1) liggende aan het ’s Gravenhekje waar ook het kantoor was

Nancy Blom (1968) heeft haar vader in 2009 opgevolgd als directeur van het bedrijf.
De vloot is in de loop der jaren regelmatig uitgebreid en vervangen door diverse sleepboten zowel van het type ‘Amsterdammertje’ als met andere duw- en sleepboten. Blom heeft 21 sleepboten geëxploiteerd. In 2015 zijn vier sleepboten in de vaart: *SEAN, NANCY (2), JOKE (2)* en de kleine duwboot *KAREL*. Het materieel is naast sleepboten tevens uitgebreid met zo’n zestig dekschuiten in verschillende afmetingen, pontons, schildersvlotten, die voor verhuur beschikbaar zijn. Blom is een onderdeel van een Technologie cluster met diverse partners, dat duurzaam en verantwoord werkzaamheden uitvoert binnen de stad Amsterdam. De *KAREL* vaart dan ook op Biodiesel.



De JOKE (2) van 540 pk in de sluizen van IJmuiden

Sleepdienst- en Dekschuitenverhuur “De Houthaven” (1962-2011)

Hoewel opgericht in 1962 door J.C.M. Durge is het feitelijk een voortzetting van de in 1902 opgerichte N.V. Sleepdienst- en Dekschuitenverhuur G.H. Oudhaarlem.
Zoals de naam van het bedrijf al aangeeft was het bedrijf gespecialiseerd in de verhuur van dekschuiten. De sleepboten waren voornamelijk actief in het verslepen van dekschuiten door het havengebied van Amsterdam. In 1977 werd een gedeelte van de Amsterdamsche Schuitenverhuurderij overgenomen. Het bedrijf kwam onder leiding te staan van Mitchel Kerkelaan. Mitchel en zijn broer Vincent hadden reeds de in 1970 opnieuw opgerichte Scheepswerf Koning William in bedrijf. “De Houthaven” werd nu onderdeel van deze werf en behalve het verhuren en verslepen van dekschuiten sleepten de sleepboten nu ook allerlei schepen ten bate van deze werf. In 2011 werd besloten een groot deel van de sleepboten en dekschuiten van de hand te doen en over te dragen aan Wed. Brouwer Scheepswerf B.V. uit Zaandam.



De ANJA (2) van “De Houthaven”

Sleepdienst en Bergingsbedrijf Amstel & IJ. (1977-heden)

Ramiro da Silva, zoon van een Joods-Portugees echtpaar, begon in 1977 op 19-jarige leeftijd zijn huidige sleepdienst Amstel & IJ.

De eerste sleepboot werd de toen al 90 jaar oude *LEKSTROOM*, die enkele jaren voor de aankoop al een poosje onder water geweest was. Dat de meeste boten na zo’n niet vrijwillig bad er niet beter van worden, merkte Ramiro ook en dus moest al kort na aankoop de motor, een Smit-MAN van 90 pk, vervangen worden door een Skoda uit 1971 van 135 pk.
Ramiro die al van jongs af knutselde aan alles wat op een boot of op een motor leek, bouwde de Skoda zelf in.
De vloot groeide in de loop der jaren langzaam uit naar zeven sleep- en duwboten.

Niet de sterkste, niet de mooiste, maar zeer degelijk en allemaal S.I. gecertificeerd. Al jarenlang bestaat het meeste werk van Amstel & IJ uit het verslepen van woonboten zowel voor arkenbouwers als voor particuliere eigenaars.
Door zijn lage prijsvoering wordt Amstel & IJ door enkele concurrenten ook wel Appel en Ei genoemd. Ramiro kan hier niet mee zitten.



De AMSTELSTROOM met de WISSELSTROOM aan de tros

Ben Kamperman “Sleepdienst Dieze” (1978-2014)

Ben Kamperman, geboren als zoon van een sleepkastschipper, heeft veel soorten werk op het water gedaan, van bokkenschipper tot dekknecht. De interesse voor sleepboten was al vroeg aanwezig, omdat kleine Ben altijd te vinden was op de sleepboot, die zijn vaders schip naar bestemming bracht.

