

Fighter.

De scheepskroniek.

Fighter.

De scheepskroniek.

“Ze deed haar naam eer aan.”

“Als het gaat, op de Westerschelde, om het binnenhalen van grote joppen, dan slaan alle stoppen door. Dan is in de strijd om het lucratieve geld veel, zodat alles geoorloofd...”



Foto: Ruud Hoogesteger.

Jacco van Nieuwenhuijzen

Middelburg, 2026



Foto: Richard Wisse.

Author: Jacco van Nieuwenhuijzen

Coverdesign: Jacco van Nieuwenhuijzen

ISBN:9789403930534

© Jacco van Nieuwenhuijzen

Foto's voorkant: Hans Hoogesteger (groot), Richard Wisse (3x klein).

Foto achterkant: Kunstpodium Fighter, eigen foto.

Inhoud.

Voorwoord.	8
Een begrip op de Westerschelde.	10
Korte geschiedenis van de U.R.S.	13
Bergingsstation Vlissingen.	15
De Nathalie Letzer, de “voorloper van de Fighter”?	18
De sleepboot Fighter.	20
1977. Werf en proefvaart.	29
Het eerste echte werk van de Fighter.	33
1978	36
1979	39
1980:	45
1981	54
De vraag die mijn leven veranderde.	64
De nacht van de Viking Piper.	70
Thetis op drift.	73
Het omhooglopen van de World Dignity.	77
Op de koffie bij Maarten van der Eijk.	90
Kok.	95
1982	97
De TEMI IV.	104
1983	110
1984	121
Mont Louis.	129
Een dagje bij de bergers.	133
De kalkoen.	139
1985	141
Goldean Pioneer.	144
De strijd “valt wel mee”.	157
Super Star.	160

Slepers op de Westerschelde.....	165
1986	170
Een collega in de rats.	175
De “contractmaker” aan het woord.....	184
1987	186
Olympic Dream.	188
Capella M 755.	196
Herald of Free Enterprise.	198
Piet Oppenneer. Na de ramp met de Herald of Free Enterprise.....	204
Slepers geintje.....	218
1988	219
De Scamper Universal en de Schelde II.	235
Zeulen met de Bowsprite.	238
De voormalige stuurman van de Fighter.....	241
1989	245
De Hesperus.	253
1990	262
Viva.	265
1991	286
Schelderadarketen.	296
1992	316
1993	334
British Trent en Western Winner.	342
1994	355
1995	371
1996	384
1997	395
1998	410
1999	425
2000	429
De laatste “echte” bergingsklus, de Flottbek.....	431
2001	433

2002	434
2003	437
2004	439
2005	442
2006	446
2007:	451
2008	455
Fighter op het doek en in de hobby.	456
Scheepsnamen index.	461
Vermelding	472



Model: Dennis Helmich.

Voorwoord.



1987.

Eigen foto.

Een eerste ontmoeting op zee.

De zeesleper Fighter was al jaren een bekend gezicht voor mij. Ik zag het schip regelmatig liggen aan de steiger in Vlissingen, vanaf de boulevard, of tijdens de oversteek met de P.S.D.-veerboot van en naar Breskens.

In oktober 1987 ging ik voor het eerst zelf naar zee.

Na ons vertrek uit Gent passeerden we op een

vrijdagavond Vlissingen. Terwijl we op het achterdek bezig waren met het opruimen van de trossen om de kustvaarder zeeklaar te maken, hoorde ik plotseling het indringende gebrul van scheepsmotoren. Heftig stampend en met flinke rookpluimen voer de Fighter ons in volle glorie voorbij. De zeesleper maakte diepe, krachtige klappen in het water; een indrukwekkend schouwspel. Op het dek stonden stoere bemanningsleden in hun oranje overalls kalm een sjekkje te rollen, terwijl ik op datzelfde moment vocht tegen mijn eerste opkomende zeeziekte.

Die ontmoeting met de Fighter – met haar karakteristieke grote witte boeggolf en zwarte rookpluimen – is me altijd bijgebleven. Tijdens latere reizen in slecht weer dacht ik nog vaak terug aan dat moment en dacht ik stevast: *“Je zal nu toch op de Fighter zitten.”* De jaren erna bleef ik de Fighter volgen.

2026.

Van archief tot boek.

In de loop der jaren heb ik een omvangrijke verzameling opgebouwd over de sleepvaart en berging op de Westerschelde, met de Fighter in het bijzonder. Onlangs werd het tijd om deze collectie te ordenen en te inventariseren. De hoeveelheid materiaal bleek zo groot, dat al snel de gedachte opkwam: *“Hier zou je een boek over kunnen schrijven.”*

Eigen foto.

Deze ambitie werd versterkt toen ik in mijn eigen kast keek en daar boeken zag staan over iconische schepen zoals de Holland, Hudson, Elbe en Zwarte Zee. De vraag rees natuurlijk of er wel interesse zou zijn voor een boek over de Fighter. Het antwoord was simpel: ik wilde het zelf in ieder geval dolgraag lezen. Dus waarom niet?

Ik besloot de stoute schoenen aan te trekken. Na het chronologisch ordenen van mijn eigen documentatie en het raadplegen van maritieme vakbladen zoals LEKKO en De Blauwe Wimpel, plaatste ik een oproep in de Facebookgroep “Slepen en Bergen op de Westerschelde”. Wat volgde, overtrof al mijn verwachtingen. Mijn mailbox stroomde



onmiddellijk vol met reacties. Begin januari 2026 pikte een redacteur van de PZC de oproep op en besteedde er ruim aandacht aan, waarna de stroom aan berichten pas echt losbarstte.

Het onderzoek bracht me naar bijzondere plekken, zoals een klein nieuwbouwarchief in het Belgische Beveren. Bovendien kreeg ik na een telefoontje met de huidige eigenaar van de Fighter toestemming

om een grote stapel originele machinekamerjournals te fotograferen — een ware goudmijn aan informatie.

Met dank aan...

Het meest waardevolle deel van dit schrijftraject waren de persoonlijke ontmoetingen. Ik ben veel dank verschuldigd aan de mensen die mij thuis ontvingen, zoals kapitein Maarten van der Eijk, stuurman Stolk, contractmaker Van den Broecke, en Desirée, de dochter van oud-machinist Van Dierendonck. Telkens keerde ik huiswaarts met dikke fotoalbums en unieke anekdotes. Ook het contact met Edwin Schölvinck was bijzonder; hij leverde een aantal persoonlijke verhalen over zijn tijd aan boord aan, die integraal in dit boek zijn opgenomen. Daarnaast wil ik de vele anderen bedanken die dit project hebben gesteund met hun kennis en materiaal, onder wie Ruud en Hans Hoogesteger, Leon de Hoop, Dennis Helmich, mevrouw De Bruijne, Barend van der Eijk, Robert Celie, Cor Flach, Marco Kalkman, Henk de Winde en Wim Kosten Sr en Jr. De lijst is te lang om hier volledig op te sommen, maar iedereen die heeft bijgedragen, wordt achterin het boek vermeld. En maar hopen dat er niemand vergeten is!

Speciale grote dank aan Ricardo van Liere. Voor de vele foto's die ik mocht ontvangen en gebruiken. Ook kwam ik via Ricardo aan foto's gemaakt door de bemanning van de Fighter.

Ik hoop oprecht dat dit eerbetoon aan de Fighter aan uw verwachtingen voldoet.



Foto: Ricardo van Liere.

Een begrip op de Westerschelde.



Fighter aan het werk op de Rede van Vlissingen. Foto: Jaap Wolterbeek.

De Westerschelde kende vele sleepboten, maar de Fighter was een klasse apart: een sierlijk werkpaard dat decennialang het gezicht van de rivier bepaalde. Sinds de vroege jaren tachtig lag ze "op station" aan de steiger in Vlissingen. In een tijd waarin stormen nog naamloos waren, doken de verhalen over de Fighter stevast op in de krant: van spectaculaire bergingen tot hulp bij aanvaringen in de mist. Dit boek vormt de kroniek van dat rijke verleden. Samengesteld uit publicaties en mijn eigen uitgebreide archief, biedt het een eerbetoon aan het schip en de mensen die dit werk mogelijk maakten. Rond de eeuwwisseling raakte de Fighter langzaam uit de schijnwerpers. De Westerschelde werd veiliger en betrouwbaarder, maar ook de scheepvaart zelf.

Terwijl de kranten hun aandacht verlegden, richtte de Fighter zich op het reguliere sleepwerk.

Ook ontkomt het verhaal niet aan de beruchte 'slepersoorlog'.

Zonder partij te kiezen, worden de feiten en uitspraken uit deze roerige periode vermeld.

De Fighter deed haar naam eer aan zeggen we maar. Zoals het gezegde luidt: waar twee vechten, hebben twee schuld. Het is dan ook niet verbazingwekkend dat de Westerschelde in die tijd gekscherend de "Western Schelde" werd genoemd. Verspreid door het boek vind je diverse citaten van de kapiteins van de Fighter. Deze uitspraken zijn met toestemming overgenomen uit de aanrader Schelmen van de Schelde van Hans Tabbers.

Vanuit het bergingsstation in Vlissingen werd er fanatiek op elke "jop" gejaagd.

Te midden van geduchte concurrenten zoals de Zwitserland (Willem Muller), de Temi IV (Dijkhuizen) en de Barracuda (Multraship), groeide de Fighter uit tot een ware legende.

Jarenlang waren kapiteins Piet Oppenneer † en Maarten van der Eijk het gezicht van dit schip; samen voltooiden zij talloze bergingsoperaties.

Des te pijnlijker is het dat deze stoere zeesleper uiteindelijk zo roemloos aan haar einde kwam. Hoewel ze niet eindigde op een ver Aziatisch strand en daarna als scheermesjes, werd ze in Terneuzen definitief "onklaar" gemaakt.

Wie haar nu ziet, beseft direct dat haar vaardagen voorgoed voorbij zijn.

Begin 2008 werd de Fighter door haar kleinere zusjes, de Union Emerald en Union Ruby, naar Rotterdam gesleept.

Daar ligt ze sindsdien in de Schiehaven.

Leerlingen proberen weliswaar haar te onderhouden en ze wordt gebruikt als kunstpodium.

Maar de trotse oude dame van weleer, die is niet meer.



Foto: Hans Hoogesteger.



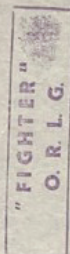
Foto: Cor Heijkoop, via Nationaal Sleepvaart Museum Maassluis.

Barend van der Eijk: *"Daar werden nog echte kerels gemaakt op dat bootje."*



UNIE VAN REDDING- EN SLEEDIENST N.V.
UNION DE REMORQUAGE ET DE SAUVETAGE S.A.
TOWAGE AND SALVAGE UNION LTD.
Maatschappelijke zetel: Jordaansteek 15 - B-2000 Antwerpen

DAGBOEK
van de
Hoofdwerktuigkundige
van het
Chief Engineer's
LOGBOOK



M.S. _____

Hoofdwerktuigkundige
Chief Engineer

Derenborck / v. M. m. m. m. m.

Reis van
Voyage from

Station Vissingen

naar
to

van
from

1 Juni

tot
till

30 Juni

19 *87*

Klad

Foto: eigen collectie.

Korte geschiedenis van de U.R.S.



Voor de geschiedenis van de U.R.S. (Unie van Redding en Sleepdienst NV) moeten we eerst terug naar twee oude familiebedrijven. Te weten de S.A.R.H. (Gerling) en Sleepdienst Letzer.

