

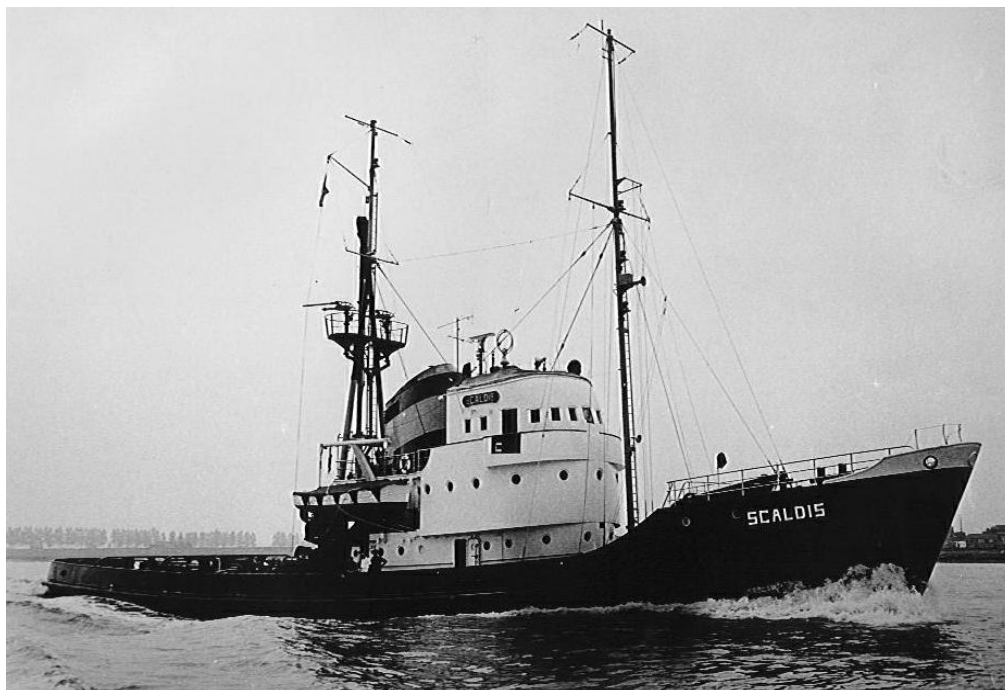


SLEEPBOOT "SCALDIS"

