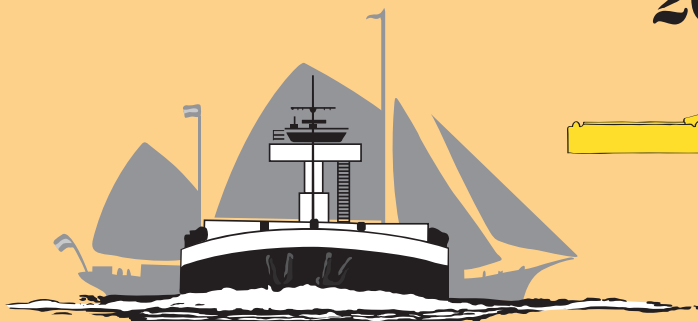


2017 - I



maart

VERENIGING 'DE BINNENVAART'



**H. SCHLESS N.V. – REDERIJ
EN TRANSPORTBEDRIJF**

Vereniging 'De Binnenvaart'

Postadres: Postbus 24066, 3007 DB Rotterdam

e-mail info@debinnenvaart.nl / internet www.debinnenvaart.nl

Ingeschreven bij K.v.K. Rotterdam/Beneden Maas onder nr. 40346594

Lidmaatschap € 39,00 per kalenderjaar, (onder 18 jaar en 60+ slechts € 33,00)

ING Bank Rekening nummer 6259387

IBAN nr.: NL94INGB0006259387

BIC Code: INGBNL2A.

Bestuur van de vereniging

voorzitter: Ad Schroot

secretaris: Therese van Laak

penningmeester: Kees Wirken

overige leden: Ad Blom

Gert van Halen

Henk Bender

Jan Timmer

Karla Erffmann

Johan Griffioen

Contactpersonen van de vereniging

regio Noord: H. de Groot 0592-580010

regio Midden: J. Boersema 030-6090386

regio Zuid: W.A. van Look 0622-989970

Noord Holland: R.H. Mulder 0223-610557

Gelderland: H. Nuy 024-6777587

Zeeland: A. de Jongh 0115-695204

Belgë: A. Verdoren - Winkelstap 40 - B-2170 Merksem

Zwitserland: M.A. Berger - Sonnhaldenstrasse 7 - CH-8302 Kloten

Duitsland: regio Noord - J. Schirsching - Anton Günther Strasse 11 - D-26135 Oldenburg

regio Midden - G. Schuth - Im Kleestück 22 - D-56070 Koblenz

regio Zuid/Donau - G. Dexheimer - Königsberger Strasse 6 - D-64589 Stockstadt

Vereniging "De Binnenvaart" (opgericht op 3-2-1990) heeft als doelstelling: **"HET STIMULEREN VAN DE INTERESSE IN DE NATIONALE EN INTERNATIONALE BINNENVAART OP NIET POLITIEKE, COMMERCIELE OF IDEOLOGISCHE GRONDSLAG"**. Vereniging 'De Binnenvaart' is sinds de oprichting in 1990 een begrip geworden. De 3.400 leden komen zeker niet alleen uit binnenvaartkringen. Vele liefhebbers uit Nederland en van ver over de grenzen hebben zich inmiddels bij ons aangesloten. Vereniging 'De Binnenvaart' is dan ook één van de grootste verenigingen in de binnenvaart. In 2004 heeft de vereniging de historische duwboot René Siegfried aangekocht en deze ondergebracht in de stichting 'De Binnenvaart'. Aan boord zijn het eerste Nederlandse binnenvaartmuseum en het binnenvaart documentatiecentrum gevestigd. De René Siegfried heeft ligplaats in Dordrecht en is wekelijks op donderdag en op de eerste zaterdag van de maand geopend voor belangstellenden. Online is de vereniging te bewonderen op www.debinnenvaart.nl; op onze website kunt u de database 'De Binnenvaartschepen' raadplegen. Hier zijn circa 14.000 binnenvaartschepen te vinden met hun (historische) gegevens, compleet met foto.

Vereniging 'De Binnenvaart' weet met haar nautisch magazine 'BINNENVAART' vele interessante artikelen over de wereldwijde binnenvaart onder de aandacht van een groot publiek te brengen. Daarnaast organiseert de vereniging jaarlijks een interessante excursie en sinds 2001 hebben er ook maritieme studiereizen naar China, Noord Europa, Rusland, India, Amerika, Myanmar, Frankrijk en Canada plaatsgevonden.

Colofon

Samenstelling: Wim Suijkerbuijk

Foto's: Archief van de Rederij H. Schless, tenzij anders vermeld bij de foto's.

Redactie: Leo Schuitemaker, Wim Suijkerbuijk en Jan van 't Verlaat

Grafische verzorging en advertentieacquisitie: Elma Media B.V.

Postbus 18, 1720 AA Broek op Langedijk - tel: 0226 - 331600

Foto voorpagina: De stoomsleepboot HERTA tijdens de douaneformaliteiten in Lobith.

Foto: Vereniging 'De Binnenvaart'.

Door Wim Suijkerbuijk



Thijs Schless, voormalig mede-directielid en mede-eigenaar van de bedrijven Rederij H. Schless NV en Zwaans Bunkerstations BV, overleed op 28 januari 2015 op bijna 83-jarige leeftijd. Het concept van het boek over H. Schless NV Rederij en Transportbedrijf heeft hij nog wel gelezen en goedgekeurd, maar het verschijnen ervan in drukvorm heeft hij niet meer mogen meemaken. Wij danken hierbij zijn partner Léon Stroekxs van den Broek dat de Vereniging de geschiedenis van deze rederij in ons blad mag opnemen.

In de zeeg langs de Duitse Nederrijn

De scheepvaart en de Rijn zijn sinds mensengeheugenis met elkaar verbonden door het vervoeren over de rivier van goederen en grondstoffen. Eeuwenlang was men aangewezen op de natuur, door gebruik te maken van de stroming, de roeispaan, de zeilen als de wind gunstig was en door het benutten van de trekkracht van mens en dier. Dit veranderde pas tegen het einde van de 19e eeuw, toen men voor het eerst kennis maakte met de stoommachine: het begin van een ware revolutie voor de Rijnvaarders. Tot dan werd de Rijn bevaren door schepen die voortgestuwd werden door de wind in de zeilen, maar helaas liet de wind het nogal eens afweten en als je niet tegen de stroom in kon bomen of roeien, hoe kwam je dan vooruit? Het vanzelfsprekende en waarschijnlijk al eeuwenoude antwoord was, als je geen tijd wilde verliezen: dan moet je maar gaan jagen. Veel landbouwers in het Duitse Nederrijngebied deden door de eeuwen heen dan ook niet anders; met een paar knechten en paarden langs de oever schepen stroomopwaarts trekken. Geheel ongevaarlijk voor schipper en paard was dit zware werk niet als men bijvoorbeeld een in de Rijn liggende krib of een ander obstakel moest passeren. Als het schip bij het passeren van een krib door de stroom gepakt werd kon het verder van de wal gedrukt worden. Voor de paarden dreigden dan het gevaar dat zij door het zwaarder wordende schip het water in getrokken konden worden als niet onmiddellijk het touw gekapt werd. Om die reden hadden de paardendrijvers een kapbijl bij zich voor dergelijke noodgevallen.

In de genealogie van de familie Schless wordt deze vorm van 'slepen' om de natuur een handje te helpen al genoemd bij Johann Heinrich Schless (1781-1846). Hij woonde in Perrich/Ginderich, dat ligt aan de Rijn tegenover Wesel. De zeilschepen moesten tussen Xanten en Wesel vaak 'gejaagd'



Een 'jaagstoet' met vier paarden, vergezeld door een jager en zijn knecht. De paarden trekken kennelijk allemaal een aparte jaaglijn, die samenkomen in een hoofdlijn.

worden omdat er plaatselijk meer stroom liep en door bochten in de Rijn kwam de wind daar vaak uit de verkeerde hoek. Hij pachtte van de Staat Pruisen het jaagrecht van de regionale dijken. Van beroep was hij landbouwer, maar met twee paarden óók concessiehouder van een 'Staatliche Schiffstreidelstation am Niederrhein'. Hierbij moet men denken aan een hoeve waar de jaagpaarden gevoederd, verzorgd en gewisseld werden. Zijn zoon Gerhard (1815-1866) was landbouwer en schipper, maar heeft de tijd dat alles nog zeilvaart was op de Rijn en dus ook de inzet van jaagpaarden door zijn vader nog meegemaakt. Wellicht heeft hij zelf het jagen nog korte tijd uitgeoefend, maar uit oude kaarten blijkt dat de lijn- en jaagpaden aan de kant van Ginderich/Perrich op het einde van de 19e eeuw zijn verlegd naar de overzijde van de Rijn.

Dan komt de stoom, die paard en mens van het trekzeel verlost.

De overweging van veel paardenboeren en landbouwers, veelal voormalige jaaglieden, om vanwege de opkomst van het nieuwe fenomeen 'stoomboot' zelf een sleepboot in te zetten kreeg bij velen gestalte.

Omstreeks 1880 vond Gerhard Schless (*1849) een compagnon in Ruhrort, die doorhad dat het een goede investering zou zijn om een stoomsleepbootje in te zetten op dat bochtige parcours. Immers niet overal kon je met paarden direct aan het water komen en ook aanwezige veren e.d. vormde een obstakel voor de paardentractie. Verder kon je met een bootje de monding van de Lippe bereiken en omdat je niet meer afhankelijk was van een 'jaagpad' kon je nog verder slepen dan met paardentractie mogelijk was.

Zij waren de eerste jaaglieden die dat aandurfdën. De aankoop van de eerste sleepboot, de in 1885 bij Burgerhout te Rotterdam gebouwde HENDRINA WILHELMINA was een goede beslissing. Hierop was zijn broer Lambert (*1863) kapitein, terwijl hijzelf kapitein was op de sleepboot EINTRACHT, die in 1885 eigendom was Hermann Joris & Cie te Buderich. Lambert Schless heeft later zijn deel in de HENDRINA WILHELMINA verkocht aan broer Gerhard om zich geheel toe te leggen op het landbouwbedrijf van de familie.