Société Anonyme de Remorquage à Hélice, (S.A.R.H.)

Opgericht in 1870 door de Deense kapitein Henri Gerling. Hélice betekent dat het schepen zijn met een schroef, dit in tegenstelling tot veel andere vaartuigen/schepen in die tijd. Bijzonder, omdat er meestal radersleepboten gebruikt werden.

De S.A.R.H. leverde alleen sleepdiensten op de Westerschelde, ondanks de herhaalde vraag van de Antwerpse autoriteiten om ook achter de sluizen de sleepdienst te verzorgen. Ondanks dit groeide de vloot van Gerling snel.

In 1874 werd het een N.V. en in 1880 bestond de vloot al uit 14 schroefstoomslepers.

Diverse sleepdiensten werden overgenomen door de S.A.R.H., ook die werk deden achter de sluizen van Antwerpen. Maar Gerling bleef alleen actief op de rivier Westerschelde zelf.

Sleepdienst Letzer.

Opgericht in 1894 door vier reders uit Antwerpen, als sleepdienst Letzer, Tycke & Co.

Ook wel bekend toen als Sleepdienst naar de Boven-Schelde.

Wat later ging de onderneming op in de S.A. des Remorqueurs Anversois met Adrien Letzer als directeur.

In 1923 werd de eigenlijke Sleepdienst Letzer opgericht waar bovengenoemde sleepdienst in op ging. Letzer beschikte ook al snel over een grote vloot en ging de strijd aan met de S.A.R.H.

Samenwerking maar toch gescheiden.

Vanwege de moordende concurrentie waren beide sleepdiensten er al snel achter dat samenwerking de enige manier was om de hoofden boven water te houden.

Besloten werd om in 1928 het samenwerkingsverband Union de Remorquage et de Sauvetage te stichten. Deze UNION hield zich bezig met sleep- en bergingswerk op de Westerschelde.

Toch bleven beide sleepvaartmaatschappijen gescheiden van elkaar bestaan.

Een eigen schoorsteen (kleuren/letters), eigen onderhoud van eigen vloot etc. De UNION bracht in 1931 haar eerste “eigen” sleper in.

In 1938 bestond de gecombineerde vloot uit ruim 50 vaartuigen.

Een eerste echte stations boot werd in 1955 aangekocht, door Letzer, de Hermes werd van Bugsier overgenomen. Als Scaldis werd zij vanuit Vlissingen ingezet als stations en bergings sleepboot. Zeer succesvol vanwege haar hoge snelheid, was de Scaldis betrokken bij vele bergingen in het grijze verleden. In 1983 werd ze verkocht naar Nigeria, onder de naam Hak.

In 1965 werd door de drie sleepdiensten een gezamenlijk kantoor betrokken in Antwerpen.

Zo rond die tijd kwam de offshore op de Noordzee opgang en de Union anticepeerde hierop, door zes nieuwe eenheden in de vaart te brengen.

Ook stapte de Union in de zogenaamde zee-duwvaart. De Sea Lion en Sea Horse werden hier speciaal voor gebouwd om met zeegaande duwbakken kolen te transporteren tussen Polen en Zeebrugge. Niet een daverend succes en de twee slepers kwamen niet veel later “gewoon” in de vaart.

In 1972 kwam de eerste ankerbehandeling sleepboot Wrestler in de vaart en de Nathalie Letzer volgde snel. Dit was een in eigen beheer omgebouwde stoomsleper.

Succes op de offshore markt dus, maar hevige concurrentie op de Westerschelde, in de vorm van Schelde Sleepvaartbedrijf (opgericht na een Letzer familieruzie).

U.R.S.

Op 27 juni 1974 kwam een fusie tot stand en de drie samenwerkende bedrijven (S.A.R.H., Letzer en Union) werden samengevoegd tot de U.R.S.

De Unie van Redding en Sleepdienst N.V. was een feit.

Voor de offshore-industrie liet de URS drie zeegaande pontons bouwen en een vierde werd aangekocht.

Ook werd er in 1975 een joint venture opgericht met Crowley en Seaspans. Onder de naam United Towing and Transport werd veel werk offshore verricht. De URS bracht de volgende zeeslepers in:

Nathalie Letzer, Union One (in 1975), Union Two, Union Three (1977) en Union Four (in 1976) en ook de Alphonse Letzer in 1977.

In 1979 kwam er een eind aan U.T.T. maar de U.R.S. behield haar eigen zeegaande vloot.

Op 28 december 1990 werd Willem Muller overgenomen, deze was op dat moment in handen van Wijsmuller uit IJmuiden. Muller bleef een zelfstandige dochteronderneming tot 1999. Toen ging personeel en materiaal over in de U.R.S. Nederland, met het kantoor in Terneuzen.

In 1992 verwierf de U.R.S. een meerderheidsbelang in Schelde Sleepvaartbedrijf en vanaf 2000 werd het helemaal overgenomen.

In 2000: “U.R.S. rekende af met het verleden”. De Letzer namen verdwenen in de havendienst.

Nathalie/Thomas en Yolande Letzer werden hernoemd in Zelzate/Evergem en Braakman.

2000: Smit Union Coastal Towage, Smit Union Salvage, Smit Union Harbour Towage worden gevormd. Met alle gevolgen van dien voor het personeel. Van den Akker werd opgesneden en ondergebracht in de drie business units. Per 1 januari 2003 werd Van den Akker geheel opgeheven.

In 2002 werden de activiteiten gestaakt van het dochterbedrijf Willem Muller. De naam verdween.

2002: Begin februari werd bekend dat de U.R.S. de sleepboten Fighter en Boxer in de verkoop had gedaan. Ook werd bekend gemaakt dat Union Nederland, Union België en Van den Akker ook op administratief gebied nog sterker zouden gaan samenwerken. Door deze reorganisatie zouden enkele personeelsleden ontslagen moeten worden. Directeur Mertens maakte tevens bekend dat er een technisch samenwerkingsverband met Multiship was getekend. Indien nodig zouden nu de vaartuigen van beide sleepdiensten bij bergingen etc. gezamenlijk worden ingezet.

Dit was de tweede reorganisatie binnen twee jaar.

Op 1 juli 2003: de volledige overname door Smit is een feit

2004: Zowel Fairplay Towage als Smit zijn ieder 50% eigenaar van de U.R.S. na verkoop van 50% aandelen door Smit.

2005: U.R.S. en Fairplay richten Euro-tugs op. Een “pool” van 50 tot 100 BP slepers die zullen opereren in de offshore en internationaal sleepwerk. Het management zat in Rotterdam.

2008: Smit koopt alle aandelen in U.R.S. weer terug van Fairplay en wordt 100 % eigenaar van de U.R.S.

2010: Smit wordt overgenomen door baggergigant BosKalis.

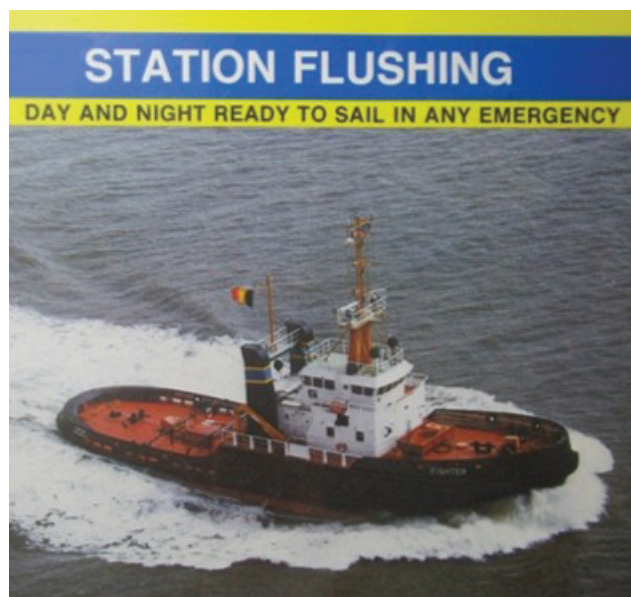
2016: Een fusie tussen KOTUG en Smit North West Europe van BosKalis (waar de voormalige URS-havenslepers onder vielen).

2019: Boluda neemt KOTUG-Smit over.

Bergingsstation Vlissingen.

Na haar oplevering in april 1977 ging de Fighter hoofdzakelijk zeewerk doen. Regelmatig kwam zij terug in Vlissingen en lag dan een korte periode aan de steiger “op station”.

Foto: Reclamemateriaal U.R.S.



Vanaf begin 1981, toen er een vaste “bergingsploeg” was samengesteld voor de Fighter, lag zij vast op station. Zodra er dan zeewerk was, stapte de zeebemanning op en de bergingsploeg er af.

Zo zijn er diverse bergingen en hulpverleningen geweest met die ploeg op de Jerome Letzer, Jacques Letzer en ook vaak de Boxer.

In haar beginjaren was de Fighter veel op pad met pontons voor Heerema, overal vandaan en overal naar toe. Het offshore werk was immers “booming”, ook voor de U.R.S.

Vaak was zij werkzaam vanuit het Schotse Nigg Bay. Een offshore basis ten noorden van Inverness, Schotland. Maar het kon net zo goed Noorwegen zijn waar de Fighter

pontons haalde voor de Noordzee.

Zo bracht zij in haar beginjaren, diverse malen materiaal naar het Ekofisk veld op de Noordzee.

Pijpen, boorkoppen, noem maar op.

Af en toe een rig-move op de Noordzee was ook part of the job. En daarna een paar dagen stand-by bij het rig.

De Fighter was van alle markten thuis.

Een klein deel van de zee- en stationjournaals zijn gelukkig bewaard gebleven. Hetzelfde geldt voor de machinekamer journaals.

De zee- en stationjournaals vermelden alles met betrekking tot de zeereizen en het stationswerk.

In de stations versie staan de pagina's vol met reisjes naar schepen in nood op de Westerschelde. Van Zeebrugge tot de Antwerpse sluizen.

“Black-out, machine schade, stuurmachine problemen, brand, aanvaring, aan de grond...”

Noem maar op en het staat erin.

Datum, tijdstip en locatie worden vermeld, maar vaak staat er achter de scheepsnaam “niets nodig” of “negatief”. Dit betekent dat het schip zichzelf had weten te helpen en dat de Fighter onverrichte zaken weer terug naar de steiger, (of in de beginjaren) boei voer.

Ook de “normale” assistenties van de Fighter worden hierin vermeld. Deze heb ik in dit boek maar achterwege gelaten.

Zeejournaals maken melding van de begintijd van het charter (veelal voor Heerema), het te slepen object, bestemming, wind(richting), golfhoogte en kleine bijzonderheden. Zoals: “sleep

opgekort/uitgevierd tot..., loods aan/van boord, matroos X gewond tijdens kombuis-werkzaamheden en ook de reparaties.”

In deze journaals lees je ook de namen van de “andere” kapiteins, niet allemaal natuurlijk want ze zijn niet compleet. Maar enkele van die zee kapiteins waren:

Ophals, Vanderlinden, Christiaen, Planken, Machielsen, Molewijk, Bolleman, Overdulve, Geensen, Zaman. Verschillende van deze kapiteins losten Maarten van der Eijk en Piet Oppenneer ook af in vakantieperiodes of tijdens afwezigheid.



1981, Fighter en Temi IV aan de steiger, op station Vlissingen. Foto: Hans Hoogesteger.