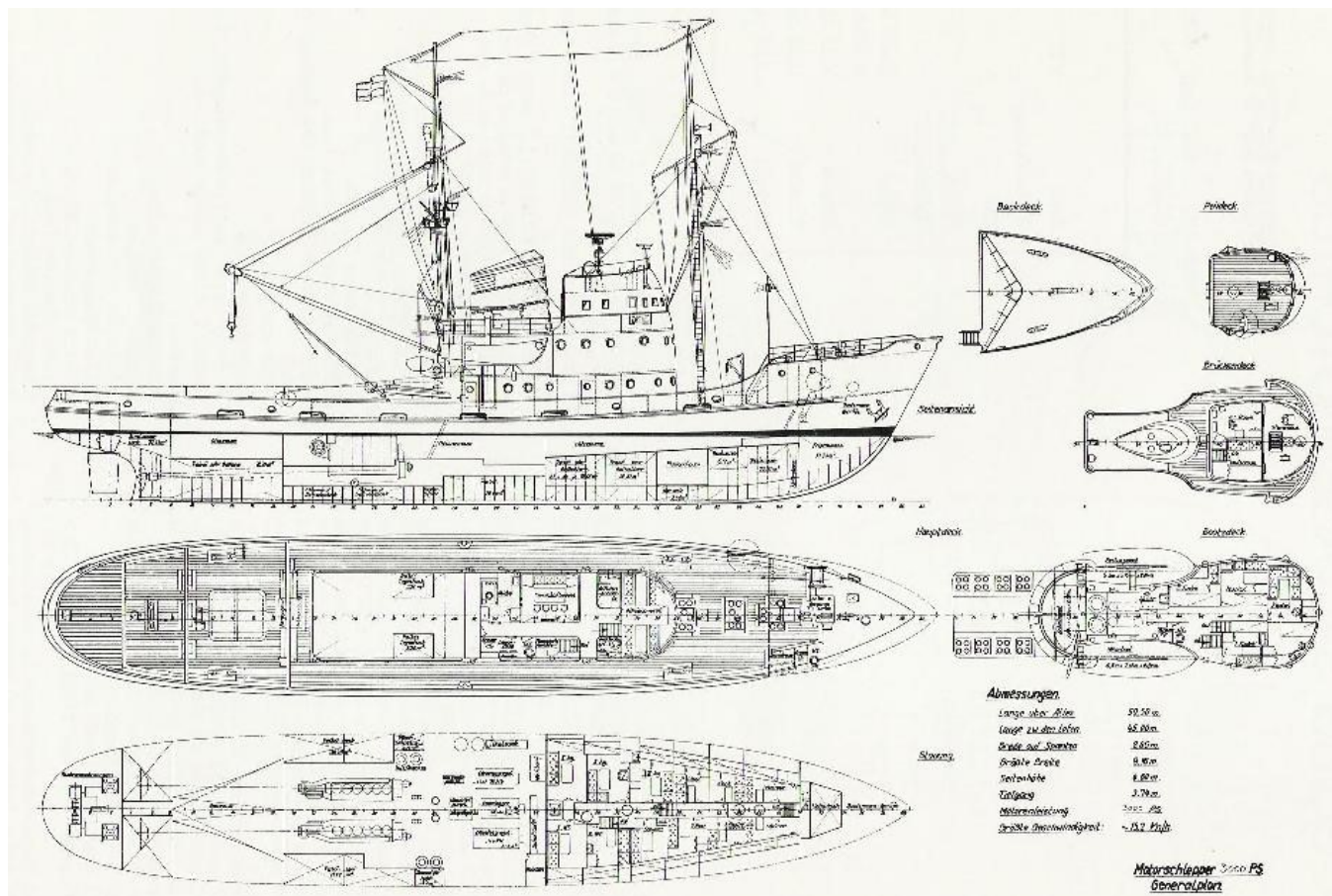


Registered: IMO 5315034 / (PAN)ON 10419-AB
 401 GRT, 68 NRT, L49,84m(45,01), B9,15m, D5,335m - ice
 2 scr, 2x diesel 4tew 8cyl MAN type 4046 (U-boat engines), 1200bhp (2400bhp total), sp 15kn, bp21t
 refit 1971 2x diesel 4tew V12cyl K.H.Deutz, 1500hp (3000bhp-4000ihp total), sp 15kn, bp 40t

1955: Built by "F. Schichau" at Bremerhaven (YN 1653)
 1955: delivered to "Bugsier Reederei und Bergungs AG" at Hamburg
 (DEU flag, c/s DIJA)
 1955: To "UNION - Union de Remorquage et de Sauvetage" at Antwerpen (BEL), stationed at Vlissingen, renamed SCALDIS
 (captains E. de Pauw and Julien Lusyne)
 (BEL flag, c/s ORPM)
 1961 -19/02: capsized and sank near Liefkenshoek, assisting the grounded 'Aello', (2 crew lost), raised and repaired, fit fi
 1971: rebuilt, 2x diesel 12cyl Deutz, 3000bhp-4000ihp total
 1974: fused with "URS - Unie van Redding en Sleepdienst" at Antwerpen
 1977: from station service at Vlissingen to offshore service on the North Sea
 1983: To "Hak International" in Nigeria, renamed HAK
 (PAN flag, ON 10419-AB, c/s HO2315)
 198x: reported lying partly sunken at an inland river at Nigeria



Algemeen Plan



Karakteristieken

SEA GOING

AND SALVAGE MOTORTUG

4.000 IHP

Call sign: **O.R.P.M.**

Built	1955 / 1971
Gross Tonnage	386,09 T
Net	6,96 T
Speed	15 Knots
Bollard pull	40 Tons
Range	7.000 Miles at Max. Speed
Length	50,50 Metres
Breadth	9,16 Metres
Draught	14'06" Feet

Engines :

- 2 DEUTZ diesels each 1.500 BHP.
- 2 propellers.

