

## **Het Rijksopnemingsvaartuig Hydrograaf**

### *Levensloop*

De Hydrograaf werd gebouwd bij de werf Feijenoord in Rotterdam en op 4 mei 1910 in dienst gesteld als opnemingsvaartuig voor de Nederlandse wateren. In de jaren twintig en dertig voer het schip ook als “Koninklijk jacht”, wanneer Koningin Wilhelmina, Prins Hendrik en Prinses Juliana officiële bezoeken brachten aan de Zuidhollandse- of Zeeuwse eilanden. In mijn tijd (1953) vertelde men aan boord (uit overlevering) hoe het toen ideaal varen was; alle bruggen en sluizen werden tijdig en met spoed geopend.

Tijdens de inval van de Duitsers in 1940 wist de Hydrograaf onder bevel van kapitein-luitenant ter zee KMR A.J.H. baron van Lynden naar Engeland uit te wijken. Daar deed het schip dienst als logementschip voor mijnenvegers. In de loop van 1944, toen voorbereidingen werden getroffen voor terugkeer naar Nederland, werd de Hydrograaf weer gereedgemaakt om als opnemingsvaartuig te dienen. Begin 1945 arriveerde het schip in Terneuzen, waar de Nederlands Hydrografische Officier Schelde (NHOS) een zeekaartendepot beheerde.

In november 1945 zetelde de Hydrografische dienst weer aan de Badhuisweg in Scheveningen en werden opdrachten klaargemaakt voor de Hydrograaf en de (aanvankelijk oude) Zeefakkel. Hoewel er misschien momenten zijn geweest dat het schip met een militaire bemanning voer onder commando van een marineofficier en men van Hr.Ms.Hydrograaf sprak, was het schip een Rijksopnemingsvaartuig met zwarte romp en gele opbouw. De bemanning bestond uit burgerpersoneel van de Rijkswerf, er was een gezagvoerder en een werktuigkundige, maar ook een commandant, een hydrografisch officier die leider van de opnemingen was.

Op 25 oktober 1962 werd de Hydrograaf als opnemingsvaartuig uit dienst gesteld. Vanaf 1964 ontfermden de Zeecadetkorpussen van respectievelijk Rotterdam, Den Helder en Amsterdam zich over het schip. Eind 1983 werd de Hydrograaf gekocht door de ondernemer Harry Smit, die het schip volledig liet restaureren en voorzien van twee dieselmotoren. De Hydrograaf is vanaf 1985 te huur als partyschip en doet jaarlijks dienst als pakjesboot van Sinterklaas voor de landelijke intocht op televisie.

### *Het schip*

De Hydrograaf was 40 m.lang, 6,70 m.breed en had een diepgang van 1,80 m. Twee triple expansie machines dreven de twee schroeven aan en de stoomketel werd verhit met kolen. Een kleine stoomgenerator zorgde voor de elektriciteit aan boord tot 10 uur 's avonds. Daarna was het doodstil en hoorde je alleen het klotsen van het water tegen de scheepsromp. Voor de samenstelling van de bemanning durf ik mijn hand niet in het vuur te steken. Allereerst de gezagvoerder, in mijn tijd kapitein Lamberts, ex-gezagvoerder van de kustvaart. Hij manoeuvreerde met het schip en bracht het op de plaats van bestemming, na overleg met de commandant. De naam van de werktuigkundige herinner ik mij niet meer. Naar koopvaardijvoorbeeld spraken we over “de meester”.

Dan waren er 5 of 6 matrozen, 4 of 5 machinisten, een kok, een matroos/hofmeester (Kees de Werker) en een militaire telegrafist, die in de sloep altijd opschrijver was.

De bemanning huisde voorin onder het hoofddek. Ik herinner mij een lange tafel in het midden met banken (met rugleuning) aan beide zijden en bedstee-achtige kooien. Er boven op het hoofddek, onder de bak waren meen ik wc's en douches. Naar achter gaande het laadruim, daarna de opbouw met onder de brug de radiohut. Vervolgens de afgang naar de machinekamer en de hutten en het woonverblijf van gezagvoerder en meester. Dan de kombuis, de tekenkamer, een trap met een mooie koperen leuning naar de officiershutten en tenslotte de longroom. In de hutten hing boven de wastafels naast de spiegels een cardanisch opgehangen koperen olielampje. In de kajuit (hut

commandant) en in de longroom hing een grote olielamp. Na uitdienst stelling zijn die twee verhuisd naar de kamer van de chef hydrografie.