De sleepboot HENDRINA-WILHELMINA van Gerard Schless met vier onder zeil varende aken op de Niederrhein bij Vynen, 1898

Uit de tijd dat Gerhard (*1849) kapitein was op de EINTRACHT is het volgende proces bekend.

“Op 15 mei 1885 had de sleepboot EINTRACHT met kapitein Gerhard Schless om 3 of 4 uur in de vroege ochtend beneden de stad Dordrecht het aakschip WILHELMINA van schipper Evert Gorter aangemaakt en was hiermee op de Merwede ten hoogte van de Merwedekade en gasfabriek waar het tjalkschip DE VROUWE PAULINA van schipper Barend Hunting op circa 100 meter uit de wal voor anker lag. De EINTRACHT was daar gestopt om een daar liggend vaartuig op te nemen waardoor de strang waaraan de WILHELMINA hing geheel slapviel. Bij het aantrekken van de boot is

de WILHELMINA met geweld tegen de DE VROUWE PAULINA gedrukt doordat de strang achter haar anker was blijven hangen. Hierdoor ontstond bij de DE VROUWE PAULINA een groot gat in de boeg. Door eiser, schipper Evert Gorter, werd gesteld dat de kapitein van de EINTRACHT zeer onpractisch had gehandeld om 'in het sterkst van de vloed' en dus met een sterke voorstroom met een gesleept schip een daar liggend vaartuig op te willen pakken. Het zou beter geweest zijn te wachten tot het stil water was. Het verweer van gedaagden, kapitein G. Schless en sleepbooteigenaar Joris luidde dat de DE VROUWE PAULINA zijn anker niet had voorzien van een drijfboei of baken en dat het wél degelijk bijna stil water was. De rechtbank heeft drie deskundigen aangesteld om de zaak te onderzoeken. Deze brachten in maart 1887 rapport uit met de volgende conclusies: De stoomboot EINTRACHT heeft na de aanvaring geen hulp verleend aan de DE VROUWE PAULINA en had het schip naar de Biesbosch kunnen slepen om zo de lading te kunnen lossen, zodat die in ieder geval bewaard bleef. In 1890 worden de eerdere vonnissen vernietigd en volgt de uitspraak dat het ongeluk niet kan worden geacht te zijn veroorzaakt door onvoorzichtigheid of gebrek aan zeemannschap van de sleepbootkapitein van de EINTRACHT.

Het toeval wil dat deze aanvaring heeft plaatsgevonden op het drierivierenpunt bij Dordrecht pal voor de latere woonhuizen annex kantoren van de Rederij H. Schless N.V. aan de Merwekade.



De 160 ipk sterke sleepboot GERARD met sleep in de afvaart bij Düsseldorf.

In 1898 werd door Gerhard Schless de eerste nieuwbouwsleepboot aangekocht. Deze in 1898 bij Scheepswerf Gips in Dordrecht gebouwde boot had een vermogen 160 ipk en werd als GERHARD, een vernoeming naar zijn vader (1815-1866), in de vaart gebracht. In 1903 volgde de door Scheepswerf Huiskens & van Dijk te Dordrecht gebouwde sleepboot JOHANNA. Deze 240 ipk sterke boot was een vernoeming naar zijn moeder Johanna Terlege (1821-1883). De oudste zoon Gerhard werd na de aankoop van de

JOHANNA kapitein op de GERHARD. Broer Hent wordt in 1907 kapitein-eigenaar van de 330 ipk sterke LUDWIG, ook een bij de werf Huiskens & van Dijk gebouwde sleepboot. In 1910 kwam de 2e GERHARD in de vaart. Deze 350 ipk sterke boot is in 1910 bij de Arnhemsche Stoomsleepboothelling, kortweg ASM of de 'Werf Prins' in Arnhem gebouwd en wordt eigendom van Gerard. In 1913 volgt de WILHELM, ook een weer bij Huiskens & van Dijk gebouwde sleepboot van 330 ipk. waarop Wilhelm Schless kapitein-eigenaar wordt. Zolang de broers nog geen eigen boot hadden voeren ze bij hun vader dan wel bij hun broers.

In 1918 wordt de LUDWIG verkocht aan de Vulcaan's Rijnrederij in Rotterdam, waar de boot tot de 2e helft van de jaren 50 onder de namen THYSSEN II en KENIA gevaren heeft. De 2e aangekochte 350 ipk sterke LUDWIG, was de in 1915 bij Huiskens & van Dijk gebouwde GEBR. MEYER IV van de gelijknamige bouwonderneming in Keulen. Deze boot is kort na de aankoop weer van de hand gedaan en heeft door Duitsland in het kader van de oorlogsschuldvereffening 1914-1918 gediend als herstelbetaling. Heeft vanaf jaren 20 jarenlang als de SAINTE ODILE onder Franse vlag op de Rijn gevaren.

De oprichting van de Rederij Schless

In de jaren 10 van de 20e eeuw heeft Gerhard Schless (*1849) samen met schoonzoon Johann Koopmann (*1883), getrouwd met Liesbeth Schless, in Ruhrort een sleepagentschap onder de naam **Gerh. Schless & Co** opgericht. Om beter aan de vraag van de Rijnrederijen te kunnen voldoen was het wenselijk om ook in Rotterdam/Dordrecht kantoor te houden. De keus viel op Dordrecht. Niet geheel vreemd omdat vanuit Dordrecht als wisselstation ook het sleepwerk van/naar Antwerpen en Zeeuwse stromen beter bediend kon worden. Wellicht heeft ook meegespeeld dat er al diverse banden met Dordt bestonden, zoals de Dordtse werven waar al diverse sleepboten voor de familie Schless gebouwd waren. Verder werd het sleepwerk naar 'boven' verzorgd door sleepagent Jegen & Van den Noort aan de Boomstraat en was het postadres van de broers Hent en Wilhelm aan de Noordendijk, het woonhuis van de familie Van den Noort.

Gerh. Schless & Co.

Duisburg-Ruhrort

Telefon: Duisburg-Nord

Nr. 43253 u. 43254

Ontleend uit een 'Schlepplohn-Abrechnung'

Begin jaren 20 vestigde Hent (*1879) zich in Dordrecht onder de naam **Sleepdienstonderneming G.H. Schless**, later gewijzigd in **H. Schless N.V.** (de 'H' staat voor Hent). Op de hoek van de Merwekade/Melkpoortje in Dordrecht werd kantoor gehouden.

Hent en Wilhelm zijn in respectievelijk 1921 en 1922 genaturaliseerd. Hent is in 1908 getrouwd met Paula van Deursen. Zij krijgen 9 kinderen waarvan de zoons Jan, Heinz, Antoon en Ernst later in diverse walfuncties bij de rederij werken. Jan volgt in de vijftiger jaren zijn oom Wilhelm op als mede-directeur van de Rederij H. Schless N.V.

Als in 1925 bij Hent een ernstige ziekte wordt geconstateerd komt zijn broer Wilhelm, geboren 17 april 1887 in Perrich, een varensman in hart en nieren, aan de wal. De binding met het water is er al vanaf het prille begin. In 1901/1902 gaat hij varen en na het beëindigen van zijn dienstplicht in 1909 vaart hij als kapitein op één van de boten van de familie. In 1913 laat hij zijn eerste boot, de WILHELM, bouwen bij Scheepswerf Huiskens & Van Dijk aan de Lijnbaan in Dordrecht, vlak achter het ouderlijk huis van zijn toekomstige bruid aan de Noordendijk. Als de boot net in de vaart is wordt hij in 1914 opgeroepen voor frontdienst en als pontonnier wordt hij geconfronteerd met een voetmars, gepakt en gezakt, van Aken tot Ieperen, inclusief de ijzingwekkende loopgravenoorlog, waarbij de wreedheden van de gasoorlog hem niet bespaard blijven. Weliswaar zelf heelhuids teruggekomen heeft hij geleerd, en mede door de vermissing van broer Johann in 1916 in Rusland, de betrekkelijkheid van veel zaken in te zien. Het is dan ook begrijpelijk, dat na 1918 het weer in bedrijf stellen van zijn sleepboot WILHELM en zijn huwelijk in 1919 met Anna Hendrika van den Noort de mogelijkheid bieden afstand te nemen van alle bittere herinneringen, alhoewel die ervaringen hem nooit helemaal zullen loslaten. Anna is vertrouwd met het scheepvaartbedrijf, aan boord geboren in Ruhrort en opgegroeid op de sleepboot LEO XIII van haar vader. Vanaf 1910 is haar vader sleepagent in Dordrecht en zo heeft zij inzicht in en begrip voor de specifieke kanten verbonden aan de Rijnvaart. Na hun huwelijk varen zij tot 1925 samen aan boord van de stoomsleepboot WILHELM. Er worden 8 kinderen geboren waarvan de vier zoons Lambert, Lud, Thijs en Heinz kortere of langere tijd bij de rederij Schless hebben gewerkt.



Hent Schless, de oprichter van de Sleepdienst G.H. Schless in Dordrecht.

De groei van de Rederij in de twintiger en dertiger jaren

De jaren 20 en 30 zijn die van een grote ontwikkeling van de nog jonge rederij. In een gestaag tempo wordt de vloot uitgebreid.

