

BIJZONDERE VERHUIZINGEN IN DE ROTTERDAMSE HAVEN

DOOR RIES DE JONG

Tussen mijn knipsels met maritieme gebeurtenissen vond ik bijgaande foto die Dick Sluijter maakte voor het AD terwijl het dok met daarin de Scotia de Koningshaven passeerde. Aan die Scotia heb ik de volgende herinnering:

In de nacht van 22 op 23 januari 2000 werd ik bij de Berghaven tijdens gestaakte Loodsdienst beloodst op de coaster Scotia, 1951 BRT, 81 m, 34 dm diepgang. De bestemming was YVC Bolnes, direct indokken in dok II. Op zich een routinereis voor een Dordtse loods. Tijdens het wachten op plaatsing van de loopbrug van het dok nadat de klus geklaard was, vroeg de kapitein mij of ik hem ook weer zou uitloodsen. Ik vertelde hem dat dat onwaarschijnlijk was omdat het dok binnenkort verhuisd zou worden naar Schiedam.



De hele werf ging daarheen in het jaar 2000 verhuizen. De kapitein dacht dat zijn schip dan achter het dok aan naar Schiedam zou worden gesleept. Ik kon hem toen al vertellen dat zijn schip gewoon tijdens de verhuizing in het dok zou blijven staan. Je ziet op de foto ook de verfstellingen gewoon om het schip staan. Op de voorgrond zien

we twee boten van Eerland en achter zien we nog net een stukje van de sleepboot Limburgia van Henk en Yvonne Stelt, de vaste werfboot. In Loodswezen Aktueel werd onlangs nog aandacht besteed aan het vertrek van de Limburgia uit het Rijnmondse havengebied.

Overigens was het bij de voormalige werf Boele Bolnes (tot 1986, later YVC) niet ongebruikelijk om een dok met daarin een schip te verhalen, dok IV was daarvoor bestemd; dan betrof het verplaatsingen van de ene kade naar de andere bij de werf zelf. Misschien is er een collega die wat meer kan vertellen over de reis van het dok met de Scotia van Bolnes naar de Wiltonhaven in Schiedam?

Om mij vervolgens onder te dompelen in de nostalgie van de roemruchte werf van Boele in Bolnes bladerde ik nog eens door het prachtige gedenkboek "Boele Bolnes" van Joost van Beek (ISBN 90 8030 83 1 5) 1996 "De Ridderhof" Ridderkerk. Misschien stond er nog meer in over dokken verhuizen?

Jawel, daar kwam ik nog een verhuizing van dok IV tegen. In 1974 nam Boele het scheepsreparatiebedrijf De Jong B.V. in de Wilhelminahaven te Schiedam over. Het leek Boele een strategische zet om niet steeds met reparatieschepen door de stad met bruggen en passagebeperkingen te hoeven passeren. Er werd een nieuwe kade in de Wilhelminahaven gebouwd, waarna in december 1977 dok IV daar in gebruik werd genomen. De eerste klant was daar de zeesleper Hudson van Smit Internationale, dus de sleepboot die wij nu nog in Maassluis kunnen zien liggen.

In 1978 kwam de klad in de scheepsreparatiesector en besloot men werf De Jong op te laten gaan in D. van de Wetering in de Prins Johan Frisohaven. Dok IV verhuisde weer naar Bolnes.



Een heel bijzondere verhuizing van een schip in dok vond plaats in 1936. Tegen het einde van de crisisjaren haalde Boele tegen internationale concurrentie in de zeer welkome order voor de bouw van het jacht Chasevar binnen. Opdrachtgever was Reza Sjah, de Keizer van Perzië. Het jacht had als afmetingen 54 x 7,8 m,

diepgang 3,2 m. Zonder de prachtige details van de uitvoering van deze order te herhalen beperk ik mij tot de oplevering in Perzië, nu Iran, aan de Kaspische Zee. De enige vaarweg daarheen loopt via de Wolga, maar kent een diepgangbeperking van 2 tot 2,5 m. Het mocht wat kosten vond de Sjah, dus bouwde Boele een dok waarin het jacht precies paste, wat met het jacht aan boord een diepgang had van 1,50 m. En zo passeerde er al in 1936 een dok met daarin een jacht de Koningshaven om de reis via de Noord- en Oostzee naar Leningrad te maken en verder 'binnendoor' naar de Kaspische Zee en Perzië.

Zo zie je maar hoe ik mijn tijd doorkom in deze coronacrisis en uiteindelijk nog uitkom op de economische crisis van de jaren 30 van de vorig eeuw. 90 jaar geleden was deze opdracht voor het overleven van de werf een succes. Laten we hopen dat we binnen minder dan 90 jaar ook kunnen terugkijken op zo'n succes bij de bestrijding van Covid-19.