Later kon Ben beginnen bij de Firma Oud Haarlem aan de Houthaven. Deze firma bezat veel dekschuiten, waar het hout op werd geladen uit de zeeschepen. Na enkele jaren kwam Ben bij de firma Rutters terecht om vervolgens nog te werken bij de firma W.D. Eerland uit Lekkerkerk. Na een periode als bokkenschipper gewerkt te hebben, keerde Ben vervolgens terug naar Amsterdam om kapitein te worden op de sleepboot *SANDRA (2)* van “De Houthaven”.

Ben woonde samen met zijn vrouw op een tjalk en soms werd hiermee wat sleepwerk gedaan.

In 1978 kocht Ben een vletje dat hij *DIEZE* noemde en hij begon hiermee voor zichzelf. Al snel volgden meerdere sleepboten en vletten. Ben heeft een reputatie opgebouwd dat zodra de verf van zijn zojuist aangekochte sleepboot droog was, hij deze alweer verkocht had.

Zo heeft hij tussen aanvang van zijn bedrijf en heden zover de telling juist is maar liefst 30 sleepboten in bezit gehad. Ben heeft samen met zijn vrouw Elly in die jaren dat zij werkzaam waren in de Amsterdamse haven vele transporten en duw- sleepwerk verzorgd. Sinds 2014 genieten zij van hun oude dag met nog altijd het “Amsterdammertje” *DIEZE (8)* uit 1922 voor de deur.



De DIEZE (5) werd in 1986 aangekocht, vervolgens in 1990 verkocht, om wederom in 2003 aangekocht te worden

3. Zeerederijen met een eigen sleepbedrijf

Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (1856-1981)



De MEEUW (1) uit 1912

De Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (KNSM) was een Nederlandse rederij, gevestigd in Amsterdam, en werd in 1856 opgericht. De KNSM schafte in 1872 haar eerste sleepboot aan. Deze in 1866 gebouwde stoomsleepboot werd *ZWALUW* genoemd. De eerste sleepboten werden gebruikt om dekschuiten e.d. met lading binnen het Amsterdamse havengebied naar en van de eigen zeeschepen te transporteren. De stoomsleepboot *MEEUW (1)*, die in 1912 in dienst kwam, was tevens geschikt om zeeschepen te assisteren.

Omdat de zeeschepen groter werden, kocht de KNSM in 1937 en 1938 twee krachtiger havensleepboten, de *LIJSTER* en *CUBA*, die uitgerust waren om de eigen koopvaardijschepen van Amsterdam naar IJmuiden v.v. te slepen. De *LIJSTER* werd via een makelaar aangekocht. Het schip was eerder de *HEYME GOEDKOOP (1)* van N.V. Reederij v/h. Gebr. Goedkoop. De *CUBA* werd van de Koninklijke Hollandsche Lloyd overgenomen. Deze boot, tevens de sterkste eenheid van de KNSM-sleepbootvloot, werd niet herdoopt. Enige jaren na de Tweede Wereldoorlog stelde de KNSM voor dat doel nog de motorsleepboten *MEEUW (2)* en *ALBATROS* in dienst. Naast sleepboten was een aantal directievaartuigen en personeelsboten bij het bedrijf in de vaart, waarvan enkele waren uitgerust met een beting en/of sleepboog.

De eerder genoemde sleepboten *MEEUW (2)* en *ALBATROS* waren tevens de laatste KNSM-sleepboten in de Amsterdamse haven, die doordat de KNSM-vloot geleidelijk in omvang afnam, steeds minder vaak konden worden ingezet. In 1979 verkocht de KNSM haar aandelen in Reederij v/h. Gebr. Goedkoop aan Bureau Wijsmuller. Genoemde sleepboten werden tegelijkertijd door Wijsmuller overgenomen en bij Goedkoop in de vaart gebracht.

Voor de dochtermaatschappij de Nieuwe Rijnvaart Maatschappij (NRM), die in 1903 door de KNSM was opgericht was door de jaren heen een zestal sleepboten in bedrijf, één stoomsleepboot, een drietal motorsleepboten van het type “Amsterdammertje”, een directievaartuig en een duwboot, die alle namen droegen eindigend op ‘WIJK”.

Op 30 april 1980 werd de NRM door de KNSM verkocht en werd het bedrijf voortgezet als Nieuwe Rijnvaart Maatschappij 1980 B.V. De duwboot *HEERWIJK*, die in 1981 werd aangekocht, kwam derhalve in dienst nadat de KNSM geen belangen meer had in dit bedrijf.