Auxiliaries :

2 MWM 8 cylinder in V 214 HP each, driving generators of 140 KW 700 Amp. - 220 V D.C.

1 MWM 3 cylinder dieselmotor of 66 HP, driving a generator of 30 KW - 220 V DC. for harbour duties.

KSB fire fighting pump 170 Tons/Hr and

2 monitors in aftermast; 400 metres fire hoses 10 Tons of foam.

Salvage pump 340 Tons/Hr; transportable pump 60 Tons/Hr.

Deck Machinery:

Hydraulic towing hook 40 Tons.

1 towing winch with 800 m 42 mm wire

1 towing winch with 600 m 40 mm wire

3 Tons electric bridle winch.

3 Tons derrick on afterdeck.

Navigation :

3 control stations (bridge, top deck and boat deck aft.).

1 Kelvin Hughes radar 14/12.

1 Decca radar D 202.

1 echo-sounder K.H.

1 radio direction finder

1 Decca navigator MK 12.

1 electric log.

intercom loudspeaker system.

1 Radio telegraphy and telephony medium and short wave 250 Watt

1 Radio telephony and telegraphy transmitter 100 Watt.

2 VHF sets all maritime channels.

Safety:

1 motor life-workboat 25 HP.

2 self-inflating life rafts each 20 persons.

Oxygene / acetylene torches for cutting and burning.

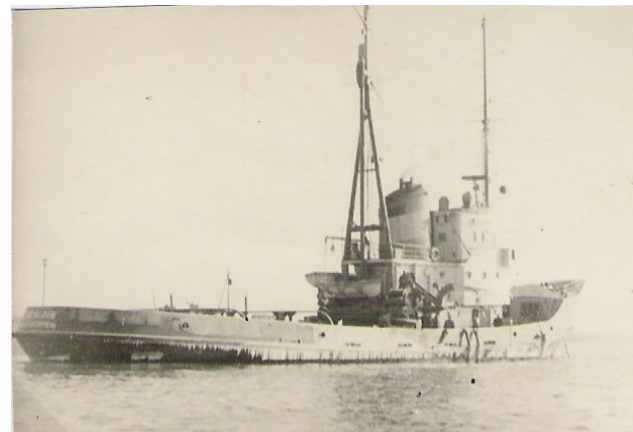
Accommodation:

20 men.

In het droogdok



In slecht weer en met ijsgang



De parade



In actie



Station Vlissingen



In de avonduren van maandag 18 februari 1957 loopt de VITTANGI (1953 -16413 Brt.) in de Sardijnegeul ter hoogte van de Leugenaar op een onbekend voorwerp. Aan stuurboordzijde van het schip ontstaat een scheur van 40 meter en 4 ballasttanks van de Vittangi stromen vol water. Dinsdagmorgen zijn er 6 ballasttanks vol water en de bemanning, op de kapitein en enkele stuurlieden na, beginnen het schip te verlaten. De bergingsvaartuigen Salvor 10, de sleepboten SCALDIS en POOLZEE doen hun werk. Zij kunnen echter niet voorkomen dat de positie van de Vittangi steeds hachelijker wordt. Woensdag 20 februari beginnen de bergers wat succes te krijgen, de samengeperste lucht in de ballasttanks begint het water te verdrijven.



Historical photo of the **VINTANGE** which struck an unknown object in front of the Flushing boulevard at the Westerscheldt River in 1956-57,

Het gevaar van breken blijft echter levensgroot aanwezig, terwijl ook steeds meer water in de ruimen loopt.



In de loop van donderdag en de vrijdag daarop krijgen de bergers de Vittangi steeds meer in hun greep. Het achterschip gaat weer drijven en begonnen wordt met het lossen van de lading. Twee enorme drijvende kranen maken het schip lichter en tegen de avond is er genoeg drijfvermogen om de Vittangi de haven van Vlissingen binnen te slepen.