Tot dan hadden de broers Schless eigenlijk alleen grotere boten aangekocht die geschikt waren voor de Rijnvaart. Voor de vaart namelijk van en naar België via de brakke en zoute en vaak ook woelige Zeeuwse wateren werden aan de sleepboot andere eisen gesteld dan de voor de Rijnvaart gebruikelijke sleepboot. Konden de stoommachines van de sleepboten op de Rijn nog worden gekoeld met gewoon rivierwater, voor de vaart over brak en zout water dienden de sleepboten voorzien te zijn van een gesloten koelsysteem met zoutvrij water omdat anders de leidingen aangetast zouden worden. Verder werd er door belemmeringen als breedte van kanalen en de capaciteit van de sluizen in de regel gevaren met kleinere stoomsleepboten en sleepschepen zoals spitsen, kempenaars en andere kleinere vaartuigen. Gaandeweg ontstond voor deze vaart op de Zeeuwse stromen een min of meer specifieke sleepboot, de zgn. 'Zeelandboot' of 'benedenboot'. In de aankopen komen meerdere van dergelijke boten voor, zodat men ook veel Belgische rederijen van dienst kon zijn.

De volgende stoomsleepboten werden uit de vaart aangekocht:

JOHAN (1920, 130 ipk), ANTON (1921, 400 ipk), LAMBERT (1e, 1923, 150 ipk), ERNST (ca. 1927, 240 ipk), HEINRICH (1e, vóór 1930, 200 ipk), KÄTHE (1939, 180 ipk), MARIA (vóór 1940, 180 ipk), LISA (1940, 180 ipk) en de ANNA (vóór 1940, 300 ipk)



Het vlaggenschip Herta in de opvaart bij Kaub. Weinig stoomsleepboten zullen een zo'n fraai interieur als deze boot hebben gehad met o.a. een badkamer met ligbad. Lud Schless heeft met vrouw Käthe tot ongeveer 1938/1939 als kapitein op deze boot gevaren. Hierna is hij bij zijn zwager Johann Koopmann op het kantoor in Ruhrort gaan werken.

En werden de volgende nieuw gebouwde stoomsleepboten in de vaart gebracht:

JOHANNA (1927, 350 ipk), TILLY (1929, 175 ipk), PAULA (1930, 180 ipk), LAMBERT (2e, 1930, 300 ipk) en de HERTA (1930, 425 ipk).

Voorts voeren de volgende stoomsleepboten onder regie van de Rederij:

SPES (1928, 275 ipk), eigendom van de familie Van den Noort, w.o. Anna Schless-van den Noort en de FRANZ (vóór 1930, 350 ipk), in gedeeld eigendom met de weduwe H. Rennings-Gerritsen, de schoonmoeder van Lud Schless, in Duisburg-Ruhrort.

Hiernaast worden de nieuwbouw vrachtsleepschepen LUDWIG (1924, 1352 ton) en ILSE (1925, 1352 ton) in de vaart gebracht en worden vóór 1940 de bestaande sleepschepen LEONIDAS (1323 ton) en CORRIE (943 ton) aangekocht.

De stoomsleepboot WILHELM wordt in 1935 gemotoriseerd met een 380 epk sterke MAN-dieselmotor. In de oorlogsjaren zijn twee sleepboten in de vaart gebracht. In 1941 werd als vervanging van de verloren gegane HEINRICH (1e) uit de vaart de sleepboot HANS ADOLF aangekocht en herdoopt in HEINRICH (2e). In 1943 werd de nieuwgebouwde MATTHÄUS aan de vloot toegevoegd. Ook de kempenaar VOLSTREVEN (558 ton) is in de jaren 40 aangekocht.

Kantoor altijd op een hoek.....

“De rederij Schless heeft in Dordrecht altijd kantoor gehouden op een hoek. Het eerste pand in Dordrecht was op de hoek Merwekade/Melkpoortje. In het huidige kantoor van Rederij Muller heeft de Rederij Schless kantoor gehouden van begin 1920 tot 1935. In 1935 werd er verhuisd naar de hoek Merwekade/Bolwerk, een prachtig pand dat in 1916 gebouwd was door reder Dirk van Loon. Hier zijn op de begane grond de kantoorruimten terwijl op de bovenverdieping wordt gewoond. Toen de kantoorruimte te klein werd, werd in 1956 het pand Boomstraat 25 gesloopt om plaats te maken voor het nieuwe kantoorpand op de uiterste hoek van de Merwekade en de Voorstraathaven/Wijnhaven”.



*Het kantoor en woonadres
Merwekade 32 / Bolwerk 2.*

Het dagelijkse leven rond de Merwekade

Dordrecht als wisselstation bezorgde velen werk. Van heel Nederland stonden hier de meeste particuliere sleepbooteigenaren geregistreerd. Aan de Merwekade waren de kantoren van sleepagenten Franzen, Leermakers, Janssen, Aarens, Hasselo, Bruijs, Muller, Noels, Hoogenboezem, Schless, Van den Bosch, Jegen en Gommers te vinden. Beurtvaartkantoren als van Loon, Lamers en Buyten-



De Merwekade in Dordrecht was begin vorige eeuw tot circa de jaren 60 ook het terrein van de beurtvaart.

hek hadden allerlei beurtgoed op de Merwekade liggen en de lossende/ladende beurtvaartschepen zorgden voor veel bedrijvigheid. In de direct achterliggende straten konden de schippers voor hun scheepsvirtualiën terecht bij Gelissen, Van Deurzen en Fransen, voor scheepslantaarns was er de Fa. Zock, voor verf de firma Luyten, voor de vlaggen en zeildoek de firma Hageman, voor de kolenbunkering waren er de bedrijven Hageman, Van den Bosch en Looman. Aan de Riedijkshaven en aan het Wantij lagen de scheepswerven van H.J. Koopman, Huiskens & van Dijk (tot 1926) en Hoebée. De scheepstimmerman Vermeer had daar ook zijn werkplaats. In de Kuipershaven was machinefabriek Straatman gevestigd, zijn buurman Verwaal was het adres voor ankers en kettingen. Voor een loods op de Zeeuwse wateren kon men terecht bij de Dordtse loodscentrale in de Groothoofdspoort. Op het water was er de parlevinker van Kooijman en kon je de spido van C. Beek aantreffen. Voeg hierbij de vele kruideniers, slaggers, en andere neringdoenden en het mag duidelijk zijn dat velen hun brood niet alleen op het water maar ook aan het water verdienden.

Slecht begin na de oorlogsjaren

Er is niet precies aan te geven welke varend materieel er na de oorlog weer direct kon worden ingezet en welke schepen er schade hebben opgelopen. Vele boten dienden gerepareerd te worden vanwege molestschade. De door de Duitsers in beslag genomen HEINRICH (1e) is in het begin van de oorlog voor de Franse kust verloren gegaan. De ANTON en de WILHELM zijn ook in het begin van de oorlog in beslag genomen en hebben voor de Duitse Kriegsmarine gevaren. De ANTON is na de oorlog teruggevonden in Remagen, waar de Amerikanen de boot hebben hebben aangewend tot verankering van een aldaar geslagen brug. Kwam na reparatie in oktober 1946 weer in de vaart. De WILHELM was zoek maar is dankzij een tip, tesamen met de sleepboot CORNELIS PRINS, ergens aan de Franse kust teruggevonden, naar Dordrecht overgevoerd en na reparatie in oktober 1946 weer in de vaart genomen. De TILLY lag gezonken in Himmelgeist (bij Düsseldorf), is in oktober 1945 gelicht en in juli 1946 weer in de vaart genomen. De HERTA lag in Rotterdam waarbij al het houtwerk verdwenen was. De JOHANNA werd in april 1945 geheel verlaten in Zwolle aangetroffen. Een vinder heeft de boot naar Dordrecht laten slepen. De LAMBERT is gezonken geweest ergens in de haven van Ruhrort maar heeft geheel 1946 weer gevaren. Dat gold overigens voor de meeste boten. De geleden molestschade werd slechts voor een klein gedeelte vergoed.

Voor alle schepen zijn aparte naamloze vennootschappen, welke onder directie staan van H. Schless N.V. Het kapitaal van deze vennootschappen is voor 50% van de Duitse familietak Schless in Duisburg-Ruhrort en 50% van de Nederlandse familietak Schless in Dordrecht. Om deze reden werden de vennootschappen onder beheer gesteld van de Beheerscommissie Rijnschepen te Rotterdam. Als gevolg van deze na-oorlogse maatregelen mochten de Duitse aandeelhouders (tijdelijk) geen activiteiten voor de Rederij verrichten. De heren Lud Schless en Johann Koopmann hebben kort na de oorlog voor de Rijnvaartmissie in Duisburg-Ruhrort, toezicht gehouden bij het lichten en repareren van schepen. Vanaf april 1947 hebben zij de werkzaamheden: het aannemen en afgeven van sleepwerk 'in de Ruhr', weer volledig hervat.



De sleepboten TILLY, PAULA en ANNA fungeerden na de oorlog als pompboten bij het lichten van schepen, die in het gehele Ruhrgebied gezonken lagen.

Om een eventuele inbeslagname van boten/schepen, te gebruiken voor herstelbetalingen aan gedupeerden te voorkomen, werd door de directie van de Rederij Schless besloten deze 'oorlogsschuld' af te kopen door een 'schuld' aan de Beheerscommissie Rijnschepen op zich te nemen. Deze schuld diende ook daadwerkelijk betaald te worden. Omdat de directie er de voorkeur aan gaf deze betalingen zo snel mogelijk te doen plaatsvinden zijn er in de eerste jaren na de oorlog ook vrijwel geen nieuwe investeringen geweest.

De jaren kort na de oorlog waren tijden van weinig werk. Ook de Rederij Schless had zich aangesloten bij de 'Schleppkonvention', een overeenkomst tussen de Nederlandse, Franse en Zwitserse rederijen. Er zijn perioden geweest dat de rederij om nog enig werk te krijgen, grote reducties op de sleepboten moest verlenen. Voor een aantal boten was er werk in de vorm van stoom leveren aan fabrieken zoals aan Jürgens in Zwijndrecht. Ook zijn er enkele boten via de Rijnvaartcommissie werkzaam geweest als pompboten bij het lichten en repareren van schepen, die voornamelijk in het Ruhrgebied gezonken lagen. De SPES is betrokken geweest bij baggerwerk en de dijkherstelwerkzaamheden van Walcheren in Zeeland. Kon men in de jaren 1947 en 1948 nog enigszins profiteren van perioden van lage waterstanden, in het gehele jaar 1949 en vooral in 1950 gelden voor het sleepwerk tussen Rotterdam en Ruhrort buitensporige lange wachttijden, waardoor het varen onrendabel is. Een aantal boten worden dan ook opgelegd.