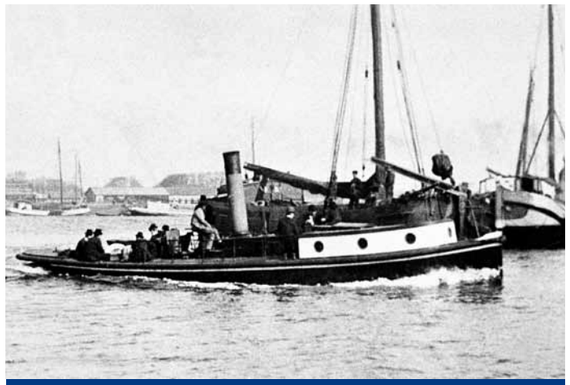
De SLEEPWIJK van de N.R.M.

N.V. Stoomvaart Maatschappij Nederland (1870-1970)

De “Nederland” werd op 13 mei 1870 in Amsterdam opgericht voor de vaart vanuit Noordwest-Europa op het toenmalige Nederlands-Indië. De “Nederland” was aanvankelijk gevestigd aan de Oostelijke Handelskade en vanaf 1910 op het nieuw aangelegde Java-eiland.

De “Nederland” heeft vanaf 1895 eigen sleepboten in bezit gehad. Vele sleepboten werden overgebracht naar Nederlands-Indië, maar enkele sleepboten bleven in Amsterdam met klinkende namen zoals *ATJEH, BORNEO, CELEBES, JAVA en LOMBOK*.

Bij het verdwijnen in 1970 van de “Nederland” uit Amsterdam verdween de laatste sleepboot *MADOERA* uit het havenbeeld.



De ATEK uit 1895

N.V. Koninklijke Hollandsche Lloyd (1899-1981)

De N.V. Koninklijke Hollandsche Lloyd (KHL) had een eigen havensleepdienst met totaal vijf eigen sleepboten, verdeeld over de jaren 1913-1938.

De bekendste en tevens sterkste stoomsleepboot was de *CUBA*, die hoofdzakelijk werd gebruikt om de eigen grote schepen, al dan niet samen met sleepboten van N.V. Reederij v/h. Gebr. Goedkoop, op het traject tussen Amsterdam en de sluizen van IJmuiden te assisteren.

Deze sleepboot werd in 1919 aangekocht als *ATLAS* van de Internationale Sleepdienst Maatschappij en werd in 1938 als laatste sleepboot van de KHL afgevoerd en aan de KNSM overgedragen.

De eerste motorsleepboot, tevens directievaartuig, de *PRONTO*, kwam in 1913 nieuw bij de rederij in dienst en werd in 1939 naar Zaandam verkocht.

In 1981 werd de KHL als gevolg van fusies tussen de grotere Nederlandse zeevaartrederijen opgeheven.



De BRAZILIË, gebouwd in 1903 en in 1920 door de KHL aangekocht

4. Sleepdiensten in de haven van IJmuiden

Vletterlieden Sleepboot Maatschappij ‘Vischploeg’ later N.V. Sleepboot Maatschappij “IJmuiden” (1900-1940)

In 1900 werd in IJmuiden door Adolf Benjamin van der Wint, Dirk Boon en diens neef Nico Boon de Vletterlieden Sleepboot Maatschappij ‘Vischploeg’ opgericht en werd een kantoor geopend aan de Prins Hendrikstraat 5, waarboven de familie Boon ging wonen.
In de eerste periode had de sleepdienst de beschikking over een kleine stoomsleepboot, de *VISSCHERSHAVEN (1)*, waarmee zeilschepen werden binnengesleept en verhaald. In 1905 werden twee nieuwe sleepboten in de vaart genomen direct vanaf de werf H.J. Koopman uit Dordrecht en als *VISCHPLOEG* en *VISSCHERSHAVEN (2)* van respectievelijk 160 ipk en 120 ipk. In 1907 gevolgd door de 275 ipk sterke *IJMUIDEN (1)* die nog datzelfde jaar zou worden herdoopt in *ADMIRAAL DE RUIJTER*.