De Fighter was zeker niet de eerste sleepboot die het “station Vlissingen” bezette. Na de Eerste Wereld Oorlog lagen er soms sleepboten van verschillende nationaliteiten, op station in Vlissingen. Vlissingen was uitgekozen omdat het ten eerste op de Westerschelde was en ook dichtbij de

Zuidelijke Noordzee. De sleepvaartmaatschappijen van weleer zochten in die tijd naar werk en wilden hun schepen aan het werk houden omdat er net na die oorlog weinig werk was in het reguliere sleepwerk.

Zo kon het gebeuren in die tijd dat het Duitse Bugsier met een boot naast die van het Nederlandse Smit lag. Zelfs kwam het regelmatig voor dat er ook nog een Belgische sleper van Letzer of Gerling bij lag.



Na het uitbreken van de Tweede Wereld Oorlog gingen de Belgische en Nederlandse sleepboten over in geallieerde dienst en trokken weg van de Westerschelde. De Duitse slepers bleven, om duidelijke strategische redenen.

Zie foto: de Leopold van Letzer, Oostzee van L. Smit en de Wotan van Bugsier. Foto: Zeeuws Archief, Foto Dert, nr 7715.

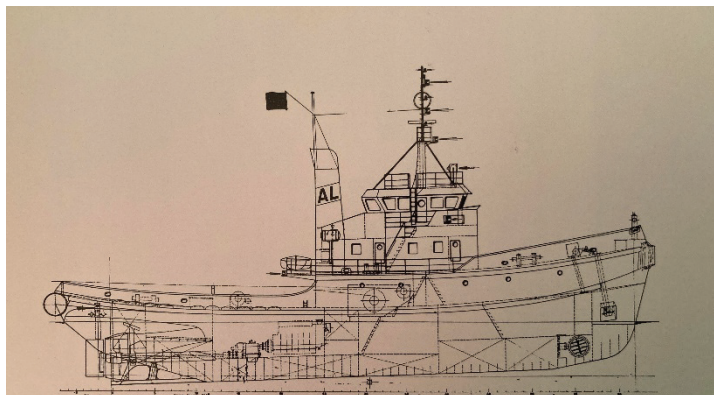
Na deze oorlog kwamen de Belgen en Hollanders terug op station, maar de onderlinge concurrentie was er niet meer. Afgesproken was dat er een half jaar voor de “Hollander” en een half jaar voor de “Belg” werd gevaren. Later werden de bergingsopbrengsten verdeeld. Iets wat in de tijd van de Fighter ook nog zo was. De Fighter had zelfs Smit-contracten aan boord en ook de eigen U.R.S.-contracten. De concurrentie kwam terug met de komst van rederij Dijkhuizen naar Vlissingen. In de vorm van de zeesleper Temi III en later de Temi IV. Later mengde rederij Willem Muller zich ook in deze strijd door in 1980 de Zwitserland als bergingsleper aan een boei bij Breskens te stationeren.



De Fighter, op station, gezien vanaf de OLAU BRITANNIA. Foto: Desirée Geissler-van Dierendonck.

De Nathalie Letzer, de “voorloper van de Fighter”?

Foto's: reclame U.R.S.

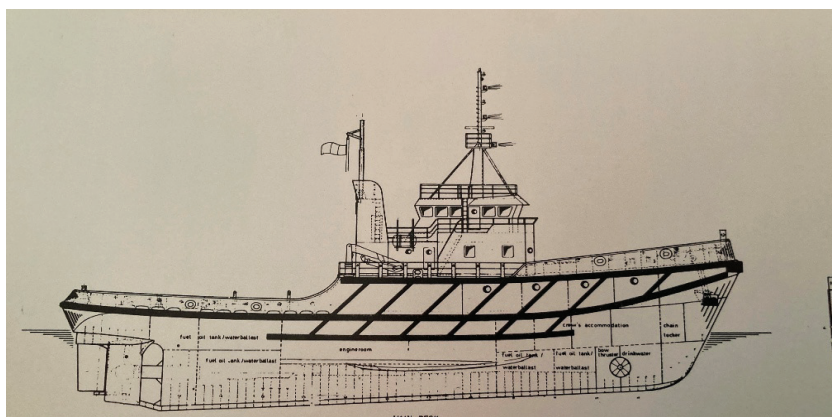


Tijdens de ombouw van de Nathalie Letzer, begin 1974, rezen de plannen bij de U.R.S. voor een verbeterde versie, in nieuwbouw uitvoering. Er is in die tijd zelfs nog gespeeld met de gedachte om een nieuwbouw sleper op de helling te zetten met twee hoofdmotoren. Om zo de twee, reeds bestelde voortstuwing installaties, voor één sleper te gebruiken, type Wrestler zeg maar, maar dan met

meer vermogen. Toch werd er gekozen voor twee enkelschroeven. Te weten het ontwerp voor de Fighter en de Boxer. Een type sleepboot dat goed het werk in de offshore en Noordzee aan zou kunnen, maar even zo goed op de Westerschelde uit de voeten zou kunnen.

Evenals de ombouw van de Nathalie Letzer, werden de nieuwbouw tekeningen voor Fighter en Boxer een “project” voor Roger Roelants. Werkzaam op de Technische Afdeling van de U.R.S.

Samen met input en wensen van bemanning, kwam het eerste ontwerp begin 1975 op de tekentafel. Dit ontwerp werd uiteindelijk gemaakt door een heus maritiem designbureau uit Hamburg, genaamd Schiffko GmbH (opgegaan in het grote Wärtsilä.



Er werd niet lang gedebatteerd door de U.R.S.-directie. En een bouwwerf werd al snel gevonden. Samen met de werf in Rupelmonde werd het ontwerp afgerond om zo snel mogelijk in 1976 met de bouw te kunnen beginnen.

De Scheepswerf Rupelmonde begon met de Fighter, als bouwnummer 437.

Gedurende de bouw zijn verschillende keren onderdelen en uitrusting gebruikt van de Boxer. In allerlei werden deze dan weer besteld of aangeschaft om de bouw van nummer 438 (Boxer) niet te vertragen.

Eigen foto.

Veel van de inrichting van de Nathalie, werd direct overgenomen in het Fighter/Boxer ontwerp. Al dan niet in verbeterde versie. De afmetingen werden dan ook iets ruimer, bunker- en watercapaciteit vergroot. Ook de vaarsnelheid, paaltrek en motorvermogen werden groter.

Werd de verbouwing van de Nathalie Letzer nog gedaan onder Lloyds regels, de Fighter/Boxer werden gebouwd onder toezicht van Bureau Veritas.

Resultaat: twee zeegaande, offshore, berging slepers die ook prima voldeden tijdens het normale werk op de Westerschelde.



Eigen foto.



Foto: collectie Ricardo van Liere.

De sleepboot Fighter.



Foto: Leon de Hoop.

Van de nieuwbouw periode is niet veel bewaard gebleven, helaas. Via allerlei omwegen kwam ik in contact met het Rijksarchief in Beveren, België. Zij bezitten nog een klein deel van het nieuwbouw archief van de Scheepswerf Rupelmonde.

In 1977, onder bouwnummer 437, gebouwd op de NV Scheepswerf van Rupelmonde in België. Eigenaar was het Belgische U.R.S. of Unie van Redding- en Sleepdienst uit Antwerpen. Ook wel de Union genoemd in de volksmond.

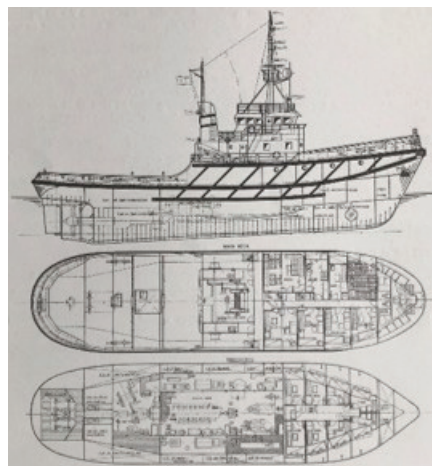
Samen met het zusterschip Boxer (bn 438) waren zij, na oplevering, de snelste eenheden van de U.R.S.

De NV Scheepswerf van Rupelmonde stelde het volgende op:

Reclamefolder NV Scheepswerf Rupelmonde.

“SPECIFICATIE VOOR DE BOUW VAN EEN ZESLEEPBOOT VAN 4.440 pk:

De hoofdvoorwaarde van deze specificatie is de levering en uitvoering te omschrijven van een zeesleepboot, geschikt voor allerlei sleepwerk met grote verscheidenheid van objecten en zonder enige beperking van vaargebied. Bijzondere aandacht zal besteed worden aan de waterdichtheid van alle openingen en doorgangen in en boven het hoofddek en opbouwen evenals de veiligheid in verband met sleepprestaties bij slechte weersomstandigheden.



Afmetingen van de Fighter volgens de gegevens uit de specificaties van de werf:

Lengte over alles: 41,50 meter

Lengte vlotlijnen: 38,75 meter

Lengte as-roerkoning – voorkant voorsteven: 37,00 meter

Lengte getekende loodlijnen: 35,00 meter

Breedte op de spanten: 10,40 meter

Holte midscheeps: 5,13 meter

Diepgang: 4,03 meter

Waterverplaatsing: 714,965 m³



In hoofdzaak is de boot ingedeeld in waterdicht afsluitbare compartimenten, bestaande uit de voorpiek, de verzamelde verblijven, de boegschroefruimte, de motorkamer, het trossenruim en de stuurmachine ruimte. In motorkamer en achterschip vormen de bunkerschotten een tweede huidwand, terwijl een dubbelbodem zich uitstrekt van het voorschip tot in de motorkamer. Hierdoor wordt aldus een maximaandrijfvermogen gevormd om in beschadigde toestand vervulling tegen te gaan. De onderverdeling en bestemming der diverse lokalen is als voorgesteld op de bij deze specificatie behorende samentekening “Algemeen Plan.”

Foto: Ricardo van Liere.

De boot zal uitgevoerd worden met vooroverhellende plaatsteven en sterk uitvallende boeg.

De voorsteven en aangrenzende beplating worden aan de binnenzijde bijkomstig boven en onder het hoofddek versterkt met drie plaatspanten en vier evenwaardige stringers zich uitstrekkend tot twee spantafstanden achter de fenderontwikkeling.

Het achterschip is van het kruiserhek type, onder de waterlijn overgaande in een schroefsteven in combinatie met een vaste straalbuis. Gezien de uitzonderlijke krachten die op een straalbuis inwerken, zal er bijzondere aandacht worden besteed aan de verbinding ervan met de romp.

Enkel materialen van eerste hoedanigheid zullen gebruikt worden. Het staal is kwaliteit Siemens Martin, vooraf gegritstraald en behandeld met lasprimer op zinkbasis.

De romp is geheel uitgevoerd in lasconstructie. Waar corrosie of bijkomstige spanningen kunnen voorkomen, zal het laswerk extra verzorgd worden en zullen doorlopende lasnaden worden toegepast.

Foto's: Ricardo van Liere.



Een slingerkiel over 1/3 der lengte uit kraalprofiel op platstaal van minder dikte gelast en dubbelstrip uitlopen aan de uiteinden. Totaal sectie van de van de slingerkiel ca 350 mm. Op de voorboeg een kooiconstructie te voorzien in platstaal versterkt met knieplaten voor de ondersteuning van een door de rederij geleverde fender. De pijpstalen berghouten sluiten boven en onder aan op de fenderconstructie.

