

Van Werk naar Woon naar Wensschip



COLOFON

Auteurs: Evert Stel en Inge de Graaf
Fotografie: Evert Stel en Inge de Graaf
Vormgeving: Evert Stel
Druk: Mijnbestseller.nl
Uitgave: Meanderboek 2022
Formaat: Hardcover 210 x 279mm
ISBN: 9789403651750

1e druk: mei 2012
2^e druk: februari 2022
e-book: februari 2022

www.meanderships.nl

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

All rights reserved. (Dutch text is also legally relevant in every case or event.)
© Copyright 2022 Meanderboek, Monnickendam

VOORWOORD

Dromen komen uit voor hen die sterk genoeg zijn er in te geloven:

Na een zeer werkzaam leven als Orthopedist met een intensieve eigen bedrijfsvoering, verlangde ik naar rust en een ander leven. Mijn roeping lag in het beroep, maar het hart lag op zee. Ik was graag zeeman geworden. Tijdens mijn periode van gezinsopbouw en een carrière trok het water altijd als een magneet en al snel begon ik mijn ontspanning te vinden in het varen en in het verbouwen van scheepjes, maar met altijd weer die wens om iets beters, iets groters, iets zeewaardigers te bezitten. Steeds verlegde ik de vaargrenzen van kneuterige kanaaltjes, naar groot binnenwater, naar het wad en uiteindelijk naar de zee! Daarvoor moest er steeds weer een ander schip komen dat voldeed aan de eisen en omstandigheden van het vaargebied. Steeds weer wist ik een leuk scheepje met achterstallig onderhoud op de kop te tikken, dat ik in een paar jaar tijd wist te transformeren naar een prachtig jacht. Ik verkocht ze meestal met wat winst en zo groeide het vermogen om een steeds groter schip met meer mogelijkheden aan te schaffen. Op een gegeven moment had ik zoveel ervaring opgedaan, dat ik het aandurfde om rond 1989 zelf een compleet schip te ontwerpen en als casco te laten bouwen, waarna ik het in eigen beheer afbouwde tot een stoer kotterjacht van 13 meter, lijkend op een visserschip. Lees de complete bootjesgroei in mijn boek **'Wie vaart, beleeft'**. ISBN: 978-90-8616-093-8

Daar hield het niet mee op. Ik was diep onder de indruk van onze nieuwe generatie reddingboten, die met de enorme tube (rubberen stootrand rondom) en hun zelfrichtend vermogen alle zeeën aankunnen. Ik wilde ook kunnen varen als de stront van de dijk waait en de uiers dwars onder de koeien hangen! Dus ontwierp ik een reddingboot als luxe jacht en daardoor had ik er al snel - naast mijn orthopedische onderneming - een jachtwerf bij, genaamd No Limit Ships. Mijn maat Piet Wieringa zag er namelijk een flinke markt voor en samen gingen we het avontuur aan. Eén van deze superzeewaardige motorjachten maakte enkele jaren terug zonder noemenswaardige problemen zelfs een Atlantic crossing op eigen kiel! Daar ben ik best trots op...

Rond het millennium werd het allemaal teveel en dat resulteerde in een enorme burn-out. Het leven moest simpeler en beheersbaarder worden. Samen met Inge besloten we in mijn 50^{ste} levensjaar een volledig nieuwe start te maken. We verkochten alles wat we bezaten zoals het orthopedisch bedrijf, No Limit Ships, het prachtige huis aan het Paterswoldsemeer en al wat iets meer zij... We rekenden af met de fiscus (de helft van het vergaarde vermogen ging linearecta de schatkist in) en met wat over bleef, gingen we het project 'van wrak tot jacht' aan om daarvan ons varende woon/werkschip te maken en het vrije leven tegenmoet te gaan.