In 1910 werd Dhr. De Boer van de Visserij Maatschappij ‘Praxis’ benoemd tot directeur en werden er ook aandelen uitgegeven, die in handen kwamen van diverse reders. Door toenemende drukte in de haven konden nog meer sleepboten worden aangekocht. In 1911 volgde wederom een sleepboot van de werf van H.J. Koopman. Twee jaar later werd van Antonie Kooren de *MATHILDE II* uit Rotterdam aangekocht en als *GLORIA* in de vaart gebracht. In 1915 werden door Koopman nog twee sleepboten gebouwd. De eerste jaren werkte de ‘Vischploeg’ alleen in de Vissershaven, maar verleende later ook assistentie aan zeeschepen. Om de concurrentie voor te blijven voeren de sleepboten van de ‘Vischploeg’ de zeeschepen tot aan het Engels Kanaal tegemoet.
In 1917 kwam er een einde aan het bestaan van de sleepdienst ‘Vischploeg’. Er was weinig werk. De grote vissersschepen lagen vanwege het uitvaartverbod in de Eerste Wereldoorlog opgelegd. Genoodzaakt door te weinig werk, en de op dat moment gunstige prijs, die ‘Vischploeg’ voor de sleepboten kon krijgen, verkochten de eigenaren hun vloot en deelden ze het kapitaal.

Visserijrederijen, vooral uit Katwijk, die in IJmuiden met grote trawlers en loggers kwamen, wilden een sleepdienst in eigen beheer opzetten. Op de veiling kochten ze de *VISCHPLOEG, VISSCHERSHAVEN (2), NOORDWIJK* en *GLORIA* en namen deze in bedrijf onder de naam N.V. Sleepboot en Exploitatie Maatschappij “IJmuiden”. De *IJMUIDEN* en *KATWIJK (1)* werden via een tussenhandelaar in Rotterdam naar Rusland verkocht. Deze nieuwe sleepdienst kocht in 1917 een nieuwe 180 ipk sterke sleepboot aan die als *KATWIJK (2)* in de vaart werd genomen.

Na de Eerste Wereldoorlog vertrokken alle vissersschepen weer naar zee, waar door de zwakke bevissing van voorgaande jaren flink gevangen werd. Drukkere tijden braken weer aan. Vlak voor de crisistijd, kwamen soms wel 20 tot 30 vissersschepen per dag in de haven van IJmuiden. De sleepboten en de vletterlieden maakten overuren en zelfs Jaap Visser van het overzetveer werd gevraagd te helpen.
In 1930 braken de crisisjaren aan. Na een lange staking in het visserijbedrijf, die van 3 januari tot 11 juli 1933 duurde, halveerde de IJmuidense vissersvloot van 200 naar 100 trawlers. De malaise was zo groot, dat de aandelen van de ‘Maatschappij IJmuiden’ in 1933 werden verkocht.
Walschipper Jan Maas kocht ze voor een prikje. Hij verkocht de *KATWIJK (2)* en de *VISSCHERSHAVEN (2)*. Slechts de *GLORIA* en de *NOORDWIJK* bleven in de vaart.
De *NOORDWIJK* en *GLORIA* werden in de mobilisatietijd vanaf 11 mei 1940 door de Koninklijke Marine gevorderd en bewapend. Vlak voor de capitulatie op 14 mei 1940 werd de *GLORIA* in de Vissershaven tot zinken gebracht.
De *NOORDWIJK* strandde op 6 juni 1940, verlaten door haar bemanning, bij Wemeldinge in Zeeland. Op 9 juni 1940 werd ze door de bezetter vlot getrokken en als krijgsbuit verkocht.
Zo kwam de sleepdienst zonder sleepboten te zitten en beëindigde hiermee dus haar sleepactiviteiten.



De VISSCHERSHAVEN van 1905

Sleepdienst Visser (1902-1968)

Op 28 maart 1902 begon Jacob Visser Hzn. een veerdienst in de Vissershaven van IJmuiden. Behalve het uitoefenen van het veerbedrijf verzorgde hij ook rondvaarten door de haven.