Een kastvormige dokkiel is doorlopend voorzien over de gehele lengte en sluit aan op voor- en achtersteven: hierop wordt ook de onderzijde van de straalbuis bevestigd.



Het zogenaamde IMO-nummer dat in 1994 aan de Fighter werd toegekend is: 7512454

Het roepsein: O.R.L.G.

De Fighter is gebouwd onder toezicht en regelgeving van en gecertificeerd door Bureau Veritas, oftewel BV. Haar classificatie was: BV 1 3/3 E

Dit houdt in:

I (of 1): Het symboolvoorde hoogste klasse die de maatschappij verleent. Dit betekent dat het schip volledig is gebouwd volgens de regels van Bureau Veritas of gelijkwaardige normen en in goede staat wordt onderhouden.

3/3: Dit is de deugdelijkheidscoëfficiënt (character of classification) voor de romp. Het geeft aan dat zowel de romp als de bijbehorende constructies voldoen aan de hoogste standaarden van de maatschappij voor wat betreft sterkte en onderhoud.

E: Dit symbool heeft betrekking op de uitrusting (zoals ankers, kettingen en trossen). De letter E bevestigt dat de uitrusting van het schip volledig voldoet aan de specifieke eisen van de BV-regels voor de betreffende scheepsgrootte en het vaargebied.

Gedurende de “detail engineering” werden, zoals gebruikelijk, diverse dingen veranderd aan het schip en de motoren, door de U.R.S.

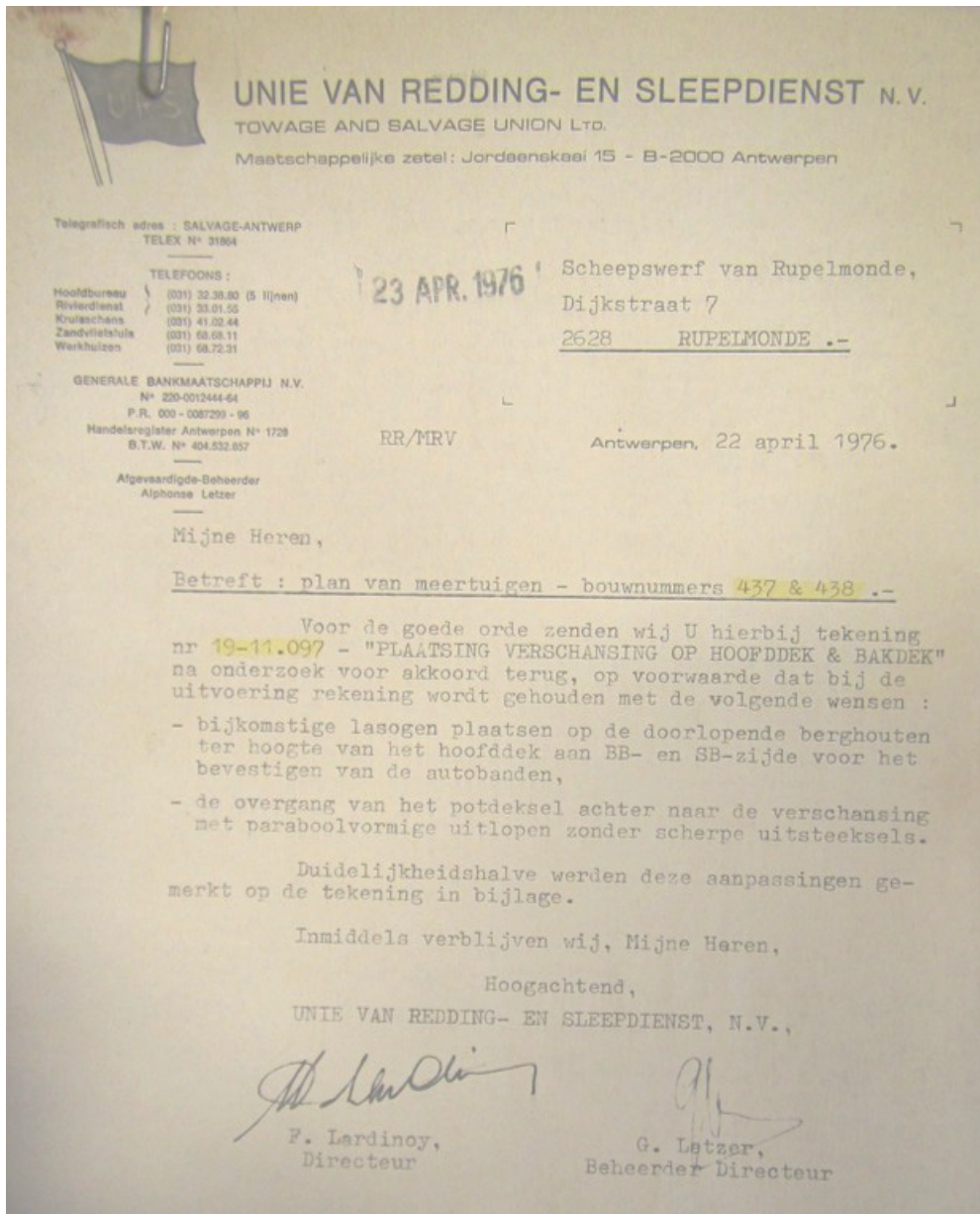
De mast bijvoorbeeld.

Het eerste ontwerp werd door de URS afgekeurd. Reden hiervoor waren de zogenaamde COLREG-regels. Deze werden al in 1972 opgesteld en zouden in 1977 (het jaar van oplevering van de Fighter) van kracht zijn. Een oplettende U.R.S.-medewerker had op het eerste mastontwerp gezien dat deze mast niet zou voldoen aan die regels. Foutje van de werf?

COLREG is de internationale standaard voor vaarregels op zee, aangenomen in 1972 en van kracht sinds 1977. Het bevat 41 regels (verdeeld in 6 secties A-F) en 4 bijlagen, gericht op het voorkomen van aanvaringen door definities, lichten, geluidssignalen en uitwijkregels.



Ter illustratie: Foto: Erik Zijlstra. Zie ook 19-06-2005.



Eigen foto.

Het waren geen schokkende dingen die de U.R.S. verder liet veranderen.

Wat niet algemeen bekend is, is dat op het oorspronkelijke ontwerp/voorstel de Fighter en Boxer uitgerust waren met een hekschroef (stern thruster). Dat werd gecancelld door de U.R.S.

In het mooiste Nederlands werd er gecorrespondeerd tussen werf en U.R.S.

Hierbij een klein voorbeeld.

“Ten einde de verdere afwikkeling der uitvoering te bevorderen, bevestigen wij U voor de goede orde onze beslissingen in verband met de hiernavolgende aangelegenheden:

- In antwoord op Uw brief van 30 april 1976, vestigen wij er Uw aandacht op dat wij geen gevolg wensen te geven aan het inbouwen van tunnelpijp voor een mogelijk latere inbouw van een "stern-thruster."

- De uitbreiding door overname van een aantal alarmsignalen uit de motorkamer met geïdentificeerde melding op de brug, komt ons daarentegen wel nuttig voor en krijgt onze instemming tegen de meerprijs van BFr 39.500,00. Overeenkomstig de aanbieding van 25 mei 1976.

- Alle Cockerill motoren in dienst bij URS werden na hun inbouw uitgerust met een mechanisme om de snelheid van opvoeren van de toeren binnen bepaalde grenzen te regelen, waardoor de motorfunctie zich beter stabiliseert en kortstondige overbelasting en roken wordt belet.

Gezien dit apparaat niet in de machine specificatie was opgenomen, heeft Cockerill op algemeen verzoek als bijlevering in de brief van 8 april 1976 tegen de meerprijs van BFr 32.000,00 laten opnemen. Wij verzoeken U dan ook dit apparaat te laten plaatsen op elk der motoren."

De voorstuwing van de Fighter bestond uit een 4 tact 16 cilinder diesel hoofdmotor en wel een COCKERILL OUGREE type V16TR240 met 4400 rpk (3240 kW) bij 1000 rpm of 6000 ipk.

Foto: Ricardo van Liere.



Met haar snelheid van 15 mijl en trekkracht (paaltrek of bollard pull) van 55 ton, was de Fighter een geduchte tegenstander voor alle andere (berging)sleepboten, in die tijd.

De zoon van kapitein van der Eijk, Barend:

"... er was later ook een systeem gemaakt op de Cockerill hoofdmotor zodat deze constant voorgesmeerd en voorverwarmd werd.

Als het alarm van de brug afging, als er wat opdeed, waren we binnen de 40 seconden opgestart en losgegooid. De afmeertrossen lagen in een Smit-bracket voor en achter, dus een klap met 'n hamer op de pen en ze waren los.

Dan de boegschroef starten, dit kon van de brug door de wachtsman, roeren bijzetten, de telefoonstekker eruit trekken, en de koppeling in van de pitch propeller. Navigatieverlichting altijd als laatste bijzetten voor de concurrentie en dan volle damp weg naar waar het te doen was.

Ze hebben ons ooit eens geklokt binnen de 40 seconden!!

Daar kon geen een sleepboot tegen starten.

Als het alarm 's nachts afging, stonden we soms in onze pendek aan dek om los te slaan dan vlug naar binnen en broek aan je reet en naar boven om te zien wat er gaande was. Mooie tijden hebben we daar gehad..."

Voor beide sleepboten (Fighter en Boxer) werden de hoofdmotoren al in juni 1975 besteld bij Cockerill.

Het bedrag wat hier mee gemoeid was, was destijds 25.006.288,00 Belgische franc.

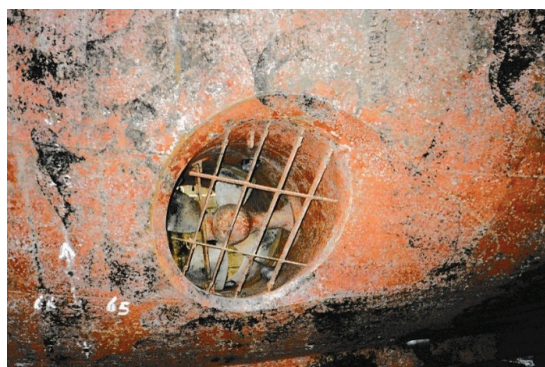
Dat kwam toen in guldens neer, op Fl 681.421,35 per motor.

Een BV certificaat per motor kwam op 80.000 BFr. Toen ongeveer Fl 4.360,00

Verder was de Fighter uitgerust met een verstelbare schroef, in een zogenaamde Kort straalbuis, aan een Reintjes tandwielkast VAL4850K, op de hoofdmotor. Zo draaide de schroefas maximaal 180 rpm.



Foto's: Barend van der Eijk.



Voor de extra manoeuvreerbaarheid had de Fighter ook een Schottel S152LK boegschroef. Deze werd aangedreven door een 365 pk CATERPILLAR 343TA via een Reintjes tandwielkast.

Het zogenaamde hulpbedrijf bestond uit tweemaal een CATERPILLAR 343TA van elk 365 pk. Beide hulpmotoren stonden op een STAMFORD generator MC534D van 380/220 Volt, 50 Hz, 300 kVA.

En een MWM-diesel D327.6 dreef een GARBE LAHMEIER generator type AT225LB6 aan voor 400/220 Volt, 50 Hz, 40 kW voor havenbedrijf.

Als het nodig was en op de langere reis, was er een verdampertje die net het eigen dag verbruik van drinkwater kon bij houden.