De slechte jaren voor de rederij waren mede gevolg van het in 1948 door de toenmalige regering genomen besluit dat internationaal varende binnenvaartschepen aangesloten dienden te zijn bij een door het Centrale Commissie voor de Rijnvaart erkende organisatie. Voor de Rijnvaart moest men zich aansluiten bij de N.P.R.C. (Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale), dit gold ook voor rederijen als Schless. Ook het aangeboden sleepwerk diende via de N.P.R.C. verdeeld te worden. De grenscontrole op de naleving van deze in 1948 ingevoerde regeling, dat alleen schepen varende voor de N.P.R.C., het internationale vervoer mochten verzorgen is bekend onder de naam 'Stop van Lobith'.



De WILHELM tijdens de proefvaart in 1935 in de haven van Duisburg-Ruhrort.

De heer Jan Schless (*1909, oudste zoon van Hent Schless) was tot de bevrijding in dienst van H. Schless N.V. Na de bevrijding is hij in dienst getreden bij de Tug Pool in Duitsland en was hij lid van de Rijnvaartmissie in Ruhrort. Hiervan maakten dr. W.F. van Gunsteren en de heer C. Schijvens, directieleden bij de Rederij Damco, ook deel van uit. Deze contacten leidden in 1951 tot een grote uitbreiding van de al bestaande contracten die de Rederij Schless had met Damco. Deze uitbreiding was zo groot dat ook een aantal particuliere boten werden aangezocht om bij de rederij in toerbeurt mee te gaan varen. Zo voeren de sleepboten CREDO (W. van den Noort), CHARITAS (van den Noort-Snijders), CONSTANTINA (J. Jegen), SANCTA MARIA (M. Suijkerbuijk), VICTORIA (Gebroeders van Deurzen), MEEUW (J. Rigter), LERNA (G. Gommers), HELFRA (Fr. Beck), MADOERA (T. de Groot) en de BONA-SPES (R. Vermeulen) e.a. in de jaren 50 en 60 voor kortere of langere tijd bij de rederij.

Het jaar 1951 is ook het jaar van de omslag in de Rijnvaart. De vrachtenmarkt werd gunstiger en ook de sleeptarieven stegen.

Motorisering van de vloot

In één van de financiële verslagen wordt opgemerkt dat de WILHELM, de dan nog enige gemotoriseerde sleepboot, ten opzichte van de stoomsleepboten aanmerkelijk betere resultaten oplevert. Gemeld wordt ook dat voor een gewenste motorisering van de stoomsleepboten de financiële middelen ontbreken vanwege de verplichting aan het Nederlands Beheersinstituut.

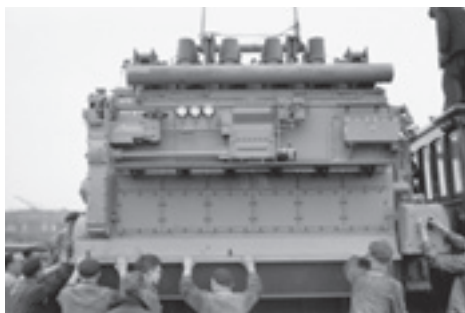
In de jaren 1948 t/m 1951 werden alleen door de jongere generatie Schless uit de vaart een aantal kleinere stoomboten als de RENÉ (1^e, 1947, 180 ipk), BETA (1950, 175 ipk) en de MARTIN (1951, 200 ipk) aangekocht. Rond 1951 is aan de verplichting aan het Nederlands Beheersinstituut voldaan en kan door mooie sleepcontracten en toenemende sleeplonen de aanzet worden gegeven tot de gewenste motorisering van de vloot.

In 1952 wordt het sleepschip CORRIE met een GM-dieselmotor van 340 pk uitgerust. Deze motor was echter te licht zodat in 1955 wordt besloten tot de inbouw van een nieuwe zwaardere 460 pk sterke Stork-motor.

In 1952 wordt de ANNA, een motorvrachtschip van 486 ton aangekocht. In 1956 wordt het schip vanwege verbranding van de oude motor met een nieuwe Deutz-motor van 375 pk uitgerust.

Motorisering van de stoomsleepboten:

- 1953: de LISA, bij H.J. Koopman in Dordrecht met een Deutz-motor, type R 6 VM 436, vermogen 300 pk + kortstraalbuis. Tevens wordt de koplijn gemoderniseerd.
- 1954: de KÄTHE, bij J.H. Keller in Rotterdam met een MAN-motor, vermogen 375 pk + kortstraalbuis.
- 1954: de MARTIN met een MWM-motor, vermogen 300 pk + kortstraalbuis
- 1954: de HEINRICH, bij J.H. Keller in Rotterdam met een Deutz-motor, type R 6 VM 545, vermogen 500 pk + kortstraalbuis 22%.
- 1955: de PAULA, bij H.J. Koopman in Dordrecht met een Bolnes-motor, type 6L, vermogen 300 pk + kortstraalbuis 20%



Met hulp van vele handen wordt een 'prachtige Deutz' in de HEINRICH neergelaten.



De nieuwe Bolnes-motor van de PAULA wordt bij de motorenfabriek aan boord geplaatst.

- 1956: de TILLY, uitgerust met 2 x 120 pk GM-motoren. In 1960 boot verbouwd en nieuwe 390 pk Deutz-motor.
- 1960: de LAMBERT, bij J.H. Keller in Rotterdam met een Bolnes-motor 8cyl., 480 pk + kort-straalbuis.

Verder wordt in 1957 het casco van de DEUX FRÈRES II van de familie Muller in Dordrecht aangekocht. Na motorisering met 300 pk Deutz-motor komt de boot begin 1958 in de vaart als RENÉ (2e)

Ombouw van kolen- naar oliestook:

- 1956: HERTA, omgebouwd bij L. Straatman in Dordrecht
- 1956: ANTON, omgebouwd bij Machinefabriek Mampaey in Dordrecht
- 1956: MATTHÄUS, omgebouwd bij Machinefabriek Mampaey in Dordrecht

Verdere mutaties van de vloot. De volgende boten werden door Van Gunsteren (Damco) en Jan Schless in de vaart gebracht:

In 1955 wordt de HUBA van de familie de Graaf in Barendrecht aangekocht en in de vaart genomen als de LEONARD. De boot was uitgerust met een Brons-motor van 280 pk. later nieuwe motor van 450 pk.

In 1956 wordt de stoomsleepboot FRANS van F.J. Heijlaerts in Dordrecht aangekocht. Na motorisering met een 300 pk Deutz-motor wordt de boot in de vaart genomen als de ERNST (2e).

In 1956 wordt de EVERDINA/DAMCO 6 aangekocht. Na motorisering met een 300 pk MAK-motor wordt de boot in de vaart genomen als de HERMAN.

In 1957 wordt door Scheepswerf R. Huisman in Rohel de nieuwe sleepboot FRANS opgeleverd. Deze boot is uitgerust met een 300 pk Deutz-motor

In 1961 wordt de reeds gemotoriseerde ADDA van de Duitse neven Schless aangekocht en herdoopt in WILFRED. De boot was uitgerust met een 390 pk sterke MAK-motor.

In mei 2013 werd de heer Thijs Schless, als oud-reder, geïnterviewd door de heer Michiel van Mourik Broekman van de Historische Vereniging Oud- Dordrecht met als onderwerp “Dordrecht als centrum van de Rijsleepvaart in het tijdperk van de stoom”. Dit interview is gepubliceerd in het tijdschrift “Oud-Dordrecht” nr. 1 van 2013.

Onderstaand volgt een aantal fragmenten uit dat interview om een duidelijk inzicht te geven in de boeiende wereld van de Rijsleepvaart.

Het ‘aanmaken’ van een sleep

“Maar hoe werd dan zo’n sleep geformeerd, dat moet toch ingewikkeld zijn met schepen die geen motor hebben, en die bij zo’n ankerplaats midden in zo’n veld zitten?”



De heer Wilhelm Schless aan het roer tijdens één van de vele proefvaarten.



Een strang moet over de ankerdavit heen, zwaar en geen ongevaarlijk werk.

“Dat is inderdaad een heel gedoe, het formeren van een sleep, het zgn. ‘aanmaken’. Ik zal het u in detail vertellen. Het aanmaken van een sleep begon met een sleepbriefje, dat de sleepbootkapitein van ons ontving.

De heren kapiteins van de boten kwamen op de doordeweekse dagen en op zondag rond de klok van vijf bij ons op kantoor om te horen of men de volgende dag moest varen. Men moest dit tijdig weten want als je de volgende ochtend om zes uur moest varen diende tijdig van te voren begonnen te worden met het opstoken van de ketel, immers zonder stoom kan men niet varen. De stokers gingen dan kort na middernacht al naar boord om de boot vaargereed te maken. Zij die nog niet voor het zgn. ‘1^e werk’ waren inge-

deeld kwamen de volgende ochtend rond 9 uur weer op kantoor ‘om te horen’ en het sleepbriefje in ontvangst te nemen. Hier ging veel getelefoneer aan vooraf om te weten te komen, wanneer de schepen op de ankerplaats de Merode in IJsselmonde of aan de Buiten Walevest in Dordrecht of aan het kerkje van Papendrecht verwacht konden worden. Bij het uitschrijven van een sleepbriefje moest rekening gehouden worden met de waterstanden, het vermogen van de boot, zwaarslepende schepen, de wensen van de opdrachtgever etc.