Inmiddels begon ook het Hoogoven en Staalbedrijf aan de noordkant van het kanaal gestalte te krijgen. De ertsen kwamen met grote schepen vanaf zee, maar de cokes om de ovens te stoken werd met lichters uit Limburg aangevoerd. De lichters meerden af in de Velserkom binnen de sluis, waar zij op hun beurt wachtten om te worden gelost in de buitenhaven; met een sleepboot werden ze via de sluis daarheen gesleept. Visser had wel een oogje op dat werk en in 1928 kocht hij een kleine sleepboot, de 40 pk sterke *ALBERDINA*, vernoemd naar één van zijn dochters. Veerpont *WATERTAXI*, welke ook geschikt was om mee te slepen werd in datzelfde jaar herdoopt in *ANTONIA*, naar zijn andere dochter.

Het veerwerk nam wat af maar het sleepwerk liep wel goed, zodat in 1930 de motorsleepboot *NEELTJE*, vernoemd naar Vissers vrouw op stapel werd gezet. Kort na het in de vaart komen van deze sleepboot braken de crisisjaren aan; werk was er genoeg, maar er werd niet betaald.

Binnenschepen, ‘Aken’ en ‘Kempenaars’, die met lading van Amsterdam naar IJmuiden en terug voeren, hadden op het Noordzeekanaal de assistentie van een sleepboot nodig. Om toch wat te verdienen gingen de *ALBERDINA* en *NEELTJE* dit werk ook doen en lagen ze soms dagen bij de Oranjesluizen met vele concurrenten te wachten, in de hoop een binnenschip te strikken voor een sleepreis naar IJmuiden.

In die jaren werden ook de Berghaven en Bijleggershaven aan de noordkant van de Buitenhaven gegraven. Visser bracht de zandschuiten op en neer naar Buiksloot, waar het zand voor terreinophoging werd gebruikt. Later verlegde Visser zelfs zijn vaart verder landinwaarts en waren zijn sleepboten te zien tot aan Maastricht toe. In 1937 werd de *NEELTJE* verkocht.
Na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werden de veerbootjes in beslag genomen. Op de *ALBERDINA* mocht Jaap zelf blijven varen; veel werk was er echter niet.

Het verhalen van schepen in de Vissershaven werd nu, doordat sleepdienst ‘Vischploeg” niet meer over sleepboten beschikte, door Jaap Visser gedaan.

Eind 1942 werd een deel van de bevolking van IJmuiden geëvacueerd, omdat het havengebied ‘sperrgebiet’ werd en hele wijken werden gesloopt om eventueel via land aanvallende vijand geen dekking te geven. De familie Visser vertrok naar familie in Culemborg. Na de bevrijding in 1945 keer Jaap Visser Jr. (geboren 16 augustus 1913) terug naar IJmuiden en zette de sleepdienst voort onder de naam Sleepdienst Visser.

De *ALBERDINA* werd teruggevonden in Amsterdam en de *ANTONIA* in IJmuiden. Ook de veerbootjes werden al dan wel of niet beschadigd c.q. in gezonken toestand teruggevonden.
Jacob Visser Sr. trok zich na de oorlog terug uit het bedrijf en overleed in september 1955.
In het voorjaar van 1946 keerde ook sleepdienst “Nooitgedacht” terug in de haven van IJmuiden. Omdat concurrentie niet wenselijk was werd er een samenwerking aangegaan tussen beide sleepdiensten.



De NEELTJE, ook geschikt als veerpont, uit 1930

In 1949 wilde Visser een grote sleepboot laten bouwen, maar de meeste werven zaten vol. De werf van K. Westerdijk uit Terhorne had twee sleepboten in aanbouw, waarvan bouwnummer 11 nog te koop was. Jaap Visser Jr. kocht deze sleepboot en op 19 augustus 1949 werd deze 150 pk sterke sleepboot onder de naam *TRITON* te water gelaten.

De sleepboten *ANTONIA* en *ALBERDINA* werden van de sterkte afgevoerd. In 1956 werden de activiteiten van de sleepdienst Nooit Gedacht gestaakt en werden de sleepboten *AVENIER (2)* en *NOOIT GEDACHT II* afgevoerd en zou alleen de *TRITON* in de Vissershaven achterblijven, zodat Jaap Visser Jr. achter een nieuwe sleepboot aan moest. In augustus 1956 kwam de *THETIS*, die werd uitgerust met een vier cilinder Deutz van 150 pk in de vaart. Visser zelf werd walschipper en hij had toen vier mensen in dienst.