- Dat de stationsdienst niet altijd zonder gevaar is blijkt bij pogingen om de liberianse tanker AELLO(1957 – 20797Br) vlot te trekken nabij Liefkenshoek gaat op zondag 19 februari 1961 de Scaldis (1955 – 2400Ipk) om. Helaas komt hierbij een tweetal bemanningsleden om het leven. Met behulp van drijvende bokken wordt de Scaldis een paar dagen later gelicht.

Antwerpse sleepboot gezonken op de Schelde

Twaalf geredden Twee vermisten

Tijdens het manoeuvreren van enkele sleepboten om twee schepen, die ter hoogte van Liefkenshoek zondagmorgen op de Schelde waren gestrand, weer vlot te krijgen, is een dezer sleepboten, de «Scaldis», die in 1955 in Bremerhaven was gebouwd, gekanteld en vrijwel onmiddellijk gezonken.

Van de 14 bemanningsleden konden er twaalf worden gered. De overige twee werden vermist.

Zondagmorgen liepen het Cubaanse vrachtschip «Rio Canao», 3.000 ton, en de Liberiaanse tanker «Aello», 20.000 ton, aan de grond op de Schelde ter hoogte van Liefkenshoek. Dadelijk werden sleepboten van de Union de Remorquage et Sauvetage vanuit Antwerpen uitgezonden, om de beide in moeilijkheden verkerende schepen weer vlot te krijgen.

Tijdens de operatie, het was toen 18.20 u., kwam de sleepboot «Scaldis» onverhoeds dwars over de stroom liggen, zodat hij kapseisde en vrijwel onmiddellijk zonk.

Aan boord van de «Scaldis» bevonden zich 14 bemanningsleden. Twaalf van hen konden zeer vlug, niettegenstaande de duisternis, door het personeel van de andere sleepboten gered worden.

Twee bleven er echter vermist, zodat men vreesde dat zij de kans niet meer zagen uit het schip te geraken en verdronken.

(Zie vervolg blz. 5)

Acht van de bemanningsleden verlieten Stulvenberggasthuis, gehuld in klederen die zij van werkmakkers op een andere sleepboot kregen.



Antwerpse sleepboot gezonken op de Schelde

(Vervolg van blz. 1)

Het waren de 34-jarige Jos Goedgebuer uit Mortsel en John Deekmijn, ongeveer 50 jaar oud, uit Lier.

GEREDDEN VERZORGD

Nadat zij aan boord van een der sleepboten naar de Kruisschanssluis waren gebracht werden de geredden in aldaar klaarstaande ambulances naar Stuivenberggasthuis gevoerd. Drie van hen werden in het gasthuis opgenomen. Het waren Albert De Smet uit Antwerpen, die zeer verkleumd was, en Willem Claes uit Achel (Limburg) en André Papa uit Zee-

brugge. Deze laatsten werden opgenomen omdat zij toch hun woning niet meer konden bereiken. Negen bemanningsleden konden na verzorging huiswaarts keren. Het waren Jan Vellemans, Frederik Penneman, Herman Van Puyvelde, Jozef De Swert, Jaak Dosse, Frans Broeckaut, Julien Lesyne, Willy Stans en Renaat Van de Poel.

ONTROERENDE TAFEREELTJES

Verscheidene van de geredden hadden vanuit het gasthuis hun familie reeds opgebeld en kort daarop kwamen dezen met auto's van familie of vrienden, reeds naar het gasthuis gereden.

Ontroerende tafereeltjes speelden zich af in de ontvangsthall van Stuivenberggasthuis wanneer echtgenoten elkaar om de hals vielen.

Gelukkig om de afloop voor hen zelf spoedden de geredden zich, enkelen van hen in dekens gewikkeld — zich met ter beschikking gestelde auto's of met taxi's naar huis.