Aan de hand van het sleepbriefje kon de sleep worden samengesteld. De kapiteins hadden allen een grote kennis van de sleepschepen. Men had het over ‘Dortmunders en Rhein-Herne-Kanaalschepen’, of men gaf eenvoudig de grootte van het te slepen schip aan en sprak over een ‘1700-tonner, 3000-tonner’, over ‘gemakkelijke’ of ‘zware’ slepen. Ook met kreten als een ‘*Bakker-schip*’ (een vernoeming naar de bouwwerf) of een ‘*duizendplanker*’ (een ‘Elbekaant’), ‘*splits*’ of ‘*kempenaar*’ wisten de heren kapiteins met wat voor schepen men te maken kreeg. Kapiteins en personeel onder elkaar gaven aan ook aan dat er gevaren moest worden met bijvoorbeeld ‘*1300 last in-de-drie*’, er stonden dan 3 sleepschepen met een gezamenlijke tonnage van 2600 ton op het sleepbriefje.

Nu het feitelijk aanmaken van een sleep. Een scherp schip had men graag op de eerste lengte en een schip met een stompe kop wat meer naar achteren. De diepgang was ook belangrijk, de bestemmingshaven was minder belangrijk, de scheepsgrootte wel weer. Laat ik u als voorbeeld noemen het aanmaken van een sleep aan de ‘Merode’ in Rotterdam-IJsselmonde, de verzamelplaats van de



De ANTON begint aan een nieuwe reis.

voor Duitsland bestemde schepen. De sleepboot begon met opzoeken van de schepen die op zijn sleepbriefje stonden. Men begon met het ‘benedenste’ schip. Dat gaf aan dit schip de strang op en tevens liet men weten op welke lengte het schip in de sleep kwam te hangen (bv 1^e, 2^e of 3^e lengte).

Soms lagen de schepen in de rij niet buitenop, dan werd de sleepstrang via het buitenste schip doorgegeven naar het schip of schepen die tot de sleep zouden gaan behoren. Op het te slepen schip werd de sleepdraad altijd met kruisslagen op twee bolders belegd en zgn. ‘knittelend’ vastgezet. Mochten de te slepen schepen in diverse rijen liggen dan werd vanaf het eerste schip naar het tweede schip gevaren die dus elk een eigen strang kregen. Had men uiteindelijk alle te slepen schepen vast dan werd door seinen met de sleepvlag kenbaar gemaakt aan de sleepboot of men op de juiste afstand van zijn voorganger hing. Dit ging als volgt: de stuurman van de sleepboot stond bij de strangenlier. Hij keek naar het schip dat op lengte moest komen. De matroos van dit schip haalde net zolang de vlag op en neer totdat hij vond dat hij op de juiste afstand van het voor hem hangende schip was gekomen (tussen de 80 en 100 meter). Dan ging de vlag in top. De sleepboot voer tijdens dit op lengte hangen langzaam totdat alles op de juiste lengte achter de boot hing. Was dit het geval dan begon voor de sleepschepen, voor zover ze door middel van een ‘dreg’ de strang of strangen van de achter hen hangende collega(’s) nog niet in de brittlehaak hadden gelegd, het strangen vissen.”

“Strangen vissen? Brittelhaak?”

“Ja, om te zorgen dat zo’n sleep met bv 6 schepen niet gaat uitwaaiëren, omdat ze allemaal met een eigen strang rechtstreeks met de sleepboot verbonden waren, was het nodig dat alle strangen ook geleid werden via de voorliggende schepen, daar was de brittlehaak voor. Het strangen vissen behelsde om met de strangendreg of wolf de strangen van de achterhangende schepen op te dreggen en ze vervolgens in de eerder genoemde brittlehaak, aan BB (bakboord) op het voorschip, te deponderen. Zo konden de strangen niet meer over de grond schuren of achter een obstakel geraken. Zodra alle strangen gevist en gebritteld waren kon de reis beginnen. De sleepbootkapitein deed dan vaak nog het zgn. ‘in Gods naam luiden’: 3 x 2 slagen op de koperen scheepsbel en dan begon de reis.”

De sleepboten en hun bemanningen.

“U vertelde daarnet dat uw rederij in de bloeitijd wel 23 sleepboten had...”

“Bij onze rederij waren de sleepboten, sleepschepen en de motorvrachtschepen vernoemd naar familieleden, voornamelijk van de generatie van mijn vader en de mijne. Ons vlaggeschip, de stoomsleepboot HERTA is bijvoorbeeld vernoemd naar een dochter van de zus van mijn vader, dus een nicht van mij. Wij hebben in 2005 nog haar 86e verjaardag gevierd in reüniverband met de Duitse en Nederlandse takken van de familie Schless.

Veel personeelsleden hebben heel lang bij ons gevaren. Enkele namen wil ik, zonder anderen te kort willen doen, hierbij noemen. De heer Willem van Woercom is in 1918 nog bij mijn vader aan boord van de WILHELM begonnen als stuurman, is hierop later kapitein geworden en heeft later in dezelfde functie bijna 25 jaar tot rond 1963 op de HERTA gevaren. De heer Stoffel Muller heeft vanaf 1930 tot 1957 als enige gezagvoerder op onze stoomsleepboot LAMBERT gevaren. Na motorisering van deze boot in 1959 is Wim van Woercom jr., die eerst bij zijn vader op de HERTA voer, hierop kapitein geworden. Ook op de MATTHÄUS heeft in mijn herinnering maar één kapitein gevaren de heer Johann Schmitz. Zijn broer Hermann voer lange tijd als kapitein op de WILHELM. Hij nam in de 2^e helft van de dertiger jaren het roer van Willem van Woercom sr. over en heeft dus bijna 30 jaar als kapitein op dezelfde boot gevaren. Op de ANTON heeft heel lang kapitein Gerritsen gevaren aan wie ik heel goede herinneringen heb. Ik vond het geweldig wanneer we mee mochten als de boot in de omgeving van Dordt ijs moest breken, dat was nog eens naschoolse opvang! Voor de ‘benedenvaart’ waren kapiteins nodig met goede kennis van de vaart op de Zeeuwse wateren. Eb en vloed plus zandbanken eisten veel ervaring. De Dordtse kapitein Jo van de Wiel van de LISA was onze beste “benedenvaart-man”

Einde van de sleepvaart

“Wildest u graag in de zaak of “moest” U?”

“O nee! vanaf mijn vroegste jeugd wilde ik niets liever dan later ook in de zaak werken. Toen ik in 1960 klaar was met mijn opleiding economie aan de NEH in Rotterdam ben ik in het bedrijf gekomen. De neergang van de Rijsleepvaart was toen al duidelijk merkbaar. Het aangeboden sleepwerk van relaties, die jarenlang het sleepwerk door ons hadden laten verrichten, werd van jaar tot jaar minder. Werd kort na de oorlog veel beschadigd materieel weer vaarklaar gemaakt, nu was de periode aan- gebroken dat ook Rijnrederijen overgingen op nieuwbouw en gemotoriseerde vrachtschepen lieten bouwen en hun oude sleepschepen lieten slopen. Ook de opkomst van de duwvaart versnelde dit proces. Oude meerruims-sleepschepen waren steeds minder welkom op de laad- en losplaatsen van de grote staalbedrijven in het Ruhrgebied. Voor ons was het duidelijk dat de sleepvaart ten einde liep.

Behalve rederijen lieten ook veel particulieren hun sleepschepen van motoren voorzien. Door deze ontwikkeling diende zich een nieuwe groeimarkt aan: de exploitatie van een bunkerstation. Mijn oudste broer, Lambert, had daarom zijn zinnen gezet op het ontwikkelen van deze nieuw loot, de bunker-winkelschepen. Een aanzet was einde jaren vijftig samen met onze neven al gegeven, de exploitatie van een Esso-bunkerstation, eerst in Zwijndrecht, later aan de achterkant van pakhuis Stockholm aan de Wolwevershaven in Dordrecht. Zelf was ik in het begin van mijn loopbaan, als directeur van de rederij, druk doende met de verkoop van alle sleepboten. Bij familie onder elkaar werd wel eens gekscherend gezegd, dat wat mijn (groot-)ouders in tientallen jaren hadden opge- bouwd, zou ik in een paar jaar tijd van de hand hebben gedaan....! De laatste ‘varensactiviteiten’ die we gedaan hebben zijn de aankopen van de nieuwe motorvrachtschepen LUDWIG en ILSE. In 1971 hebben we zelfs nog een nieuw motorvrachtschip bij Lanser in Slidrecht laten bouwen. Voor het schip hadden we de naam ILSE bedacht, maar het schip is tijdens de bouw verkocht en als CALAMUS in de vaart gekomen.

Door uitkoop van de kinderen van oom Hent waren de aandelen van H. Schless N.V. in handen van mijn broers Lambert en Heinz en mij. Broer Lud had een mooie baan buiten het bedrijf gevonden. In 1966 konden Lambert, Heinz en ik de aandelen van Zwaans Bunkerstation (Shell) aan de Buiten Walevest aankopen. Wij hebben dit bedrijf weten uit te bouwen met bunker-winkelschepen, met bijbehorende varende bunkerboten, in Zaltbommel, Rotterdam, Amsterdam en Gorinchem. Ook hadden wij vastgelegd dat we de aandelen van dit bedrijf niet individueel, maar alleen gelijktijdig in één verkoop van de hand zouden doen. Zo werd ons hele bedrijf in de jaren tachtig verkocht aan Slurink Bunkerbedrijf, dat al actief was op de Gelderse IJssel en zo de kans kreeg zich ook op de grote rivieren te vestigen”.



De laatste directieleden van de Rederij en Transportbedrijf H. Schless BV, v.l.n.r. Lambert, Thijs en Heinz Schless.