Altijd al hadden de prachtig gelijnde verschijningen van de superzeewaardige Loodstenders van het Loodswezen een sterkte aantrekkingskracht op mijn verbeelding, en nu was er eentje half gezonken door een flinke aanvaring met een grote boei in de Maasmond. Het schip er was met 30 knopen overheen gevaren en raakte op diverse plaatsen lek. Men wist het schip nog tijdig op een zandbank te slepen, anders was het 30 meter diep afgezonken. Het schip werd gesloopt en het overgebleven wrak maakte wat omzwervingen, maar niemand durfde de klus aan om er weer een schip van te maken.

In dit bouwverslagboek staat op beknopte wijze beschreven hoe wij deze klus wèl aan gingen. Daarbij maakte Inge dagelijks een kort verslag van de werkzaamheden die we 14 maanden lang, 7 dagen per week, van 06.00 uur 's morgens tot vaak in de late uurtjes klaarden om het wrak te transformeren naar een warm en veilig onderkomen met vele mogelijkheden...

Evert

Op 11-9-1996 ging bouwnummer drie (genaamd ATLANTIS) te water. De datum 'nine eleven' en de naam van de gezonken stad geven te denken...

EERSTE SNELLE LOODSTENDER VOOR LOODSWEZEN ROTTERDAM TE WATER



De tewaterlating van de "Atlantis"

Op 11 september werd bij Engelaer Scheepbouw BV te Beneden-Leeuwen de nieuwe loodstender "Atlantis" voor het Loodswezen te water gelaten. Deze tender werd gedoopt door Mevr. C.P.H.M. Zuurbier-van Ege- raat, echtgenote van de voorzitter van het Loodswezen regio Rotterdam-Rijnmond de heer S.N. Zuurbier. De "Atlantis" zal in het vaargebied rond de Maasmond vanaf november operationeel worden ingezet, met de Berghaven te Hoek van Holland als thuishaven. De "Atlantis" is de tweede in een serie van drie snelle

tenders die het Loodswezen dit jaar liet bouwen. Evenals de "Discovery", die vanuit de Koopmanshaven te Vlissingen opereert, is de "Atlantis" uitgerust met twee Hamilton waterjets. Hiermee kan een topsnelheid van 28 knopen (50 km) worden bereikt. Door het inzetten van deze snelle beloodsingsvaartuigen kan het Loodswezen aan de wensen van haar klanten tegemoet komen.

In de loop van november zal de "Columbia" te water worden gelaten en eveneens in de regio Rotterdam worden ingezet.

POLY- OF MULTIVALENT

Het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, administra-

tie Waterwegen en Zeewezen heeft een rapport het licht doen zien met als titel: "Optimalisering van het

loodsen van zeeschepen naar de Vlaamse Zeehavens." In dit omvangrijke rapport wordt uitgebreid ingegaan op alle aspecten verbonden aan het loodsen op de Westerschelde. Men komt tot de conclusie dat het alternatief waarbij de loods één loodsreis uitvoert over het gehele traject (Zee-Antwerpen) het beste is als men dit ondersteunt met Loodsen op Afstand ten behoeve van de beloodsing op zee en over helikopter en snelle boten beschikt om de beloodsingen op zee uit te voeren. Omdat de invoering hiervan tijd en middelen vergt kiest men voor een overgangperiode waarbij de polyvalente beloodsing wordt ingevoerd, ondersteund met een loodsvaartuig op kruispost, snelle

boten van het Voyager type en Loodsen op Afstand bij gestaakte dienst.

De uitkomsten van dit rapport hebben al vele gemengde reacties opgeroepen bij de belanghebbenden. Dit met name omdat de Nederlandse loodsdienst op de Westerschelde het polyvalente model als minder efficiënt inschat dan een multivalente dienstuitvoering waar zij zelf voor gekozen hebben. In dit laatste model is de loods bevoegd zowel het zee- als het riviertraject te loodsen en wordt hij beurtelings op beide trajecten ingezet. De loodswisseling op Vlissingen Rede blijft echter bestaan en in het polyvalente model verdwijnt deze en daarmee de grote organisatie die ervoor vereist is.