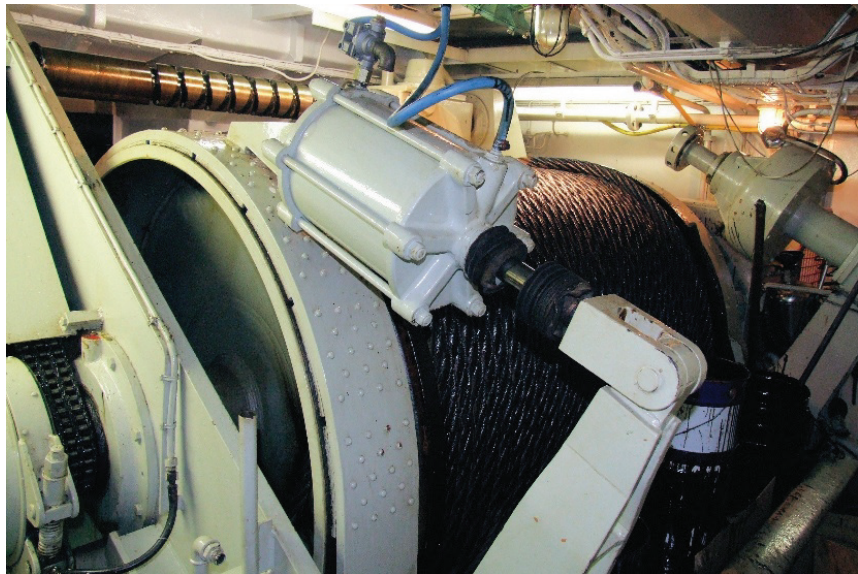


Op het voordek stond een elektrisch aangedreven ankerwinch van BRUSSELLE type III/38/2K/1SN/SP, met twee SPEK ankers van 708 kg, twee keer 250 meter 30 mm ketting.

Foto's: Ricardo van Liere.

Achterop een WAMECO-breidelwinch, elektrisch aangedreven, 29 pk, met 55 meter staaldraad op de drum.
(Zie ook 23-11-1988).

De hydraulische sleepwinch van BRUSSELLE type M52 had een drum voor 900 meter staaldraad van 50 mm.



Het oh zo makkelijke dekkraantje van MONDA type M64K had een hijscapaciteit van 900 kg bij 7,3 m, 1050 kg bij 6 m en 3200 kg bij 2 m.

Beneden stond nog een reserve draad van 800m/50mm. Op een elektrisch aangedreven drum. Het schijnt dat het U.R.S.-kantoor in het begin bezig is geweest met ideeën voor een FiFi installatie, maar dat is er nooit van gekomen.

Op het achterdek, aan stuurboord stond uiteindelijk ook een “verhaalkop” of kaapstander.
(Zie 19-08-1992).

Kapitein van der Eijk:

“... die verhaal winch is erop gezet, toen die suffers op het kantoor op het idee kwamen om 2 man van boord te flikkeren en met dynema tros te gaan slepen dat was niet zo zwaar volgens dat stelletje. Maar dat was op voorhand al een fiasco want op dynema zit geen rek dus dat trokken we herhaaldelijk naar de kloten...”

Op de oudere foto's van de Fighter zie je, net als op de Boxer, twee even hoge radarscanners.

Vanaf maart 1988 werd de Fighter “beter herkenbaar” door de hogere BB-scanner.

Barend van der Eijk:

“... dat was toen een moderne radar waarmee je de vaarwaters kon intekenen en de ankerliggers kon plotten dan zag je direct of ze gingen driften als je op de KNMI-steiger lag, was een werelduitvinding...”



Foto: Ricardo van Liere.

Achter het grootste deel van de scheepsnamen in dit boek, staat (BRT).

Ter verduidelijking:

Bruto Register Tonnage: is een historische maatstaf voor de totale inwendige inhoud van een schip, inclusief alle overdekte ruimten, uitgedrukt in registertonnen

(1 BRT = 100 kubieke voet of 2,83 m³).

Dit meet het volume van de gehele scheepsconstructie, niet het gewicht, en wordt vaak gebruikt om de grootte van een schip te bepalen.

Ohja... “zwaaien” is het 180 graden rond trekken van een schip.

1977. Werf en proefvaart.

MAART



Beide foto's: Leopold Wijnen, collectie Leon de Hoop.



De Fighter aan de afbouw kade van Scheepswerf Rupelmonde. Foto: Robert Celie.

Let op de SB schoorsteen. Het lijkt erop dat deze in de kleuren van U.T.T. is geschilderd. Tijdens de proefvaart was deze in de UNION-kleuren geschilderd. Misschien waren er ooit plannen dat ook zij, na oplevering, ondergebracht zou worden in de joint venture United Towing & Transport. (Zie ook blz. 12).

APRIL

Na de proefvaart op 20 april, volgde de overdracht van de Fighter.



Proefvaart, met werf (C.N.R.) -vlag in top. Foto: ansichtkaart U.R.S., eigen collectie.



Terug van de proefvaart. Foto: collectie Dennis Helmich.

Ook na de overdracht werd de Fighter, door de mannen van de U.R.S., uitgebreid getest. Vanuit de eigen U.R.S.-locatie, Kanaaldok B-1 in Antwerpen, werd er iedere dag gevaren en getest. Zoals na iedere nieuwbouw en oplevering, bleef er een zogenaamde “restpunten lijst” over. Ik kwam in bezit van deze lijst. Handgeschreven door de wtk. Nauwelijks nog leesbaar, (wel een pracht handschrift) maar op doordrukpapier en aangezien het al 50 jaar oud is, maakte dit het allemaal niet makkelijk.

Op 19 mei 1977 schreef de machinist het volgende:
“REGELMATIG TERUGKERENDE ALARMEN:”

Hulpgroep I: druk omloop L.O. lage druk

Hoofdmotor: Omloopkoeling in systeem F.W. lage druk

Schroefverstelling: Verstelbare schroef reservepomp in signalisatie

Hoofdmotor: het hoge en lage peil carter “

Verder had de Fighter al die tijd, na de oplevering, last van “pendelen” van de hoofdmotor. De machinist schreef:

“Van 700 rpm tot 850 rpm pendelt de hoofdmotor op regulator tussen 6 en maximum en schroef komt over 22,5 tot 24,5 graden. Deze pendeling is waar te nemen met losse boot en bij goed en slecht weer.”

Er werd weer een paar dagen getest. Op 23 mei schreef de machinist wederom het nodige op:

“Fuel dagtanks staat ontwaterings valve op verkeerde posities. Dag tank SB staat ontwaterings valve naar voorschip.

Dagtank BB staat ontwaterings valve naar achterschip.

Wanneer het schip in vaart is, onmogelijk het water in SB dagtank af te laten.”

Verder waren er klachten over de zee koelwaterpompen. Deze waren niet los te bouten op de manier zoals het nu zat. De man had een vooruitziende blik. Net als alle goeie machinisten. Ook konden de borgpennen niet uit de trommel van de drum waarop de reserve draad gespoeld was. En het noodluik van de forepeak op het voordek kon niet opengeduwde worden. Er moesten iets van contra gewichten o.i.d. komen om dit zeker wel langs binnen te kunnen openen.

Op 27 mei was blijkbaar de winch aan de beurt geweest.

“Sleeplier: de afrem knop voor kabelgeleider is overbrugd in lierkamer. Voorheen kon alleen de kabelgeleider maar gebruikt worden als alles overgeshift was van brug control naar sleeplierkamer.” Aldus de machinist.

Ook wou hij terugslagkleppen op de uitlaat van het zeekoelwater systeem voor de hulpmotoren.

Zodat de losse kleppen verwijderd konden worden als er iets met de afsluiters gebeurde en ze zo water bleven houden.

De stuurmachine, daar had hij ook wensen voor.

Tijdens het varen op de hand kon op zowel op pomp 1 als pomp 2 gestuurd worden of met beide. Dat gold ook voor de stuurkleppen. SB of BB of allebei.

Bij automatisch varen moest deze mogelijkheid er ook zijn. En niet alleen op pomp 2 en SB klep, zoals dat geregeld was. Zat wat in natuurlijk.

Al met al geen lange lijst.

En op 6 juni begon de Fighter, vanuit Antwerpen, aan haar allereerste echte reis.



Foto: collectie Richard Wisse.

Het eerste echte werk van de Fighter.

1977

Juni

Op 6 juni 1977 vertrok de Fighter vanuit Antwerpen richting de Noordzee.

Helaas is uit deze periode echt niets meer overgebleven. Anders dan een handgeschreven machinekamer journaaltje en de restpunten lijst (zoals hiervoor beschreven) zijn er geen papieren of boeken.

Dit betekent dat er dus helemaal niets bekend is over sleep, locatie, weersomstandigheden en andere “nautische dingen”. De machinist had het vaak alleen over “de sleep” en de “locatie” en vermeldde niet hoe het weer was of waar ze voeren.

Maar goed... iets is beter dan niets.

Maandag 6 juni.

Vertrek Antwerpen B1 11:00h.

Verdamper in dienst 16:00h.

Hoofdmotor pendelt nog steeds ± 25 toeren.

Schroef van 18 gr tot 21 gr.

23:00h aankomst locatie.

Rondtoeren op locatie.

Dinsdag 7 juni.

Rondtoeren op locatie.

Verdamper in dienst.

19:00h ten anker. Verdamper gestopt. 4259 ltr water gemaakt.

Hulpgroep gestopt en haven en havengroep gestart.

Woensdag 8 juni.

Ankerwachten. Vervangen en reinigen van g.o. filters op HM.

10:30h Anker op. Rondtoeren op locatie. (600 rpm).

Leidingen van verdamper omgewisseld d.m.v. rubber slangen. Verdamper in dienst gesteld.

Pakking gestoken op peilglas reserveschroefolie tank. Onderhoud MK.

Donderdag 9 juni.

Rondtoeren op locatie.

Verdamper in dienst.

SB dagtank buiten dienst gesteld. Water in gasolie op de motor. Vermoedelijk via deze tank.

Vastmaken aan sleep.

04:00h Vertrek locatie, naar IJmuiden.

Wanneer hoofdmotor op 800 rpm komt, gaat het pendelen van 700 naar 800 rpm.

Schroef van 18 – 21 graden.

Woodward reguleur 6 – 9.

Nogmaals alle filters gecontroleerd.

Gasolie afgetapt voor water controle (OK).

Toevoerleidingen op motor opengezet voor evt. ontluchting (OK).

U.R.S. Antwerpen verwittigd.

Aankomst IJmuiden 17:00h.

Vrijdag 10 juni.

Vertrek IJmuiden – Antwerpen 00:30h

Aankomst Antwerpen 12:30h.
15:30h Proefvaren op Schelde. Bijregelen Woodward governor.
Tegen kade 18:30h.
Zaterdag 11 juni.
Antwerpen. Afgemeerd nr 22.
Zondag 12 juni.
Antwerpen. Vertrek 17:15h naar IJmuiden.
Maandag 13 juni.
Op zee. Verdampers in dienst.
Aankomst IJmuiden 04:00h.
Vertrokken met KEY GIBRALTAR op sleep. 15:00h.
Woensdag 15 juni.
Aankomst locatie 00:30h.
Stand by met sleep op locatie.
Vertrek bestemming Antwerpen.
Helaas ontbreekt er een redelijk stuk uit het handgeschreven journaal.