De Vissershaven was een drukke haven en Jaap Visser kon het werk gewoon niet meer aan met twee sleepboten, zodat werd uitgekeken naar een derde sleepboot. Deze nieuwe sleepboot moest flink sterker worden omdat de trawlers ook steeds groter werden. Op 19 oktober 1962 werd het casco van de sleepboot *ARGUS* bij de werf van T. de Groot in Landsmeer te water gelaten. De sleepboot werd door de *TRITON* overgebracht naar IJmuiden voor verdere afbouw. Er kwam een 290 pk sterke zes cilinder Deutz in te staan, en in het voorjaar van 1963 kon de sleepboot in de vaart worden genomen.
In 1967 besloot Jaap Visser sterkere motoren in de *THETIS* en *TRITON* te plaatsen en de ARGUS te verkopen. Machinefabriek Markerink uit Lobith plaatste twee zesclinder 230 pk sterke motoren in beide sleepboten, afkomstig uit zeesleepboten *TASMAN ZEE* en *BARENTS-ZEE* van L. Smit & Co. Internationale Sleepdienst Maatschappij. Eind 1967 stopte Jaap Visser met werken en de sleepdienst ging op 1 januari 1968 over naar Ben Iskes.

Fa. P. Donkersloot & Zn. (1915-1982)



De JOMA werd vernoemd naar Donkersloots eerste en tweede vrouw, JOhanna en MAria.

In 1915 nam Pieter Donkersloot (07-02-1886) met zijn vrouw Johanna Versteeg de veerdienst over het Noordzeekanaal van IJmuiden naar Velsen over van Piet Zwart. De veerdienst was gelegen ongeveer één kilometer ten oosten van de eerste sluis (de huidige kleine sluis). In 1920 na verbreding van het Noordzeekanaal verhuisde de veerdienst naar de Julianakade (zuidzijde) en de aan de noorderlijke oever gelegen Noordersluis. De veerdienst speelde een belangrijke rol in het vervoer van arbeiders van en naar de Koninklijke Nederlandsche Hoogovens en Staalfabrieken en de papierfabriek van Van Gelder & Zn.

De met dieselmotor uitgeruste veerpontjes *TEMPO* (70 passagiers), *TRIO* (100 passagiers) en *JUMBO* (250 passagiers) waren uitgerust met een beting, zodat ook in voorkomende gevallen sleepwerk kon worden verricht. Deze extra bron van inkomsten en het in dienst treden van zijn zonen Arie, Pieter en Wijnand Donkersloot was de aanleiding om de veerdienst uit te breiden met een sleepdienst. In 1939 kwam dan ook de eerste echte sleepboot *JOMA* vernoemd naar Pieter Donkersloots eerste en tweede vrouw JOhanna Versteeg en MAria Zwart in dienst. Gevolgd in 1940 door de *HOLLAND* welke hij overnam van G. van Heeten uit Leiden en op diens werf was omgebouwd van stoomsleepboot naar motorsleepboot. Na de Tweede Wereldoorlog volgde in 1947 de *WIJDO* vernoemd naar zoom WIJnand DOnkersloot. In 1953 volgde wederom een nieuwe sleepboot de *ARDO* vernoemd naar zoon ARie DOnkersloot.
Voor het veerbedrijf en de sleepdienst was in de jaren vijftig naast de drie zonen ook nog vijf man personeel in dienst. De sleepboten werden voor alle voorkomende werkzaamheden voornamelijk in het IJmondgebied ingezet.

Na beëindiging van de veerdienst in 1963 was de sleepdienst nog de enige bron van inkomsten voor het bedrijf. Maar door afname van sleepwerk voor hun kleine sleepbootjes werden de bedrijfsactiviteiten in 1982 gestaakt.

Sleepdienst J.J. Heida & Zn. (1946-heden)

Grondlegger van dit familiebedrijf is Jan Heida uit Sas van Gent die in 1946 een 42 pk sterke motorsleepboot aankocht. Eind jaren zestig verplaatste Heida zich naar IJmuiden. Heida hield zich voornamelijk bezig met klein sleepwerk in en rondom de haven van IJmuiden en Beverwijk. Ook assisteerde hij de sleepdienst van Ben Iskes wanneer deze het extreem druk had. De laatste jaren is het bedrijf voornamelijk actief met sleep- en onderhoudswerkzaamheden ten bate van de zeesluizen en kades van IJmuiden en het heeft hiervoor in 2015 twee sleepboten en twee werkschepen in de vaart.