Nederlandse en Belgische redebotten in de Koopmanshaven te Vlissingen

LOODSWEZEN-HELIVELD OP DE MAASVLAKTE

Hierbij een luchtopname van het nieuwe Loodswezen-heliveld op de Maasvlakte. Hoewel nog in aanleg is het de bedoeling dit veld vanaf december in gebruik te nemen. Tot heden werd vanaf de luchthaven Zestienhoven gevlogen.

In de toekomst hoopt het Loodswezen ongeveer 10.000 helibeloodsingen per jaar uit te voeren; dat zijn er nu nog ca. 4000.



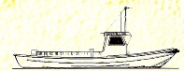
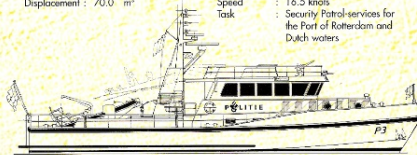
Engelaer Workboats

Engelaer Workboats STEEL

25 Metres Police Patrol Vessel "P3"

SPECIFICATIONS
 Length o.a. : 25.20 m
 Breadth o.a. : 6.20 m
 Draft : 1.60 m
 Displacement : 70.0 m³

Main Engines : 2x MTU 12-V 183 TE 62
 550 kW / 2000 rpm
 Gearboxes : ZF type: BW 190
 Speed : 16.5 knots
 Task : Security Patrol-services for the Port of Rotterdam and Dutch waters



Engelaer Workboats ALUMINIUM

21 Metres Pilot Tender "Discovery Class"

SPECIFICATIONS
 Length o.a. : 20.95 m
 Breadth o.a. : 6.34 m
 Draft : 1.00 m

Main Engines : 2x Deutz MWM
 type: TBD 616 V12
 2x 720 kW / 2100 rpm
 Gearboxes : 2x ZF type: BU 250
 Propulsion : 2x Hamilton waterjets
 type HM 5/1
 Speed : 28 knots
 Task : All weather Pilot Services along the Dutch coast and the coastal-harbours of Holland



12.60 Metres Pilot Tender "RVE-50"

SPECIFICATIONS
 Length o.a. : 12.60 m
 Breadth o.a. : 4.60 m
 Draft : 1.20 m

Main Engines : 2x Mitsubishi
 type: 6D 72 TW 2 - 2x 257 kW / 2200 rpm
 Gearboxes : Twin Disc type: MG 5090
 Speed : 24 knots
 Task : Pilot Services of the Port of Rotterdam



11 Metres Harbour-tug "Raju"

SPECIFICATIONS
 Length o.a. : 17.35 m
 Breadth o.a. : 5.65 m
 Draft : 2.75 m
 Displacement : 82.0 m³
 Bollard pull : 9 tons

Main Engines : 1x Caterpillar
 type: 3412 DI TA 388 kW / 1800 rpm
 Gearbox : Maxson type: 401
 Task : Harbour-tug in Finland

14 Metres Communication Vessel "RVE-8"

SPECIFICATIONS
 Length o.a. : 14.00 m
 Breadth o.a. : 3.94 m
 Draft : 1.05 m

Main Engines : Daf DKD
 type: 1140 MK 155 kW / 2000 rpm
 Gearbox : Twin Disc type: MG 5111
 Task : Communication Vessel of the Port of Rotterdam and for the transport of local boaters

10 Metres Mooring Launch "RVE-6"

SPECIFICATIONS
 Length o.a. : 10.33 m
 Breadth o.a. : 3.15 m
 Draft : 1.40 m

Main Engines : Mitsubishi
 type: 6D-14 68 kW / 2200 rpm
 Gearbox : Twin Disc type: MG 5050
 Task : Mooring services of the Port of Rotterdam