Juli

Op 8 juli lag de Fighter te Antwerpen aan de B-1.
De volgende dag vertrok zij om 01:15h naar Rotterdam. Daar was de aankomst om 12:00h.
Wederom is het niet bekend wat er in Rotterdam werd vastgemaakt. Maar als je bedenkt dat er “stand by 13:00h” staat en daarna “vertrek 13:45h”, dan kan het haast niet anders dan een (Heerema) bak geweest zijn.
Later, om 16:00h, werd de draad uitgevierd en ging het volle kracht.
Op zondag 10 juli werd de draad op 700 meter gezet. Later die dag zelfs op 800 meter.
De onderhoud en reparatie meldingen in de machinekamer laat ik achterwege, maar de mannen waren lekker bezig. Nog steeds was er apparatuur dat ontlucht moest worden, filters werden regelmatig gedaan en ook brak er wel eens wat af. “Never a dull moment” dus. En de watermaker vertikte het... Blijkbaar moest de sleep naar Noorwegen.
Dinsdag 12 juli werd er afgemeerd om 16:00h (onbekend waar) en weer vertrokken naar Antwerpen om 17:00h.
De bestemming werd gewijzigd in Rotterdam en op 14 juli meerde de Fighter daar aan de kade om 09:00h.
Er werd overgegaan op de havendiesel. Er was door de U.R.S. een servicemonteur gestuurd voor de verdampers (watermaker). Deze kwam de problemen bekijken en kwam de volgende dag weer terug met de reserve delen. Op 15 juli werd de Fighter ook nog even van 85 cuub gasolie voorzien.



De Fighter bleef in Rotterdam tot 16 juli.
Toen vertrok zij 's ochtends om 10:00h, met een sleep, richting Statfjord A. De sleepdraad ging om 13:15h op lengte en er werd volle kracht gevaren.
Op 20 juli was de Fighter, met als sleep een barge, op haar locatie. Er werd opgekort en rond getoerd. Ook werd de zodiac gebruikt om naar de Scaldis te varen. Klaarblijkelijk was deze ook werkzaam op deze locatie.

Scaldis. Foto: Zeeuws Archief, Foto Dert, no. 11408

Ook op 21 juli was het alleen maar rondtoeren.

Ondanks dat de Fighter eigenlijk net was opgeleverd door de werf, stond er voor de komende dagen vaak vermeld in het journaal: “schilderwerkzaamheden.” Vrij opmerkelijk voor een nieuwe boot.

Op 26 juli ging de Fighter met de barge richting het Noorse Bergen.

Zogenaamde “wisselbochten” werden op de brandstoftanks 17 en 18 gezet, zodat deze met zeewater geballast werden.

27 Juli kwam de Fighter aan en meerde af in Agotnes, in de buurt van Bergen. Ondertussen waren er problemen met de sleeplier. Dus de mannen hoefden zich niet te vervelen.

Op 28 juli werden de tanks 17 en 18 weer leeg getrokken en andere bochten in het leidingwerk gestoken, zodat de tanks weer als brandstoftanks gebruikt konden worden. Iets wat tegenwoordig niet meer voor te stellen is.

Er werd 85 cuub gasolie gebunkerd.

Na een paar dagen in het Noorse, werd op 1 augustus 1977 koers gezet richting Middlesbrough.

De bemanning van de Fighter had zich niet verveeld die dagen binnen. Lekke leidingen, gesprongen slangen, veel elektrische problemen en nog veel meer waren aangepakt. De sleeplier deed weer z'n werk, de dekkraan was weer in bedrijf en beneden was alles lekvrij. Ook was er een nieuwe radiozender aan boord genomen, getest en geïnstalleerd. Vol goede moed op pad dus.

Toch moest, op zee, de volgende dag de motor gestopt worden. Een gesprongen gasolie leiding was de oorzaak. Na een uurtje kon de Fighter weer op weg en de rest van de dag moesten de machinist “d'n mazoet in machinekamer opkuisen.”

Augustus

5 Augustus kwam de Fighter aan in Middlesbrough en werd er een barge geïnspecteerd.

Laat op de avond was de barge klaar voor vertrek, er werd vastgemaakt en vertrokken. Naar Rotterdam.

Op 7 augustus lag de Fighter gemeerd te Rotterdam.

Er werd afgelost en de lange puntenlijst, gemaakt tijdens het laatste reisje, werd afgewerkt.

Veel bezoek van werfpersoneel en servicemonteurs. Ook het nodige werd door de U.R.S. zelf gedaan. Het was een drukte van belang.

Op 12 augustus vertrok de Fighter weer uit Rotterdam. Ditmaal met de barge MORLAND. 15

Augustus werd de MORLAND langs zij de cranebarge ATLAS gebracht, op een locatie op de Noordzee.

De volgende dag, 16 augustus, vertrok de Fighter alweer richting Agotnes. Om daar op 17 augustus aan te komen en af te meren.

22 Augustus was het vertrek voor de Fighter. Helaas is er niets te vinden over de bestemming van de Fighter en blijft het hierbij en maken we een grote stap naar 1978.



Foto: Willem Kruit, collectie Ricardo van Liere.

1978

FEBRUARI

Op 3 februari was er een kort reisje met de zuiger IJZER van Antwerpen naar het Franse Brest.

APRIL t/m JULI

Deze maanden voer de Fighter regelmatig vanuit Rotterdam. Verschillende sleepreisjes met allerlei materiaal. Hoofdzakelijk naar het Ninian-Central veld op de Noordzee, met pontons naar de VIKING PIPER. Dit was een zogenaamd pipe laying barge.

01 Juli.

We vinden de Fighter en de Boxer samen aan de B-1 te Antwerpen. Gezamenlijk werd er door de bemanningen onderhoud uitgevoerd. Op zowel de Fighter, als op de Boxer.

Op 6 juli vertrok de Fighter vanuit Antwerpen naar Rotterdam om daar aan de Parkkade af te meren. Nog dezelfde avond verhaalde zij naar de Merwe-haven. Daar lag haar sleep, de barge KHENZU. Er was nog dusdanig veel werk te doen, voordat deze sleepklaar was, dat het vertrek werd uitgesteld naar 9 juli.

09 Juli vertrok de Fighter met de barge KHENZU.

Ver weg was de eindlokatie niet want de volgende ochtend, al om 09:00h was de Fighter op haar bestemming. Hierna is niets anders bekend dan dat de Fighter die komende twee dagen rondtoerde op de locatie.

We moeten daarom weer een sprong vooruit maken naar eind juli.

31 Juli werd een bak van de firma Sarens, beladen met enkele stoomketels, van Antwerpen naar Immingham gebracht.

Op 8 augustus liep de Fighter Rotterdam weer binnen.



Foto: Robert Celie, op 20 augustus 1978, t.h.v. Hansweert.

AUGUSTUS

Op 20 augustus speelde de Fighter een rol bij de grote berging van de MELETE op de Westerschelde. Het bleek na afloop een recordberging te zijn geweest.

De Liberiaanse bulkcarrier MELETE (35.516 BRT), geladen met 63.000 ton ijzererts, was bij hoogwater aan de grond gelopen nabij Borsele, op de scheiding van de vaarwaters Everingen en de Pas van Terneuzen.

Tijdens het volgende hoogwater die dag, werd een ongekennde operatie opgezet: maar liefst 21 sleepboten sloegen de handen ineen om het schip vlot te trekken.



Berging Melete. Foto: M. van der Eijk.

De inzet was succesvol; vier sleepers trokken aan de boeg, zes aan de achterzijde en elf boten duwden tegen de bakboordzijde. Na een inspectie in het Middelgat kon de MELETE de volgende dag haar reis naar Antwerpen zelfstandig voortzetten.

Nooit eerder waren er zoveel sleepboten tegelijkertijd bij één berging betrokken.

De volgende sleepersvloot werd ingezet bij het vlot brengen van de bulkcarrier:

Holland, Zeeland, Nederland en Beveland, Jean Marie Gerling, Lucile Gerling, Laurent Letzer, Marg Gerling, Westdiep, Wandelaar, Jacques Letzer, Wielingen, Sea Horse, Jerome Letzer, Michel Gerling, Fighter, Van Woelderen, De Ruyter, Evertsen, Smithbank, Indusbank.



Melete, 20 aug 1978, foto: ZB Beeldbank Zeeland, recordnr: 43987

DECEMBER

Met de haven van Antwerpen al in het vizier ging het op 9 december bijna mis voor de Griekse APOLLONIUS (16.210 BRT).

Het schip, geladen met tapioca uit Thailand, liep in het Nauw van Bath bij boei 79 onfortuinlijk omhoog. Gelukkig was de Fighter snel ter plaatse.

Samen met enkele andere sleepboten van de U.R.S. slaagden zij erin de bulkcarrier weer vlot te trekken, waarna de APOLLONIUS haar weg zonder schade kon vervolgen naar haar eindbestemming. De dag daarop, 10 december, voer de Fighter 's ochtends volle kracht het Oostgat uit.

Het ging even full ahead, want voor de kust van Zoutelande was de Engelse kuster KENRIX (635 BRT) op een zandplaat gevaren.

Het scheepje was zonder loods op weg naar Gent en was door een “navigatiefoutje” omhooggelopen.

De Engelse kapitein weigerde assistentie en meldde dat hij verwachtte dat de KENRIX later die middag wel op eigen kracht zou loskomen.

“Thank you very much Fighter!”

De Fighter keerde om, terug naar Vlissingen.

En inderdaad. Tien minuten na hoog water schoof de KENRIX later die dag van de zandplaat af en vervolgde haar koers richting Gent.

Op 14 december sleepten de Fighter en de Temi IV de Belgische ertscarrier MINERAL SAMITRI (40.059 BRT) vlot. Deze was aan de grond gelopen bij Nieuwesluis. De MINERAL SAMITRI werd in 1987 de SAMITRAL (zie ook o.a. 25-01-1993)

Op 18 december kwam de Engelse zeesleper Yorkshireman (van United Towing) met het booreiland KEY GIBRALTAR aan. De bestemming was de Scheldepoortwerf. De Fighter assisteerde bij het transport, samen met de Banckert, De Ruyter, Jerome Letzer en Zeeland.

De eerste sleepboot met de naam Banckert heeft tussen 1977 en eind 1988 op de Westerschelde dienstgedaan.

Eigen foto.



Op 25 december, eerste kerstdag, kreeg de SUPREME TRADER, net voor Terneuzen, te maken met problemen.

Een machinekamerstoring veroorzaakte een volledige black-out en het schip liep vast in de Pas van Terneuzen.

De Fighter was erbij! Samen met de Westhinder en de Rilland lukte het om de met sojaolie geladen SUPREME TRADER, net na hoogwater, weer los te trekken. Niet veel later sleepten zij het schip verder Antwerpen.



Ter illustratie: Foto: Henk de Winde.

1979

JANUARI

02 Januari

In het oostelijke gedeelte van de Sloehaven in Vlissingen dreigde het daar liggende booreiland KEY GIBRALTAR (zie ook 18 dec 1978) in moeilijkheden te komen. Men wilde het booreiland op een afzinkbaar ponton plaatsen voor de reis naar Venezuela.

Maar de plots opstekende Noordwesterstorm bedacht anders. Windstoten met een kracht van 11 Beaufort zorgden voor een heel ander scenario.

De Fighter, met de Jacques en Jerome Letzer en nog een aantal sleepboten van de NVS, moesten met vereende krachten het eiland terug voor de wal brengen. Zo werd het op drift raken van het eiland voorkomen.

Op 16 januari ging de KEY GIBRALTAR alsnog op transport. Dit keer was de Fighter hier niet bij betrokken.