De IDA I aan het werk nabij de sluizen

5. Werfsleepdiensten

Amsterdamsche Droogdok Maatschappij (1877-1989)



De stoomsleepboot DROOGDOK 10 uit 1915

De ADM werd opgericht op 4 september 1877 op initiatief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland. Het bedrijf werd gevestigd op een in 1878 aangekocht terrein aan de Noordzijde van het IJ, waar een jaar later het eerste droogdok werd afgemeerd. Het bedrijf richtte zich geheel op onderhouden, herstellen, verbouwen en verlengen van schepen.

Omdat de werf in Amsterdam-Noord onvoldoende uitbreidingsmogelijkheden had, kocht de ADM in 1960 een terrein in het westelijk havengebied waar een tweede vestiging werd gebouwd. Door de economische teruggang moest de ADM in 1978 het bedrijf sluiten en werd het bedrijf gedwongen te fuseren met de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij.

Ook deze combinatie was geen lang leven beschoren en werd in 1985 failliet verklaard.
Ten bate van de eigen werf, het verhalen van vlotten, kranen en bokken maar ook het in- en uitdokken van schepen en personeelsvaren heeft de ADM tussen 1878 en 1989, zeventien ondersteunende vaartuigen waaronder vele sleepboten in eigendom gehad, alle genaamd *DROOGDOK* met een volgnummer.

Dubieus is de rol van de ADM gedurende de Tweede Wereldoorlog. In die periode werden vele particuliere sleepboten die door de Duitse Kriegsmarine gevorderd waren, op naam van de ADM te boek gesteld. De reden hiervoor is tot heden onbekend gebleven.

Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij (1894-1979)

De NDSM, eerder Nederlansche Scheepsbouw Maatschappij (NSM) was een scheepswerf voor scheepsnieuwbouw, scheepsreparatie en machinebouw.
De NSM werd op 25 augustus 1894 opgericht door het vermogende kamerlid Jacob Theodoor Cremer. In Amsterdam-Noord groeide de NSM uit tot de grootste scheepswerf ter wereld in 1937. De Nederlandsche Dok Maatschappij (NDM) was een scheepsreparatiewerf, die in 1920 werd gesticht door enkele Amsterdamse rederijen. Ook deze werf was gevestigd in Amsterdam-Noord. Op 27 februari 1946 besloten de aandeelhouders van NSM en de NDM tot een fusie.
In april 1946 was de fusie een feit en zouden beide werven onder de naam Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij verder gaan. In de nieuwbouw legde de NDSM zich vooral toe op vrachtschepen en tankers. In september 1968 was de NDSM gedwongen te fuseren met Verolme te Rotterdam, wat uiteindelijk tot de Rijn-Schelde-Verolme combinatie zou leiden. Tussen 1968 en 1978 bouwde men 16 mammoettankers in twee delen; zij werden aan de wallekant bij de werf aan elkaar gelast.

In 1978 verstrekte de overheid RSV alleen nog extra krediet als de verliesgevende onderdelen gesloten zouden worden. Op 27 september 1978 sloot de NDSM haar deuren.
In oktober 1979 werd onder de naam Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij B.V. waarin ook de ADM was ondergebracht een nieuw bedrijf opgericht. Ook deze voortzetting sloot uiteindelijk in de jaren tachtig haar deuren.

De NSM nam in 1910 haar eerste sleepboot in gebruik. De sleepboten kregen de naam *SCHEEPSBOUW* met volgnummer. De NDM nam in 1923 de sleepboot *ARGENTINA* over van de KHL en bleef onder die naam in de vaart.
Later volgden nog twee sleepboten bij de NDM, namelijk de *REPAIR IV* en *VIII*. Na de fusie tot NDSM kregen de werfsleepboten de namen *SHIPDOCK* met volgnummer.
In totaal hebben 15 ondersteunende vaartuigen bij de NDSM dienst gedaan. De laatste sleepboten werden in 1980 afgevoerd en kwamen veelal in particulier bezit.