ZEESLEEPBOOT «SCALDIS» GELICHT EN NAAR DE HAVEN GESLEEPT



De zeesleepboot «Scaldis» die vorige zondag ter hoogte van Liefkenshoek op de Schelde gezonken is, kon woensdag met de hulp van twee vlottende kranen gelicht worden. Op de foto krijgen wij een beeld van deze bergingswerken. Tijdens de nacht van woensdag op donderdag werd de toogboot naar de haven van Antwerpen gesleept, waar men donderdag hoopt te weten of de lijken van de vermisten zich nog in het schip bevinden.

«Scaldis» wellicht heden nog terug vlot

De hoogzeesleper «Scaldis» die zondag bij het slepen van de Liberiaanse tanker «Aello» ter hoogte van de Belgische sluis verging, zal waarschijnlijk heden nog volledig opgehaald kunnen worden en weggesleept. De «Scaldis» lag heden middag tussen de twee sleepschepen «Titan V» en «Salvor X» die verschillende stropen onder het schip hadden doorgeworpen op de kegelplaat. Twee schepen uit Rotterdam «Arend» en «Condor» zouden op weg zijn om bij de bergingswerken behulpzaam te zijn.

Van de twee vermisten had men vanmiddag nog geen nieuws en

het schijnt bijgevolg vast te staan dat beide mannen zondag het schip niet tijdig hebben kunnen verlaten en alleszins verdronken zijn. Men hoopt minstens een van hen beiden te zullen terugvinden in de machinekamer of in het ruim van de «Scaldis». Het schip lag vanmorgen reeds voor de helft opgetrokken schuin boven het water tussen de twee omgevende bergingsboten in.

De «Scaldis» die een hoogzeesleper is en tot de sterkste hoogzeeschepen behoort die op de Noordzee dienst doen werd in 1956 in de vaart gebracht. De boot heeft een brutotonnage van 401 ton en een nettotonnage van 69 ton. Men hoopt nog het schip, mits zware kosten, na het vlot te hebben gebracht, terug te kunnen herstellen en in de vaart te brengen.

De twee vermisten, de 36-jarige motorist Jozef Goedgebuer uit de Vredebaan te Mortsel en de 45-jarige Albert Deekmijn uit de Hoogveldweg te Lier hoopt men dan ook terug te kunnen vinden.

Al is 't beslist niet uitgesloten dat laatstgenoemde bij het zinken van het schip over boord werd geslagen en verdronk. Van de bemanningsleden die in Stuivenberggasthuis werden opgenomen, dienden er eerst een drietal ter verpleging achter te blijven. Zij mochten echter 's anderendaags reeds het hospitaal terug verlaten.



In de dikke mist strandte op 29 februari 1968 het Oost-Duitse vrachtschip Gera (1960 – 6.759Brt) op de nolleplaat. Kort na de stranding voeren een tweetal bergingsvaartuigen ter assistentie uit. Ook de Belgische stationsleper Scaldis koos zee.



De Scaldis zag
weliswaar kans de
Gera vlot te brengen,

maar moest daarvoor
een hoge prijs betalen.
Kort na het
Vlotbrengen van de
vrachtvaarder liep de
Scaldis (1955 –
2.400tpk) zelf aan lager
wal. Ook de Gera
strande opnieuw. Beide
schepen zaten nu
geboeid op het
Nollestrand. Later bij
hoogwater konden vijf
slepers de Gera
vlotbrengen en het
schip op de rede van
Vlissingen voor anker
brengen.



Kort na het vlotbrengen van de Greta kon ook de Scaldis, met de hulp van de sleper Olivier Gerling, weer het ruime sop
kiezen.

Voor de Offshore



Het zoeken naar olie in steeds dieper water brengt steeds meer opdrachten mee. De boorplatforms zelf worden ook groter waardoor meer sleepkracht nodig is. De zeesleepvaart zal dan ook nog grotere eenheden dan de huidige nodig hebben. Ook de bergingssector ontsnapt niet aan die opwaartse trend. Als u ziet dat de wereldsleeppvaart zich steeds verder ontwikkelt, ook in die gebieden welke tot nog toe niet zo bevaaren waren, volgt daaruit een groter percentage aan eventuele ongelukken. Bovendien heb je dan nog het licht van de wrakken te zien. Om de ophoofdingen toe te laten: Als je een wrak moet wrakken en uit de Noordzee worden gehaald ten gerieve van de oliemaatschappijen: zonder een opgeruimde bodem kan je natuurlijk niet beginnen te boren.