Genealogie Gerhard Schleß en Johanna Rennings

Gerhard Schleß, geb. Büderich 15-02-1849, overl. Emmerich 23-01-1924

gehuwd op 10-04-1877 met

Johanna Rennings, geb. Vynen 08-05-1853, overl. Ruhrort 05-06-1934

Kinderen:

1. Heinrich Gerhard (Gerhard) Schleß, geb. Dorstenerkämpe 09-06-1878, overl. Ruhrort 20-02-1955, gehuwd op met 14-11-1905 met Antonetta (Net) van Kessel, geb. Gouda 15-01-1881, overl. Ruhrort 18-05-1953.
2. Gerhard Heinrich (Hent) Schleß, geb. Vynen 22-08-1879, overl. Duisburg-Hamborn 07-03-1935, gehuwd op 03-06-1908 met Delphina Leopoldina (Paula) van Deursen, geb. Denderleeuw 25-11-1887, overl. 12-07-1973
3. Mathilde Elise (Tilla) Schleß, geb. Perrich 05-05-1883, overl. Duisburg-Ruhrort 21-07-1974, gehuwd op 10-07-1911 met Fritz (Fritz) Hüttner, geb. Büderich 20-10-1873, overl. Ruhrort 27-12-1947
4. Joanna Elisabetha (Liesbeth) Schleß, geb. Ginderich 31-01-1885, overl. Emmerich 10-07-1969, gehuwd op 16-04-1913 met Johann Theodor (Johann) Koopmann, geb. Emmerich 26-08-1883, overl. Ruhrort 29-10-1953
5. Friedrich Wilhelm (Wilhelm) Schleß, geb. Perrich 17-04-1887, overl. Dordrecht 3-07-1974, gehuwd op 03-06-1919 met Anna Hendrika (Anna) van den Noort, geb. Ruhrort 22-12-1894, overl. Dordrecht 05-08-1958
6. Lambert Schleß, geb. Perrich 16-08-1889, overl. Emmerich 04-04-1919
7. Johann Schleß, geb. Perrich 14-07-1891, sinds 1916 vermist in Rusland
8. Ferdinand Ludwig (Lud) Schleß, geb. Perrich 25-01-1894, overl. Ruhrort 31-03-1978 gehuwd op 25-11-1920 met Katharina (Käthe) Rennings, geb. Andernach 13-09-1901, overl. Haldern 18-10-1983

Ijsbreken door sleepboten van Rederij Schless

Het is bekend dat in veel sleepvaartfamilies de bloeddruk begint te stijgen naar gelang de temperatuur 's nachts daalt. Dan wordt een heel andere activiteit van de sleepvaart weer actueel: het ijsbreken. In voorkomende gevallen werd van hogerhand door de afdeling ijsbestrijding voor dit 'seizoenswerk' ook een beroep gedaan op de sleepboten ANTON, HERTA en de LAMBERT van de rederij Schless. Ook het jarenlange contract met Unilever voor het dagelijks verslepen van een aantal tankschepen met de voor Unilever kostbare olie tussen de Rotterdamse Nassauhaven en de VOZ in Zwijndrecht, moet 'ijs en weder dienende' doorgaan. Het zijn maar kleine schepen, vergeleken met de normale tonnages die de boten normaal naar de Ruhr op het sleepbriefje hebben staan. Maar het moest over water, want ook voor dergelijke kleine partijen was het inhuren van tankwagons en -wagens in januari/februari 1954 een bijna onmogelijke zaak. Hierbij enkele foto's van de dagelijkse Unilever-transporten waarbij de LAMBERT, ANTON en de CREDO werden ingezet.





FOTO: REG. ARCHIEF DRECHTSTEDEN

De LAMBERT met de DAMCO 41 voor de Merwekade in Dordrecht. (jan. 1954).



De sleepboten DAMCO 14, LAMBERT en de ANTON bij het ijsbreken aan de Merwekade in Dordrecht (jan. 1954).



De HERTA met de MARIA CORNELIA (Jegen) bij het ijsbreken in de haven van Middelharnis (winter 62/63).



H. SCHLESS N.V. - REDERIJ EN TRANSPORTBEDRIJF

MERWEDEKADE 32
Telefoon 6051 - 2 Lijnen
Postrekening 60764

DORDRECHT,

Rotterdam
Rotterdamse Handelsvereniging n.v.
Stationsweg 100 Bijk. Dordrecht
Schipvaart: Lothary Schless n.v.
Dag - Scheep - Telefoon 6012

Uw scheep van:

Uw ref.:

Onze ref.:

De sleepboten van de Rederij

WILHELM

In dienst: 1913-1966. Stoom- en motorsleepboot. Brandmerk: 725 B Dord 1927. Gebouwd 1913 bij Scheepswerf Huiskens & van Dijk, Dordrecht Afm.: 30,58 x 6,25 mtr., Machine 300 ipk en ketel v.o. 115 m² beide van Huiskens & van Dijk. In 1935 bij de Rheinwerft in Walsum (Gutehoffnungshütte Sterkrade) gemotoriseerd met MAN-dieselmotor, type GV 28,5/42 A, vermogen 380 pk, later met kortstraalbuis + 25%. Is in de oorlog door bezetter in beslag genomen en heeft daarna jarenlang voor de Deutsche Kriegsmarine gevaren. Boot is terug gevonden aan de Franse kust en naar Nederland overgevoerd. Na herstel is de WILHELM in oktober 1946 weer in vaart gekomen. In 1966 verkocht aan H.A. Thyssen in Rotterdam en herdoopt in STENTOR.



De WILHELM met sleep op de Noord.

JOHAN

In dienst: 1920-1952. Stoomsleepboot. Brandmerk: 254 B Dord 1927. Gebouwd 1907 bij Scheepswerf Huiskens & van Dijk in Dordrecht. Afm.: 18,36 x 4,25 mtr. Machine 130 ipk, ketel v.o. 43 m² (beide Huiskens & van Dijk). Aangekocht als ZWALUW I en 1952 verkocht en herdoopt in JENCO.

ANTON

In dienst: 1921-1969. Stoomsleepboot. Brandmerk: 171 B Dord 1927 Gebouwd 1913 bij Arnhemse Stoomsleephelling Mij. (ASM-werf Prins), Arnhem. Bouwnummer 129 Afm.: 31,54 x 6,16 mtr. Machine 375 ipk en ketel v.o. 120 m², beide ASM-Arnhem (bij aankoop). In 1952 ketel vervangen door een uit 1934 daterende Biesbosch-ketel, v.o. 130 m². Vermogen inclusief kortstraalbuis 525 ipk. In 1956 bij Machinefabriek Mampaey te Dordrecht omgebouwd van kolen- naar oliestook. Vanaf 1964 meestentijds opgelegd en in 1969 voor de sloop verkocht.

De aankoop van de ANTON heeft in het voorjaar van 1921 plaatsgevonden. Deze boot was in 1916 als de EDMOND HENRIETTE van A. Heijntjes in Antwerpen naar het buitenland verkocht. Door de opgerichte Rederij G.H. Schless is de boot in 1921 van de Engelse Marine aangekocht en heeft de overdracht door de autortiteiten plaats gevonden op het Ministerie in Londen. De boot had dienst gedaan in de Schotse wateren en mogelijk ook in Rusland en de Oostzee/Botnische Golf. Voor dat doel was de boot voor het ijsbreken van voren tot achteren gedubbeld met platen van 16 mm, verder was de boot geheel opgeboeid. Na de aanpassing voor de Rijnvaart is de boot als ANTON in de vaart genomen en heeft Lud Schless tot 1930 hierop als kapitein gevaren.

In de oorlogsjaren 1940-1945 in beslag genomen door bezetter en ingezet bij de Duitse Kriegsmarine, mogelijk onder de nummers R 28 S en B 28 S. Bij de inval van Duitsland door de Amerikanen is de de Anton door de bevrijders bij Remagen gebruikt ter verankering van een aldaar geslagen brug. Na herstel en reparatie van de molest-schade is de ANTON in oktober 1946 weer in de vaart gekomen.



FOTO: JAN SNOEI

De ANTON in de opvaart op de Waal.

LAMBERT (1e)

In dienst: 1923-vóór 1930. Stoomsleepboot. Brandmerk onbekend. Gebouwd 1910 bij Scheepswerf Gebrs. Kooiman in Zwijndrecht. Afm.: 19,20 x 4,66 mtr. Machine 150 ipk, ketel v.o. 61 m² (beide L. Straatman). Aangekocht als WIM van NV Sleepmij. 'Atlas IV' in Dordrecht en ca. 1929 verkocht aan O. Degrauwe in Gent en herdoopt in VOLHARDING III.

ERNST

In dienst: ca.1927-1957. Stoomsleeptboot. Brandmerk: 746 B Dord 1927. Gebouwd in 1896 bij Arnhemse Stoomsleephelling Mij., Arnhem. (Casco bij Wed. C. Boele & Zn. in Slikkerveer) Afm.: 26,00 x 5,20 mtr. Machine 240 ipk, ketel v.o. 75 m² (beide A.S.M.) Aangekocht als de voormalige WILLEM MARINUS III van Van Deurzen en S. Muller in Dordrecht. In 1955 stilgelegd en in 1957 gesloopt.



FOTO: ARCHIEF WIM SUIKERBUIK

De ERNST met twee lege schepen in de omgeving van Ruhrort.

HEINRICH (1e)

In dienst: Vóór 1930-1941. Stoomsleeptboot, Brandmerk: 791 B Dord 1927. Gebouwd 1927 bij Scheepsbouwwerf De Hoop in Hardinxveld. Afm.: 21,98 x 4,84 mtr. Machine Avontuur 200 ipk. Aangekocht als de voormalige Woutrina van NV Sleepschip WOUTRINA (L. Meijer) , Dordrecht. In 1941 verloren gegaan voor de Franse kust.