De motorsleepboot SHIPDOCK IX van 96 pk

6. Overige Sleepdiensten



Nog altijd aanwezig de stoomsleepboot JACOB LANGEBERG

Naast eerder genoemde sleepdiensten is er ook een groot aantal sleepdiensten voor korte of langere tijd werkzaam geweest.

Eén van die opmerkelijke bedrijven is *Langeberg Cleaning B.V.* geweest. Dit bedrijf wat zich voornamelijk bezighield met het industrieel schoonmaken, heeft tussen 1960 en 1995 zes sleepboten in bezit gehad. Opvallend hieraan is dat het vier stoomsleepboten betrof. Eén van deze stoomsleepboten heeft de sloop overleefd en is nu nog als museumsleepboot *JACOB LANGEBERG* in de vaart.



De HOUTMANKADE ligt nu al jaren werkloos voor de kant

Ook het N.V. Scheepvaartbedrijf Walcheren heeft vanaf 1947 een behoorlijk aantal sleepboten met de naam *WALCHEREN* met volgnummer in de vaart gehad.
Onder directie van Dhr. D. C. Splunter en W.W. de Ridder hield dit bedrijf kantoor in Amsterdam. Helaas is het niet geheel duidelijk of dit bedrijf daadwerkelijk actief was met een sleepdienst op het Noordzeekanaal.

Nog altijd actief is de Amsterdamse Dekschuitenverhuur Henk Verduin. Deze sleepdienst gevestigd in de Houthaven heeft een grote vloot van sleep- en duwboten. Dit bedrijf is in 1979 gestart en is voornamelijk actief in verhuur van sleep- en overig drijvend materieel ten bate van de natte aannemerij.

Ook staat Henk Verduin bekend als handelsbedrijf en dat heeft daardoor voor korte of langere tijd een aanzienlijke hoeveelheid sleepboten en overige vaartuigen in bezit.
Deze sleepdienst overigens niet te verwarren met die van Jan Verduin die was gevestigd aan het IJsbaanpad.
Deze heeft vanaf 1959 tot aan zijn overlijden in 2006 een sleepdienst gehad en was met zijn sleepboten door geheel Nederland te vinden.

Met het verhuren van dekschuiten en sleepboten in het Amsterdamse havengebied waren overigens nog de volgende bedrijven actief; Bokkel- Huizink & Korthals Altes, A. van den Ende, O. Hansen & Zn., T. Hoogland & Zn., C. Schipper, J.E. Meijer en de N.V. Amsterdamsche Sleepdienst Maatschappij.

Daarnaast was er nog de Vereeniging voor Algemeene Scheepvaartbelangen Amsterdam (VAS) die zich ten doel stelde ijsvorming of ijsgang op vaarwegen in en buiten



De IJSBREKER II in haar ijzige element

Amsterdam te bestrijden, waaronder in de eerste plaats het Noordzeekanaal. Hiervoor hadden zij de sterke ijsbrekers *IJSBREKER I, IJSBREKER II, POOLVOS* en *WALRUS* in dienst, die tevens geschikt waren om te slepen. De *VAS* werd in 1891 opgericht en in 1983 opgeheven en toen werd haar taak overgeheveld naar de Havendienst van Amsterdam. Iets wat zeker niet onopgemerkt mag blijven, zijn de sleepboten van de “Stadsreiniging”. Deze dienst werd op 1 oktober 1877 door de gemeente Amsterdam opgericht met als doel het afvoeren van (huis)vuil in schuiten vanuit de stad naar de verbrandingsovens. In 1880 kwam de eerste stoomsleepboot *STADSREINIGING No. 1* in dienst. Vanaf 1930 voeren de sleepboten, veelal van het type “Amsterdammertje”, met de afkorting S.R. gevolgd door een volgnummer. Op 1 januari 1990 werd de dienst overgedragen aan de dienst “Stedelijk Beheer” en werden de sleepboten omgedoopt in S.B. met volgnummer. In 2011 werd deze gemeentelijke dienst verzelfstandigd en bij Waternet ondergebracht, welke heden ten dage nog steeds vuilbakken door de grachten van Amsterdam versleept.



De SR 6 aan het werk in de grachten