Het Cypriotische vrachtschip CAPETAN COSTAS verspeelde haar ankers op 13 januari bij de Midden-Steenbank en kwam zo in moeilijkheden.

Samen met de Temi IV bracht de Fighter de CAPETAN COSTAS naar de Vlissingse Buitenhaven.



**Pagina 37. Capetan Costas met de Fighter voor en de Temi IV achter vast.
Foto: Cor Heijkoop, via Nationaal Sleepvaart Museum Maassluis.**

21 Januari liep het Franse vrachtschip SOUFFLOT (16.649 BRT) tijdens dichte mist aan de grond, in het Oostgat. De Fighter trok haar weer vlot. Geen bijzonderheden.

Het Indonesische schip SETIABUDHI liep op 26 januari bij de Nolledijk aan de grond. Samen met de Temi IV, trok de Fighter het schip weer los en samen brachten ze haar op de rede van Vlissingen ten anker. Het schip vervolgde later haar reis.

FEBRUARI

Bron: P.Z.C.:

Per 1 februari voltrok zich een opmerkelijke wijziging in de verhoudingen tussen de sleep- en bergingsbedrijven op en rond de Westerschelde. Tot deze datum bestond sedert enkele jaren voor de Tweede Wereldoorlog, een overeenkomst van samenwerking tussen de sleepdienst Willem Muller in Terneuzen, de U.R.S. in Antwerpen en Smit Internationale in Rotterdam, met betrekking tot de hulpverlening aan en de berging van schepen op de Westerschelde. Deze overeenkomst werd telkens voor vijf jaar verlengd.

In verband met de groei van het Terneuzens bedrijf werd door de fa. Muller een groter aandeel in de hulpverlening bepleit.

Volgens "oude" afspraken was Smit Internationale betrokken bij de hulpverlening vanaf Terneuzen en verder stroomafwaarts en werkte samen met de U.R.S. en Muller. Vanaf Terneuzen tot Antwerpen werkten de U.R.S. en Muller samen. Voorts was overeengekomen dat Muller geen activiteiten zou ontplooiën op de Belgische Schelde. De overeenkomst tussen Muller en de U.R.S. voor assistentie op het Kanaal van Gent naar Terneuzen bleef geldig tot de tweede helft van de tachtiger jaren.

Tussen de fa. Muller enerzijds en anderzijds de U.R.S. en Smit Internationale werd geen overeenstemming bereikt omtrent voortzetting van de samenwerking. Hierdoor zal in de toekomst op de Westerschelde een ander beeld ontstaan bij de hulpverlening aan schepen.

En dat deed het!

Kijk maar bij de berging van de BELINDA juni 1979.

26 Februari.

Als gevolg van dichte mist, kwamen het Liberiaanse schip UNILUCK (13.196 BRT) en de Russische PAVLOVSK (9.813 BRT) met elkaar in aanvaring.

De Fighter was snel aanwezig voor assistentie, maar hoefde niet in actie te komen.

De schade aan beide schepen was minimaal en allebei vervolgden ze dan ook hun weg. Na inspectie door de verzekering uiteraard.

MAART

Vrijdag 2 maart. De HIRMA, een klein klusje voor de Fighter.

Het 1582 ton metende Noorse schip HIRMA raakte vlakbij boei Oostgat 17 in een volledige black-out. De sleepboten Fighter en Evertsen brachten de HIRMA naar de rede van Vlissingen, alwaar de black-out weer verholpen werd. De HIRMA was onderweg van Vlissingen naar Rotterdam.

Op dinsdag 13 maart heeft de Fighter vastgemaakt aan de Griekse tanker MESSINIAKI BERGEN (17.485 BRT).

Deze lag op Vlissingen Rede ten anker en raakte op drift. Ze dreigde hierbij in aanvaring te komen met de bulkcarrier NAVIOS MARINER (36.237 BRT).

Een snelle hulpactie van de Fighter voorkwam een aanvaring.

Een andere drifter liep aan de grond op 26 maart, tijdens windkracht 9.

De Noorse bulkcarrier AINO (57.204 BRT) lag bij Breskens ten anker.

Het krabbende anker en de sterke stroming zorgden ervoor dat de Noor op de zeedijk bij Nieuwesluis liep.

De Fighter, in samenwerking met de Rilland, trok haar er weer vanaf.

Op weg naar dieper water brak de verbinding met de Rilland en deze moest snel opnieuw vastmaken.

Ook maakte de toegesnelde Banckert vast op de AINO.

De AINO werd netjes naar het ankergebied Wielingen-Noord gebracht.

29 Maart.

De Nederlandse bulkcarrier SLIEDRECHT (38.611 BRT) kreeg de ketting van een boei in haar schroef. De Fighter greep snel in en bracht de SLIEDRECHT ten anker voor Vlissingen. Na onderzoek aan roer en schroef, vervolgde de SLIEDRECHT haar reis van Gent naar Kamsar.

APRIL

8 April De Spaanse supertanker (30.000 BRT) CALATRAVA had te kampen met problemen nadat ze met haar schroef de Whimbrell boeien had geraakt.

Hierdoor dreef zij stuurloos rond, omdat de ketting van de boei in haar schroef gedraaid was.

Die nacht heeft de Fighter haar weer ten anker gebracht.

Bergingsvaartuig Bruinvisch haalde de ketting uit de schroef en de volgende dag bracht de Fighter de CALATRAVA naar open zee voor een proefvaart.



De Whimbrel. Gezonken in 1926, na een aanvaring met de Harwichboot Marloch.

Foto: Zeeuws Archief, Fotocollectie Vlissingen, nr 39891.

Maandag 16 april kwam weer een “bekende” in moeilijkheden.

Die avond om ongeveer 23:00 uur, liep de Noorse bulkcarrier AINO (57.204 BRT) in de Wielingen-Noord aan de grond.

De AINO (zie ook 26 maart 1979) was geladen onderweg van Narvik naar Antwerpen.

Eerder die ochtend had de AINO een aanvaring gehad

met het Deense schip CAMARA (16.822 BRT).

De CAMARA liep door de aanvaring op de Rede van Vlissingen aan de grond en had lichte schade.

Na de aanvaring ging de AINO op eigen kracht door naar de Wielingen-Noord om aldaar te wachten op orders omtrent de opvaart naar Antwerpen en liep daar 's avonds aan de grond.

De CAMARA werd die ochtend al vlot getrokken door de Fighter en voor reparatie naar Scheldepoort gebracht.

Maandagnacht, kort na het omhoog lopen, kwamen de Fighter en de Jerome Letzer bij de AINO.

Dinsdag 17 april trokken beide U.R.S.-slepers de AINO weer vlot.

30 April was de Fighter in de Rotterdamse haven te vinden. Onbekend waarom.



Begin jaren tachtig. De Fighter versleepte veel bakken. Foto: collectie M. van der Eijk.

MEI

23 mei

De Fighter trok de GARTHNEWYDD weer vlot, nadat deze omhoog was gelopen ter hoogte van Nieuwesluis.

De Britse bulkcarrier van 30.371 BRT lag ten anker in afwachting van het tij, toen haar anker het niet meer hield.

JUNI

Dinsdag 12 juni liep de BELINDA op de rede van Vlissingen aan de grond, na op drift te zijn geraakt. Het schip riep de hulp in van de Fighter en deze was dan ook snel ter plaatse.

Met acht sleepers (Fighter, Wielingen, Westhinder, Westdiep, Sea Lion, Leie, De Ruyter en de Banckert) werd zij acht uur later weer vlot getrokken.

De BELINDA was geladen met ijzererts onderweg van Narvik naar Antwerpen.



Sea Lion. Eigen foto.

Deze berging van de BELINDA was weer het begin van veel spanningen tussen verschillende sleepbootbemanningen van verschillende maatschappijen.

Volgens de krantenberichten was het “oorlog” tussen de sleepdiensten op de Westerschelde. Het kwam zelfs tot een treffen tussen de bemanning van sleepboten van Muller en die van de U.R.S.

Het was niet de eerste keer en zeker niet de laatste keer dat de gemoederen hoog opliepen. Ook in latere jaren zou er regelmatig gesproken en geschreven worden over een “slepersoorlog”. Deze zogenaamde “oorlog” zou het resultaat zijn van het spaak lopen van de onderhandelingen tussen Muller en de U.R.S./Smit Internationale. Zoals eerder beschreven in februari 1979.

Wat was er aan de hand?

De slepers van beide maatschappijen ontmoetten elkaar bij het vastgelopen schip BELINDA.

Een U.R.S.-woordvoerder vertelde:

“De Zeeland van Muller maakte toch vast, terwijl wij (Fighter) al een contract hadden afgesloten met de kapitein van de BELINDA. De Fighter was de eerste sleper die zich meldde bij het schip. Toen de Zeeland toch vastmaakte, is opdracht gegeven de tros te kappen en dat is ook gebeurd voor zover wij weten.”

Muller antwoordde:

“De directie van Muller voelt niets voor een treffen op welke wijze dan ook. De bemanning van de sleepboten van Muller houdt zich niet bezig met het kappen van trossen of wat dan ook. Natuurlijk is er dinsdag (12 juni), toen die trossen werden gekapt, door de bemanning van de Zeeland gevraagd wat van die zijde kon worden ondernomen. Er is die mensen toen op het hart gedrukt absoluut niets te ondernemen. Wij doen zulke dingen niet is er toen gezegd. Kijk dit is natuurlijk het gevolg van het ontbreken van goede afspraken. Er is nu een bikkelharde concurrentiestrijd gaande. Dreigementen worden geuit, ze eten zeker geen koekjes met elkaar.”

Muller houdt er rekening mee dat de verhouding tussen de bemanningen van de slepers van beide firma's zal verslechteren.

De woordvoerder gaat verder:

“De directie van Muller heeft de bemanningen er al verschillende malen op gewezen in ieder geval geen geweld te gebruiken, dat zal binnenkort weer gebeuren. Muller bouwt op dit moment aan een internationale reputatie, dan past een dergelijk optreden zeker niet in het beleid.”

Uiteraard kwam er een weerwoord van de kant van de U.R.S.:

“Wij hoeven onze bemanningen niet te waarschuwen. Als Muller dat wel moet doen, zegt dat alles over de mentaliteit van die mensen. Wij en Smit gaan gewoon verder op basis van afspraken. Muller is eruit gestapt, die doet niet meer mee en de directie van de U.R.S. heeft dan ook besloten op de Westerschelde geen zaken meer te doen met Muller. Wanneer er assistentie moet worden verleend, sluiten wij een afzonderlijk contract met de reder.”

Aan beide zijden was er geen behoefte voor nieuwe besprekingen.

Muller: *“Dit levert toch niks op, dat is in het verleden wel gebleken.”*

U.R.S.: *“Wij voelen ons niet geroepen, Muller heeft de overeenkomst opgezegd, wij niet.”*

Wordt vervolgd vrees ik.

In de nacht van 15 op 16 juni raakte het jacht AMELDA als gevolg van roerschade in de problemen bij boei Wielingen 5.

Dit jacht (Nigeriaanse vlag) is door de Fighter naar de Vlissingse Buitenhaven gesleept. Op 18 juni zou de roerschade worden gerepareerd en zou het jacht haar reis naar Engeland vervolgen.

Ook op 15 juni.

Als gevolg van stuurmachine problemen, bracht de Fighter het Britse schip LUMINETTA veilig ten anker op de Vlissingse rede.