JOHANNA

In dienst: 1927-1965. Stoomsleeptboot, Brandmerk: 894 B Dord 1927. Gebouwd 1927 bij Scheepswerf v/h A. Roorda, Sliedrecht. Afm.: 29,94 x 5,72 mtr. Machine 310 ipk, ketel v.o. 89 m². Beide L. Straatman, Dordrecht. Met later aangebrachte kortstraalbuis vermogen ca. 425 ipk. Vanaf mei 1958 opgelegd en in 1965 voor de sloop verkocht.



FOTO: ARCHIEF WIM SUIKERBUIK

De JOHANNA opvarend op de Benedenrijn bij Götterswickerhamm.

SPES

In dienst: 1928-1966. Stoom-en motorsleepboot. Brandmerk: 1144 Dord 1928. Gebouwd 1928 bij Schipper & van Dongen, Geertruidenberg. Afm.: 27,90 x 5,70 mtr. Machine 300 ipk, ketel v.o. 85 m² (beide Schipper & van Dongen). In 1956 gemotoriseerd met 500 pk Deutz en voorzien van nieuwe kortstraalbuis. In 1966 verkocht aan G. Rigter in Rotterdam en niet herdoopt.



FOTO: ARCHIEF GER RIGTER

De SPES opvarend tegenover Grieth. Kort na de oorlog konden we op de Rijn nog zeilende schepen aantreffen, zoals hier de ANTONIUS MARIA van Ph. Verburg uit Millingen, een in 1876 bij Jonkers in Kinderdijk gebouwd schip.



De SPES kort na de motorisering in 1956 bij het Groothoofd in Dordrecht.

TILLY

In dienst: 1929-1966. Stoom- en motorsleepboot. Brandmerk: 1452 B Dord 1929. Gebouwd 1929 bij Scheepswerf P. de Koning, Papendrecht. Afm.: 20,90 x 4,91 mtr. Machine 175 ipk, ketel v.o. 63 m² (beide L. Straatman). Einde 1956 gemotoriseerd met 2 x 120 pk G.M. In 1961 hermotoriseerd bij P. Veerbeek in Rotterdam met Deutz 390 epk, type S8AM528, voor- en achterlogies en stuurhut vernieuwd. In 1966 verkocht aan Gebrs. Sloot in Vlaardingen en herdoopt in FROUKE.



De TILLY na de motorisering voor de Merwekade in Dordrecht.

FRANZ

In dienst: Vóór-1930-1969. Stoomsleepboot. Brandmerk onbekend. Gebouwd in 1908 bij Scheepswerf Huiskens & van Dijk in Dordrecht. Afm.: 29,30 x 6,00 mtr. Machine 375 ipk (Huiskens & van Dijk) en ketel v.o. 127 m² (Straatman, 1928) Vermogen met de in 1951 aangebrachte kortstraalbuis + 22%. In mei 1958 opgelegd. Eind 1959 werd de FRANZ ter vergroting van de beschikbare ruimte voor opslag van voorraden aan het bunkerstation Schles en later H. Zwaans toegevoegd.



De FRANZ in de opvaart bij de Lorelei.

FOTO: ARCHIEF WIM SUIKERBUUK

PAULA

In dienst: 1930-1968. Stoom- en motorsleepboot. Brandmerk: 1657 B Dord 1930. Gebouwd 1930 bij Schipper & van Dongen, Geertruidenberg. Afm.: 20,60 x 4,90 mtr. Machine 180 ipk, ketel v.o. 56 m² (beide Schipper & van Dongen). In 1955 bij Scheepswerf H.J. Koopman gemotoriseerd met Bolnes-motor, type 6L, vermogen 300 epk + kortstraalbuis 20%. In 1967 opgelegd en in 1968 verkocht aan Bagtermij. Van Hattum & Blankevoort.



De PAULA na de motorisering voor de Merwekade in Dordrecht.

LAMBERT (2e)

In dienst: 1930-1966. Stoom- en motorsleepboot. Brandmerk: 1702 B Dord 1930. Gebouwd 1930 bij Schipper & van Dongen, Geertruidenberg. Afm.: 27,64 x 5,70 mtr. Machine 275 ipk, ketel v.o. 85 m². Schipper & van Dongen, later voorzien van kortstraalbuis. In 1960 bij NV Machinefabriek en reparatiebedrijf J.H. Keller gemotoriseerd met 8 cyl. Bolnes, 480 pk. In 1966 verkocht aan W. van Woercom in Dordrecht, niet herdoopt.



De LAMBERT in de Kuipershaven in Dordrecht.

HERTA

In dienst: 1930-1969. Stoomsleepboot. Brandmerk: 1755 B Dordrecht 1930. Gebouwd 1930 bij Scheepsbouwwerf 't Huis de Merwede' (H. te Veldhuis) , Papendrecht (bwnr. 107) Afm.: 32,68 x 6,20 mtr. Machine 475 ipk, ketel v.o. 132 m² (beide L. Straatman). Vermogen met later aangebrachte kortstraalbuis 600 ipk. In 1956 bij Machinefabriek L. Straatman te Dordrecht omgebouwd van kolen- naar oliestook. In 1969 verkocht aan bunkerbedrijf Nobel in Zwijndrecht en in gebruik genomen als opslagschip.



De HERTA afvarend op de Noord.

MARIA

In dienst: ca. 1939-1955. Stoomsleepboot. Brandmerk: 2161 B Dord 1939. Gebouwd in 1911 bij Scheepswerf Huiskens & van Dijk, Dordrecht. Afm.: 20,00 x 4,60 mtr. Machine 180 ipk, ketel v.o. 60 m² (beide Huiskens & van Dijk). In 1955 verkocht aan Ludwig Schless o.H. & Erben Koopmann, Duisburg Ruhrort. Gemotoriseerd met een 360 pk MAK-motor en herdoopt in JOHANN. Aangekocht als de RIJSWIJK van A. Prins & Zn. in Sliedrecht. In 1965 verkocht aan H.v.d. Kaa in Merksem (Blg.) en herdoopt in ILKA.



De MARIA fungeert als havenboot in de havens van Duisburg.

KÄTHE

In dienst: 1939-1964. Stoom- en motorsleepboot. Brandmerk: 2109 B Rott 1927. Gebouwd 1925 bij NV Marckmann & Faasen's Machinefabriek, Ketelmakerij & Scheepswerf, Capelle a.d. IJssel/Kralingsche Veer. Afm.: 22,18 x 4,98 mtr. Machine 180 ipk, ketel v.o. 60 m². In 1954 gemotoriseerd met MAN-dieselmotor, 375 epk + 20% kortstraalbuis. Aangekocht als de VIGILA van M. van Gameren in Heumen. In 1964 verkocht aan F. van Gent in Dordrecht en herdoopt in DENZO.



De KÄTHE varend als 'losse boot'.

ANNA

In dienst: 1940-1950. Stoomsleepboot. Brandmerk: 4846 B Rott 1930. Gebouwd 1930 bij Scheepswerf A. Pannevis, Alphen aan de Rijn. Afm.: 26,98 x 6,25 mtr. Machine 300 ipk, ketel v.o. 89 m² (beide Marckmann & Faasen). In 1940 aangekocht als de ADRIANA II van C. Belonje in Dordrecht. In 1950 verkocht aan N.V. Nederlandsche Mij. van Havenwerken in Amsterdam en herdoopt in MARIA CLARA.



FOTO: ARCHIEF WIM SUIJKERBUIK

De ADRIANA II, de latere ANNA van Schless, vaart hier door de schipbrug van Koblenz.

LISA

In dienst: 1940-1968. Stoom- en motorsleepboot. Brandmerk: 3530 B Rott 1928. Gebouwd 1913 bij Machinefabriek en Scheepswerf P. Smit Jr., Rotterdam (bwnr. 235). Afm.: 20,20 x 4,83 mtr. Machine 180 ipk, ketel v.o. 60 m² (beide P. Smit), later voorzien van kortstraalbuis. In 1953 bij Scheepswerf H.J. Koopman gemotoriseerd met Deutz-motor, type R 6 VM 436, vermogen 300 epk + kortstraalbuis 25%. Tevens werd de koplijn gemoderniseerd. Aangekocht als de HERDI II van Van de Werf in Rotterdam. In 1968 verkocht aan J. van Bruggen in Zwolle en herdoopt in RAPITARD.



De LISA met het Damco-huurschip STEPHANIE op weg naar Antwerpen.

HEINRICH (2e)

In dienst: 1941-1968. Stoom- en motorsleepboot. Brandmerk: 1255 B Rott 1927. Gebouwd in 1922 bij NV Marckmann & Faasen's Machinefabriek, Ketelmakerij & Scheepswerf, Capelle a.d. IJssel/ Kralingsche Veer. Afm.: 25,60 x 5,63 mtr. Machine 280 ipk, ketel v.o.80 m² (beide Marckmann & Faasen). In 1954 bij NV Machinefabriek en reparatiebedrijf J.H. Keller gemotoriseerd met een Deutz-motor, type R 6 VM 545, vermogen 500 epk + kortstraalbuis 22% . In 1941 aangekocht als de HANS ADOLF van H.J. Verschoof in Lobith. In 1967 opgelegd en in 1968 verkocht aan P. van Opijnen en herdoopt in HARDY.



De HEINRICH voor Dordrecht op weg naar de Ruhrhavens.

MATTHÄUS

In dienst: 1942-1963. Stoomsleepboot. Brandmerk onbekend, na de oorlog onder Duitse vlag. Gebouwd 1942 bij Gebrs. Boot in Leiderdorp. Afm.: 27,83 x 5,98 mtr. Machine 300 ipk (1942), ketel v.o.116 m² (1936). In 1956 bij Machinefabriek Mampaey in Dordrecht omgebouwd van kolen- naar oliestook. In 1963 verkocht aan W.H. Stelt en herdoopt in LIMBURGIA. In 1963 bij Olthof in Capelle a.d.IJssel gemotoriseerd met 500 epk Brons-motor (1949).



FOTO: ARCHIEF WIM SUJKEBUIK

De MATTHÄUS in de opvaart bij Boppard.