Op het achterdek bevond zich het noodroer met de “broodkast” (of kist?).

*De voorbereidingen voor “het seizoen”.*

Eind februari werden de officieren voor het komende seizoen aangewezen en tewerkgesteld op het bureau hydrografie. Deels ging het om officieren met ervaring, maar sommige jongeren wisten nauwelijks wat hydrografie inhield. Door zelfstudie uit Hydrografisch Opnemen, Kaartprojecties en Overzicht Getijleer werd de eerste kennis vergaard. Het programma voor het aanstaande seizoen was door de heer Raasveldt, kartograaf Nederland, opgesteld en onder zijn supervisie werden de constructiebladen voor de verschillende “terreinen” klaargemaakt op de coördinatograaf, die in een van de ruimten in de kelder stond opgesteld. In de bladen werden meetpunten afgeprikt naar gegevens uit de “Puntenlijst”, waar de coördinaten in x en y (en geografisch?) voorkwamen van torens, molens, gebouwen, boerderijen enz. Van de laatste, die we nog al eens gebruikten, werden dan nog N of Z dan wel O of W nok gegeven. We werkten in de stereografische projectie en het x-y net was t.o.v Amersfoort OL Vrouwentoren.

In april verhuisde men naar Den Helder en begon “het seizoen”. Ik zal hier mijn ervaringen vertellen uit 1953 en 1958.

*1953.*

Commandant was ltzSD2oc J.E.(Jan) de Wit, een ervaren opnemer afkomstig uit de Gouvernementsmarine in Indië. Oudste officier Ab van Grondelle en ik als jongste officier, vormden een tweetal dat hydrografisch van toeten noch blazen wist. Zo begonnen we vanuit Den Helder aan de opname van een geheel nieuwe kaart nr.200 van de Rede van Texel., schaal 1:20 000, dus op te nemen 1: 10 000.

Bij de Hydrograaf hoorden de motorsloep Jacob en een motorvlet., die niet aan boord gehesen konden worden. Vaste roerganger van de sloep was Jaap de Graaf, een Scheveninger met als vaste machinist Willem Koster, een Nieuwe Dieper, een fraai stel.

Je hoefde Jaap alleen maar te vertellen in welke richting de slagen moesten liggen en wat de slagafstand was. Zelf zocht hij zijn merklijntjes aan de wal, een ver weg gelegen achtermerk en een voormerk langs de kust. Ik herinner mij een keer, ik geloof dat het op de Oosterschelde was langs de kust van Noord Beveland, dat hij voor één slag geen ander voormerk kon verzinnen dan een vriend stel op de dijk. Wij erheen en Jaap vroeg of ze even wilden blijven zitten. Rond de zuidpunt van Texel “waaierden”we. Het achterste merk bleef constant het witte torentje van Den Hoorn en het voorste merk verplaatste. En stroom of geen stroom, de slagafstand week nooit veel af van 80 meter, 0,8 mm. in het sloepsblad.

Het grote wad Balgzand was een ander verhaal. Geen merklijnen en toch moest dit gebied - zij het met ruime slagen – regelmatig worden belood. Dat gebeurde met “boogstomen”. Ik weet alleen nog dat één van de twee punten van de boog het torentje van Breezand was. Een voordeel was dat Jaap de Graaf het boogstomen onder de knie had en het zelf als roerganger in de gaten hield.

Maar hoe ging het met die twee jonge officieren die, werkend op deze schaal en volle kracht varende, elke 1 ½ minuut een plaats moesten produceren in het sloepsblad. Om te beginnen was het een hele klus om de punten waarop je moest meten in je spiegel te houden. Had je ze op elkaar gebracht dan riep je in antwoord op de kreet “opgepast” van je collega: “klaar!” en na “stop” werden de hoeken afgelezen en door de opschrijver in het lodingsboekje genoteerd. Op het moment van “stop” had hij bovendien de “snelliusknop” van het echolood ingedrukt, waardoor een streep op het papier verscheen die het bijbehorend nummer kreeg. Het echolood was van Kelvin&Hughes MS26G met vochtig papier. De sextanthoeken werden afgezet met gradenboog en passer. Als Jan de

Wit vroeg of je eindelijk klaar was, en je twee posities achter lag, dacht je “dit leer ik nooit”. Aan het eind van het seizoen deed je het binnen 45 seconden.