De afvoer van olie komt steeds meer terug in ons gesprek.

De H. Horsting: Daarvoor zie je

het geweldig belang van deze nieuwe ontwikkeling voor de sleepvaart. Kijk benevens het gewone slepen verstreken wij nog andere dienstverleningen aan de oliemaatschappijen. Wij kunnen met onze havensleepboten een boorplatform bv van de bouwplaats naar zee slepen, door zeesleepboten verder naar de locatie op zee brengen en onze dochtermaatschappij, Smit Tak kan daarna dat boorplatform laten afzinken, versenken door duikers, enz.

Tot op welke diepte kunnen schepen worden gelicht?

De H. Horsting: Mijn antwoord kan natuurlijk niet volledig zijn want allerlei factoren komen daarbij kijken. Laten wij zeggen dat de maximale diepte zo'n vijftiendertig tot veertig meter is. Men noemt dat ook natte berging. Dat kan een schip zijn of een groot anker of kettingen die om andere redenen dan ook zijn gezonken.

De natte bergingen geschieden door

middel van grote bokken. Als wij van droge berging spreken bedoelen wij daarmee bijvoorbeeld een gestrand schip loostrekken, zoals de Metula bijvoorbeeld. Een speciale bergingsmethode is die met het gebruik van polystyreen balletjes waarvoor Smit Tak de wereldrechten heeft.

Zal de Nederlandse sleepvaart de oceanen blijven beheersen?

De H. Horsting, glimlachend: Dat hopen wij wel en wij zullen daarvoor ons best doen. Als wij een terugblik werpen op ons verleden en wij zien waar wij nu staan, zijn wij zeer tevreden. Toen tachtig jaar geleden onze stoomsleepboten de zeevaart hun diensten aanboden, gebeurde dit in de riviermondingen of even daarbuiten. De activiteiten strekten zich niet verder uit dan de Noordzee, het Kanaal en de Oostzee. En nu, wel om nog maar eens de 'Metula' te citeren, wij zitten ook aan het einde van de wereld.

G. Jaeken

DE ANTWERPSE «UNIE»

Ook Antwerpen had, een eeuw geleden, al enkele zeesleepboten. Nu zijn er dan een vijftigal met 7 vermogen gaande van 145 pk tot 5800 pk voor het vlaggenschip, «Wrestler». De verschillende kleinere bedrijven werden verleden jaar versmolten tot de «Unie van Redding en Sleepdienst». Maar in de wereld en ook in Nederland kent men haar nog altijd onder de benaming «Union». Belgische zeevarenden vinden er werk, voor een zo'n honderd aan boord van de eenheden. Ook de «Unie» heeft een naam in de sleepvaartwereld, zowel in de Antwerpse havenzones, in de Noordzee sleepvaart en in de bergingswerken. Zeesleepboten veilig naar een van de drie Belgische havenzones leiden: Antwerpen, Gent en Zeebrugge is de meest traditionele van deze verrichtingen. Vierentwintig uur per dag zijn hiervoor een aantal sleepers in «stand by». In de Antwerpse haven is hun activiteit beperkt tot de Scheldestroom zelf. Permits in de haven dokken de Antwerpse stadsgeleerden hun taak overnemen.

Het hoogzeeslepen is anders kort aanzienlijk in omvang gescheiden dank zij vooral de olieprospectie in de Noordzee. Een tiental hoogzeesleepboten zijn hiervoor bestendig ingezet. De bergingsdienst is normaliter beperkt tot de Noordzee maar vermits deze de drukst bevaaren zee ter wereld is, is er aan werk geen tekort.