26 Juni

Nadat ze op drift was geraakt, werd de MAKAMBA weer door de Fighter ten anker geholpen in de Wielingen-Noord.

OKTOBER

3 Oktober

Wederom geen kleine klus waarbij de Fighter betrokken was.

Deze keer voor de Belgische kust, alwaar op 2 oktober de MINERAL LUXEMBOURG (40.106 ton) tussen Oostende en Zeebrugge aan de grond liep.

In eerste instantie zagen de toegesnelde sleepboten geen kans het gevaarte los te trekken. Een tweede poging bij hoogwater, op woensdagochtend 3 oktober ongeveer om half twaalf, lukte helaas ook niet vanwege “net” te weinig water. Maar omstreeks middernacht, wederom bij hoogwater, was de sleepersvloot van maar liefst 18 sleepboten sterk wel succesvol.

Foto Leie, Willem Puijpe.



De Fighter, Michel Gerling, Sea Lion, Sea Horse, Jerome Letzer, Jacques Letzer, Wielingen, Westhinder, Martine Letzer, Leie, Westdiep, Boxer en de Wrestler, (dertien sleepers van de Union), Kwintebank, Smithbank, Indusbank en de Sandettiebank (vier van de Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst) en de Banckert (Nieuwe Vlissingse Sleepdienst) wisten de MINERAL LUXEMBOURG vlot te trekken. Na een uitgebreide controle door Rijkswaterstaat vervolgde de MINERAL LUXEMBOURG haar

reis naar de Put van Terneuzen.

8 Oktober

De Italiaanse bulkcarrier SORENTO (40.070 BRT) brak haar ankerketting ter hoogte van boei Wielingen 8 en raakte op drift.

Met de Fighter werd zij naar een nieuwe ankerplaats gebracht.

22 Oktober

“AANDRIJVING” op de Westerschelde.

Typische woordkeuze of niet? Dit kwam wel vaker voor, in krantenberichten.

Het was wel zo dat er sprake was van motorschade, dus er werd niet gevaren, maar “gedreven”.

Maar toch een opvallend berichtje in de PZC van dinsdag 23 oktober 1979.

Een dubbel bericht zelfs, want de Griekse tanker TYR was die dag niet echt gelukkig.

Op de maandagochtend kwam het Cubaanse schip JUAREZ in aanvaring met de TYR.

De TYR lag op dat moment ten anker op de rede van Vlissingen.

De aanvaring vond plaats toen ook de JUAREZ ten anker wilde gaan, in afwachting van een ligplaats in Antwerpen.

Aan beide schepen ontstond lichte schade. De TYR lag al sinds twee dagen ten anker in verband met schade.

De Fighter en de Temi IV verleenden assistentie aan de JUAREZ.

Op dezelfde maandag, in de loop van de middag, raakten de TYR en de TAJIN elkaar.

De zogenaamde “aandrijving” vond ook plaats op de rede van Vlissingen. Oorzaak is niet bekend.

Door de aandrijving/-varing kwam de TANJIN los van haar anker.

De Fighter, Banckert en Temi IV waren weer van de partij om te assisteren bij het terug ten anker gaan van de TANJIN. Ook deze had eerder al machineschade opgelopen, vandaar dat zij daar voor anker lag. De TYR vertrok naar Scheldepoort voor reparaties.

Op 30 oktober bracht de Fighter de TITAN 8 vanuit Rotterdam naar Antwerpen.

In de komende maanden was de Fighter vooral te vinden op de Noordzee. Diverse bakken met materiaal werden naar het Ekofisk-veld gebracht en de geloste bakken weer naar Schotland of

Noorwegen. Ook de kerstdagen en oud en nieuw werden op de Noordzee doorgebracht. Net in het nieuwe jaar was de Fighter weer terug in Vlissingen, aan haar steiger. In haar afwezigheid had de Boxer haar stationsdienst overgenomen. Toen ook de Boxer werd ingezet voor ponton transport, hield de Jerome Letzer het station.



Foto: Leon de Hoop.

1980:

JANUARI

De U.R.S. had haar handen vol op 21 januari.

Het betrof hier een “onstuimige” bulkcarrier in de Put van Terneuzen.

De Duitse PROTEKTOR (43.218 BRT) raakte tot tweemaal toe op drift, tijdens het lossen van steenkool met een OVET-kraan en bak.

De eerste keer was vroeg in de ochtend. Het schip strandde 100 meter ten Noorden van boei 27. Deze boei werd meegesleurd door de overslag kraan en de bak. Later werd de boei keurig door een betonningsvaartuig terug op de plek gelegd.

De U.R.S. zette negen slepers in, waaronder de Fighter, om de Duitse bulkcarrier los te trekken.

Tegen twee uur 's middags lukte dit.

De tweede maal dat de PROTEKTOR er vandoor ging was later op de middag.

De nog aanwezige sleper Wandelaar wist het schip klem te zetten en voor verder driften te behoeden.

FEBRUARI

02 Februari

Een zware storm trok over de Westerschelde. Op de Rede van Vlissingen was het een drukte van belang. Zo'n twintig schepen lagen ten anker. Allerlei types schepen, allerlei nationaliteiten en allerlei afmetingen. Niet alleen de Rede, maar ook de Everingen en Wielingen lagen stampvol met schepen ten anker.

Het was eigenlijk wachten tot er iets gebeurde.

De kapitein van de Fighter had daarom besloten niet af te wachten aan de steiger, maar om de Westerschelde op te gaan. Klaar om bij te springen.

De Fighter "trok baantjes" over de Rede van Vlissingen. Zwaar stampend ploegde ze door het donkere, grijze water. Rake klappen werden er gemaakt, zodat het water over haar voorschip sloeg en af en toe zelfs over de accommodatie. Regelmatig stond het achterdek onder water.

Ook slingerde de Fighter als een dolle.

Zware slagregenbuien maakten het zicht tot bijna nul.

Het was weer geen pretje.

Je zou niet zeggen dat zij over de rivier de Westerschelde voer, het leek wel of ze ergens op de Noordelijke Noordzee zwoegde. Het was bar weer.

Van Zeebrugge tot aan Antwerpen, alles werd uitgeluisterd op de brug van de Fighter.

Ze hadden daar al aan een half woord genoeg.

Gesprekken en berichten werden een soort gefilterd, maar toch was het stil op de brug.

Er werd onderling niet veel gesproken. De mannen die er waren, dronken hun koffie in stilte.

Op de "onderlinge" hadden ze vernomen dat de Jerome Letzer ook aan het buiten spelen was. In de Everingen, met dezelfde achterliggende gedachte: het was wachten tot er iets gebeurde. De Sea Horse uit Zeebrugge sukkelde door de Wielingen.

Ook de concurrentie was op pad.

Als ze vanaf de brug van de Fighter naar achter keken, zagen ze af en toe een kleinere sleper. Vaker onder dan boven water. Die mannen hadden het helemaal niet breed. Gekkenwerk eigenlijk om met zo'n tobbe in dit weer naar buiten.

Sea Horse, eigen foto.



Ja, daar was de melding!

De Russische KOLYMALES riep dat haar anker het niet meer hield en dat ze er driftend vandoor ging.

De Fighter meldde zich bij het schip en bij Post Vlissingen en de motor ging op vol.

Het was niet ver weg.

De machinist die beneden bezig was met z'n rondje, merkte aan het vermogen dat er iets loos was. De belangrijke dingen waren reeds gedaan dus hij ging naar de brug. Hij zou vast achter de winchbediening moeten.

Matrozen schoten in hun regenkleding en werkvest. Klaar om het dek op.

Ach... een drifter. Niks bijzonders voor de Fighter.

Ook de KOLYMALES (2.725 BRT) werd snel en vakkundig naar een andere plek gebracht.

Terwijl de Fighter onder de neus van de KOLYMALES bezig was, zagen ze het kleine "concurrentje" zwaar stampend en slingerend in de verte. Nee die was niet nodig. Ze klaarden het mooi zelf.

06 Februari

Een paar dagen later, van dinsdag op woensdag 6 februari was het weer raak.

Raak in de vorm van een krabbend anker van de DORA OLDENDORFF.

Maar niet raak voor de Fighter, het bleef bij een "Stand-by joppie".

Deze Singaporese bulkcarrier lag ten anker in de Put van Terneuzen en als gevolg van de sterke stroming hield haar anker het niet meer en verdaagde de DORA OLDENDORFF aan de grond.

Collega sleepboot Westhinder wist de bulker tegen de ochtend los te trekken.

Zoals gezegd, de Fighter hoefde alleen maar stand-by te zijn, samen met Wenduine, Jerome Letzer en Wandelaar. Ook de Holland van Willem Muller en de Temi IV van Dijkhuizen waren daarbij van de partij.

MAART

16 Maart

Met z'n zessen werd de bulkcarrier MARATHA SHOGUN vlotgetrokken.

In de Wielingen-Noord.

De 49.529 BRT metende, met ijzererts geladen MARATHA SHOGUN, was onderweg van het Noorse Narvik naar Antwerpen. Zij liep aan de grond terwijl er geankerd werd.

Een eerste poging om het schip los te trekken mislukte, maar laat op de zondagavond van de 16e maart lukte het de Fighter, Jerome Letzer en Wielingen met hulp van de Evertsen, Banckert en De Ruyter de klus te klaren.

De Indiase bulkcarrier bleef onbeschadigd.

19 Maart

Het bleef hard waaien op de Westerschelde en de rust was niet van lange duur.

In de nacht van 18 op 19 maart raakten twee bulkcarriers in moeilijkheden op de rede van Vlissingen.

Eerst sloeg de ECKERT OLDENDORFF van haar ankers, minuten later was het de DAMODAR GENERAL T. J. PARK die om hulp riep vanwege hetzelfde probleem.

Dijkhuizen met de Temi IV bracht de ECKERT OLDENDORFF weer veilig ten anker, terwijl de Fighter de DAMODAR GENERAL T. J. PARK hielp.

Je kan maar op één plaats tegelijk zijn natuurlijk!

APRIL

15 April

De Belgische bulkcarrier MINERAL ALEGRIA (36.832 BRT) kwam aan de grond te zitten bij Wielingen-Noord. Ook dit schip was een "drifter".

Al bij de eerste poging werd het schip weer vlot getrokken door de Fighter, Banckert, De Ruyter. Ook de Wandelaar verleende assistentie.

Later vervolgde de MINERAL ALEGRIA zonder bijzonderheden haar reis naar Gent.



De Ruyter, eigen foto.

Op zondagochtend 20 april, verging de Duitse kustvaarder ALTMARK (425 BRT) voor de kust van Schouwen-Duiveland, in een razende storm met windkracht 10.

Zodra het eerste noodsignaal binnenkwam, zette de Fighter vanuit Vlissingen koers naar de rampplek nabij lichtschip Noord-Hinder.

Terwijl een Belgische helikopter drie overlevenden naar een ziekenhuis in Den Haag vloog, borg het fregat Kortenaer het lichaam van een overleden opvarende. Eén persoon bleef spoorloos. Nadat duidelijk werd dat de Fighter niets meer kon betekenen, keerde het schip na overleg met de Kortenaer terug naar de haven. Het noodlot van de coaster werd vermoedelijk bezegeld door een ingeslagen luik. Door de overkomende zeeën maakte het scheepje snel water en zonk.



Foto: J. & A. de Bruijne

JUNI

03 Juni

Dikke mist deze hele dag en verschillende scheepvaart kwam hierdoor in de problemen op de Westerschelde.