RENÉ (1e)

In dienst: 1947-1955. Stoomsleepboot. Brandmerk: 897 B Dord 1927. Gebouwd 1927 bij Scheepswerf P. de Koning in Papendrecht. Afm.: 20,43 x 4,88 mtr. Machine 175 ipk, ketel v.o. 65 m². In 1947 als de DIJA van P.J. de Heer in Papendrecht aangekocht. In 1955 verkocht en door nieuwe koper in 1965 laten slopen.

BETA

In dienst: 1947-1953. Stoomsleepboot. Brandmerk: 1826 B Dord 1931. Gebouwd 1931 bij Scheepswerf en Gashouderbouw v/h. Jonker & Stans, H.I.-Ambacht. Afm.: 20,30 x 4,92 mtr. Machine 185 ipk, ketel v.o. 67 m² (beide L.Straatman). In 1947 aangekocht als de BETA van W.Th. Arends in Dordrecht. In 1953 verkocht aan Baggermij. Bos & Kalis en herdoopt in TRABEL I.



De BETA liggend aan het Groothoofd in Dordrecht.

MARTIN

In dienst: 1951-1968. Stoom- en motorsleepboot. Brandmerk: 7194 B Rott 1948. Gebouwd 1928 bij Gebrs. barkmeyer, Stroobosch. Afm.: 19,56 x 5,16 mtr. Machine 175 ipk, ketel 66 m² v.o. Gemotoriseerd in 1954 met 310 pk M.W.M.-motor. In 1951 aangekocht als de COFRA van Hasselo & Barendrecht in Dordrecht. Na 1968 als duwboot 'DAMCO 176' in vaste vaart met tanksleepschip Damco 176.

RENÉ (2e)

In dienst: 1957-1965. Motorsleepboot. Brandmerk: 549 B Dord 1927. Gebouwd 1927 bij Scheepswerf Scheepswerf H.J. Koopman, Dordrecht. Afm.: 19,58 x 4,90 mtr. In 1957 als casco-stoomsleepboot DEUX FRÈRES II van S.T. & W. Muller in Dordrecht aangekocht, ontmanteld en gemotoriseerd met 300 Pk Deutz-motor. In 1965 verkocht aan NV Sleepdienst Broedertrouw in Zwijndrecht en herdoopt in BROEDERTRouw X.

LEONARD

In dienst: 1954-1965. Motorsleepboot. Brandmerk: 2128 B Gron 1946. Gebouwd in 1946 bij Scheepswerf Bijlholt in Foxhol. Afm.: 21.00 x 5,46 mtr. Brons 300 pk, later Deutz 460 pk. In 1954 als de HUBA van J.H. de Graaf aangekocht en in de jaren 60 verkocht aan G. Keijzers in Rotterdam en herdoopt in GERDA III.



De LEONARD opvarend bij Deest.

ERNST

In dienst: 1955-1970. Motorsleepboot. Brandmerk: 1707 B Dord 1930. Gebouwd in 1930 bij Scheepswerf De Hoop in Hardinxveld. Afm.: 20,27 x 4,90 mtr. Deutz 300 pk. In 1955 aangekocht als de FRANS van F.J. Heijlaerts in Dordrecht en gemotoriseerd. In 1970 verkocht.



De ERNST in de opvaart bij Millingen.

HERMAN

In dienst: 1956-1966. Motorsleepboot. Brandmerk: 5105 B Rott 1931. Gebouwd bij Scheepswerf Schipper & van Dongen in Geertruidenberg. Afm.: 23,25 x 5,30 mtr. MAK 300 pk. De sleepboot werd in 1955 als de voormalige EVERDINA gemotoriseerd door Damco Scheepvaart Mij. in Rotterdam en zou als DAMCO 6 in de vaart komen.

FRANS

In dienst: 1957-1971. Motorsleepboot. Brandmerk: 10089 B Rott 1957. Gebouwd bij Scheepswerf R. Huisman in Rohel. Afm.: 19,90 x 5,26 mtr. Deutz 300 pk. In 1971 verkocht aan J. Drenth en herdoopt in RIE-JAN.

WILFRED

In dienst: 1961-1968. Motorsleepboot. Brandmerk: 3553 B Dord 1961. Gebouwd in 1927 bij Arnhemse Stoomsleephelling Mij. in Arnhem. Afm.: 22,58 x 5,27 mtr. MAK-motor 390 pk. In 1961 aangekocht als de ADDA van Gerard en Johann Schless in Duisburg-Ruhrort. In 1971 verkocht aan A. Visscher en herdoopt in EEMSHORN.

De sleep- en motorvrachtschepen van de Rederij

LUDWIG

In dienst: 1924-1961. Sleepschip. Brandmerk: 253 B Dord 1927. Gebouwd in 1924 bij Scheepswerf T. van Duijvendijk, Lekkerkerk. Afm.: 80,00 x 9,48 x 2,52 mtr., 1352 ton. In 1961 verkocht aan Damco Scheepvaart Mij. NV in Rotterdam en herdoopt in DAMCO 22.



De LUDWIG liggend in de haven Duisburg-Ruhrort.

ILSE

In dienst: 1925-1961. Sleepschip. Brandmerk: 251 B Dord 1927. Gebouwd in 1925 bij Scheepswerf T. van Duijvendijk, Lekkerkerk. Afm.: 80,00 x 9,50 x 2,52 mtr., 1352 ton. In 1961 verkocht aan Damco Scheepvaart Mij. NV in Rotterdam en herdoopt in DAMCO 23.

VOLSTREVEN

In dienst: ?-1961. Sleepschip. Brandmerk: 608 B Dord 1927. Gebouwd in 1924 bij Scheepswerf De Hoop in Hardinxveld. Afm.: 49,98 x 6,60 x 2,35 mtr., 558 ton. Vermoedelijk rond 1940 als de VOLSTREVEN van P.G. Berends aangekocht en in 1961 verkocht aan W. Dekker in Papendrecht.

CORRIE

In dienst: 1940-1968. Sleep- en motorvrachtschip. Brandmerk: 3582 B Rott 1928 Gebouwd in 1928 bij NV Scheepsbouwwerf Piet Hein in Papendrecht. Afm.: 66,97 x 8,18 x 242 mtr., 943 ton, na motorisering 919 ton. Vermoedelijk rond 1940 als het voormalige sleepschip EZO van F.J.P. Schott in Dordrecht aangekocht. In 1952 gemotoriseerd met een GM-dieselmotor van 340 pk. Hermotorisering in 1956 met 465 pk Stork, later vervangen door 570 pk Deutz. In 1968 verkocht aan J.A. Weckx-Tak en herdoopt in ST. GERANT.



De CORRIE opvarend bij de Lorelei.

ANNA

In dienst: 1952-1967. Motorvrachtschip. Brandmerk: 9134 B Rott 1954. Afm.: 52,30 x 6,67 x 2,61 mtr., 486 ton. In 1931 bij Schiffswerft B. Fischer in Mannheim voor één van de Fendel-rederijen gebouwd. Heeft vóór de oorlog ook als de DRACHENBURG van de NV Standaard Transport Mij. in Rotterdam gevaren. In 1952 door Schless aangekocht. Schip bevond zich bij aankoop in Noorwegen en was verbouwd tot een soort coaster. Is overgevaren naar Nederland. Als vorige namen van het schip worden ook genoemd MARITIME en E 55. Was voorzien van een Deutz-motor van 250 pk, welke in 1956 is vervangen door een Deutz-motor van 375 pk. In 1967 verkocht aan G.N.J. Weckx in Heel en herdoopt in ADWI.



De ANNA kort na aankomst uit Noorwegen in Dordrecht.

LUDWIG

In dienst: 1961-1971. Motorvrachtschip. Brandmerk: 503 B Alkmaar 1961. Gebouwd in 1961 bij Van Goor's Scheepswerf en Machinefabriek in Monnickendam. Afm.: 66,92 x 8,20 x 2,74 mtr., 961 ton, Deutz-motor 750 pk. In 1971 overgedragen aan B.J. Meijer in Rotterdam en herdoopt in CHRISTINA.



De LUDWIG tijdens de proefvaart.

ILSE

In dienst: 1962-1967. Motorvrachtschip. Brandmerk: 527 b Alkmaar 1962. Gebouwd in 1962 bij Van Goor's Scheepswerf en Machinefabriek in Monnickendam. Afm.: 79,90 x 9,20 x 2,51 mtr., 1213 ton, 2 x Deutz-motor 390 pk. In 1967 verkocht aan Verschure Scheepvaartkantoor NV in Dongen en herdoopt in CALAMUS.

ILSE

In dienst: 1970-1971. Motorbeunship. Brandmerk 4585 B Dord 1972. Gebouwd in 1971 bij Scheepswerf A. Lanser in Sliedrecht. Afm.: 100,00 x 11,40 x 3,97 mtr., 3186 ton, 2 x 871 PK SKL-motoren. Het ½ aandeel van Schless in dit schip is vóór de proefvaart verkocht aan Bevrachtingskantoor M.J. Jegen in Rotterdam, welke het schip samen met Verschure NV in Dongen in de vaart bracht onder de naam CALAMUS.



De proefvaart van de CALAMUS.



Twee opgelegde boten, ANTON en HERTA, in de Voorstraathaven in Dordrecht omstreeks 1965 en het einde van de rederij en het boekje aangevend.

Alle fotos komen uit het archief van de Rederij H. Schless, tenzij bij de foto anders vermeld.

s.v.p. hierlangs afknippen



Ik meld mij aan als lid van Vereniging “De Binnenvaart”

naam voorletters

adres

postcode plaats

telefoon e-mail

geboortedatum scheepsnaam

datum handtekening

Retour zenden naar:

Vereniging “De Binnenvaart” – Postbus 24066 – 3007 DB Rotterdam

IBAN nr.: NL94 INGB 0006 259 387