Net in vooral deze off-shore activiteit die zich erg uitbreidt. Verschillende nieuwe sleepboten zijn in bestelling. Boven de zesduizend ton wil de Unie echter nog niet gaan. Op maritiem gebied zijn de Belgen minder grote doordruers dan de Nederlanders en zelfs de Duitsers.

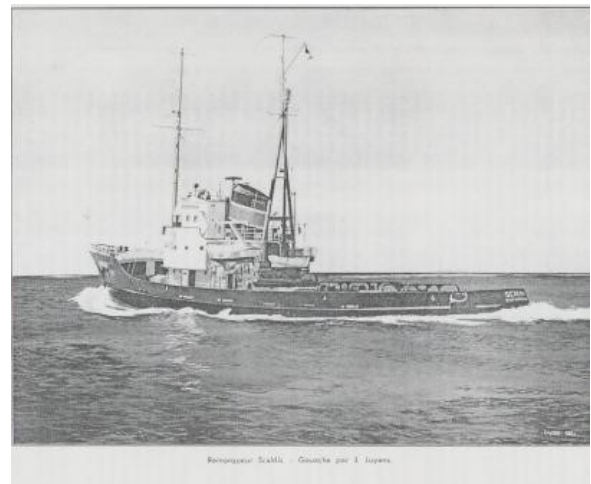
G.J.

De «Scaldis»-hoogzeesleper van de Antwerpse «Unie van Redding en Sleepdienst».

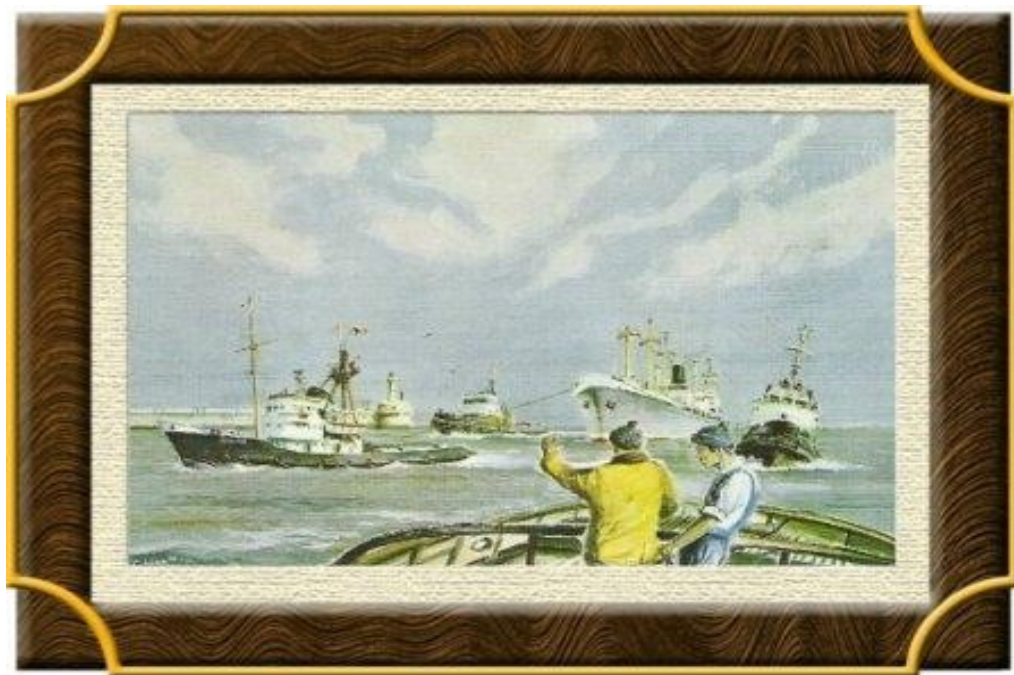
Voor kunstenaars



In retrospectieve tekening van Scaldis - par C. ADAM.



Retrospectieve tekening van Scaldis - par C. ADAM.



Nigeria

Hier kwam zij door sabotage (guerilla) aan haar triestig einde , eens was zij het vlaggeschip en de trots van de URS (Unie van Redding en Sleepdienst) Antwerpen Belgium



 [Terug](#)