7 Metres Pilot-Rescue Vessel

SPECIFICATIONS
 Length o.a. : 7.20 m
 Breadth o.a. : 2.60 m
 Draft : 0.45 m

Main Engines : Yanmar
 type: 4LH-DTE - 125 kW / 3300 rpm
 Propulsion : Vosper waterjet-115
 Speed : 22 knots
 Task : Pilot services and rescue operations along the coast





De Tenders hebben jetaandrijving. Hierdoor zijn ze zeer goed manoeuvreerbaar. Het zijn vaak erg moeilijke omstandigheden om in zware zeegang een loods veilig op de loods ladder te krijgen of over te laten stappen op een flink groot vrachtschip. Veiligheid staat daarbij voor alles!

Foto onder: Evert aan het roer van de snelle Tender Endeavor.

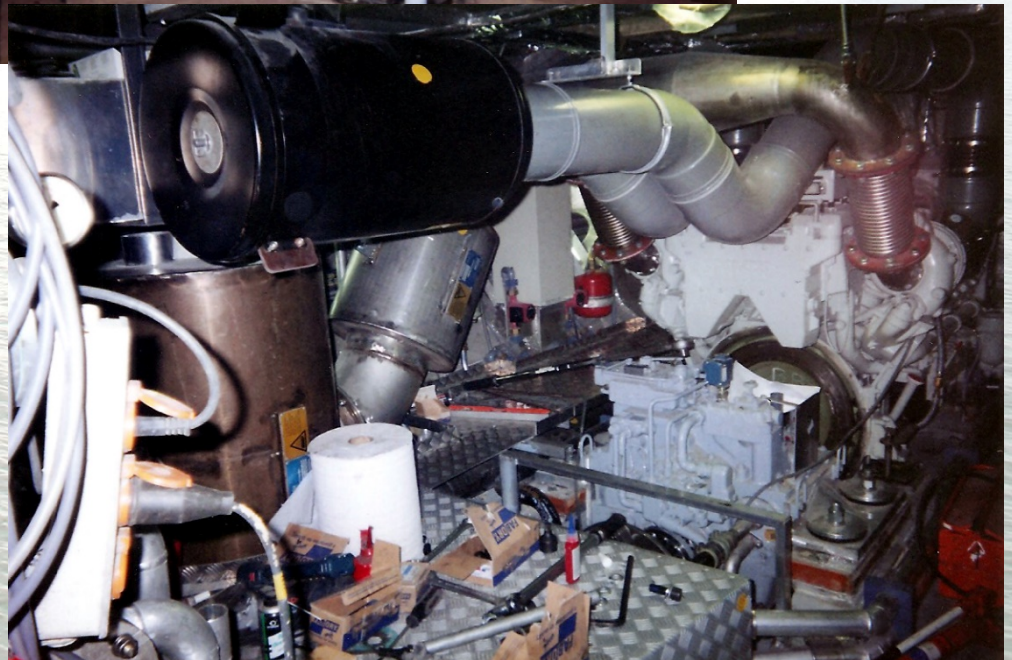




Het betrekkelijk kleine stuurhuis heeft plaats voor 12 zeeloodsen en lijkt op een bus. De hele opbouw staat met rubbers op de romp bevestigd en is eenvoudig afneembaar. Dit moet ook wel als de motoren moeten worden vervangen. Ook scheelt het enorm in geluidsoverlast van de enorme motoren onder de vloer. De foto's zijn van een loodstender in aanbouw.



Onderdeks staat de grote machinekamer van 8 x 5 meter gevuld met twee 1200 PK dieselmotoren. Samen met de zware versnellingsbakken en de waterjets heeft de totale voorstuwingsinstallatie een gewicht van 13 ruim ton!
Het brandstofverbruik vol gas is 400 liter per uur. Dat is iedere minuut een emmer vol!!!



De schepen kunnen onder alle weersomstandigheden uitvaren en zijn zeer zeewaardig.





De schepen hebben zee classificatie A