Er was ook nog wat anders te doen dan loden. Het veldwerk moest tenslotte ook in kaart worden gebracht. Ab en ik deden het reductie- en constructiewerk op de dagen dat niet kon worden gelood of 's avonds. Peilschaalgegevens voor het reduceren van de diepten kregen we grotendeels van de vaste peilschalen van Rijkswaterstaat. Aan de hand van de getijkrommen, die op ruitjespapier werden getekend, werd voor het getij gereduceerd. Het reductiebedrag werd in het lodingboekje genoteerd, omdat daar bij elke meting een nummer en de tijd werden genoteerd. Het nummer correspondeerde met het nummer bij de “snelliusstreep” op de echoloodrol. Bij het minuten, dat het werk van de commandant was, werd dus het lodingboekje naast de diepteaflezing geraadpleegd.

Jan de Wit is mijn grote voorbeeld en leermeester geweest. Voor geen gat te vangen, was altijd mijn mening. Bijzonder was het als de opname klaar was. Je kon het terrein pas verlaten als het minuutblad was voltooid, want stel je voor dat er nog controle-of opvulslagen moesten worden gemaakt. Maar als we dan klaar waren kwam de commandant met het minuutblad op de brug en voeren we kris kras over het terrein, bij hoogwater, en ook over banken waar genoeg water zou moeten staan. Motto: stel je voor dat we niet op onze eigen opname zouden vertrouwen.

Na Den Helder verhuisden we “binnendoor”, via Amsterdam, Gouda enz. naar Zierikzee, om de Oosterschelde op te nemen. Dat was na de stormramp/watersnood van 1953. We voeren bij Schelphoek met de sloep door een gat in de dijk waar een geul van meer dan 20 meter diepte was uitgesleten. 's Nachts gingen we niet ten anker, maar meerden af langs een van de caissons, die klaar lagen om de gaten mee te dichten.

Tijdens zo'n seizoen werden ook kolen geladen, ik denk in Rotterdam. Een nare ervaring, kolenstof dat door alle kieren drong, hoe goed je het probeerde af te dichten. Als we ons verplaatsten, bijvoorbeeld van Rotterdam naar Den Helder, dan stond “ouwe Gerit”(over de 60) constant aan het roer. Pas bij de haven nam de kapitein het over.

Zomerverlof kregen we niet, dat mocht pas in oktober worden opgenomen. Ik zie nog het gebaar van de meester, een echte vakbondsmann, die met een knipgebaar van wijs-en middelvinger zei:”meneer de zomer is uit ons leven geknipt”. Ik geloof dat later, door toedoen van de vakbond, het zomerverlof er toch is gekomen.

De Oosterschelde was mijn laatste ervaring dat jaar op de Hydrograaf, want mijn jaargenoot Fred Woudstra die op de Zeefakkel was geplaatst, moest met mij ruilen. Vanuit Veere heb ik daarna de laatste anderhalve maand met Itz 1 Langeraar als commandant op de Noordzee gevaren.

1958

Na een term in Nieuw Guinea (1955-'56) aan boord van Hr.Ms. Luymes met als commandant Jan de Wit en na een commando over de mijnenveger Hr.Ms.Brouwershaven in 1957, werd ik voor het seizoen maart-oktober 1958 aangewezen als commandant van de Hydrograaf. Harry Roels werd oudste officier en verder waren er Bart Cornelisse en Bert Lempers. Bert was het jaar ervoor tot officier benoemd en was in ons gezelschap de enige onervarene. Hij deelde een hut met Bart, aan wie hij een prima leermeester had. Onder de hoede van Bart werden hem de beginselen van het vak bijgebracht. Later in Nieuw Guinea ervoer ik weer dat Bart een geweldige pedagoog was.

Vanuit Harlingen werkten we op de Waddenzee, via het Vaarwater van de Zwarte Haan naar Ameland en vervolgens het Amelandse Gat. De geulen voor de scheepvaart (vissers en binnenvaart) waren gemarkeerd met steekbakens. Na een paar najaarsstormen kon het vaarwater er heel anders bijliggen. Af en toe was er behoefte aan een heropname, maar het Loodswezen/Betonning had zijn eigen praktische methode. Het

betonningsvaartuig liet zich bij laagwater droogvallen, men keek naar de loop van het vaarwater en verzette de bakens op het oog.

In de loop van het seizoen voeren echtgenotes of familieleden van officieren nog wel eens een week mee. De Chef, schout bij nacht Van Asbeck, wist wel dat het gebeurde maar je moest vooral geen toestemming vragen, want dat zou worden geweigerd.. In de Harlingense periode voeren mijn vrouw (en toen nog enige) zoontje mee. Mijn vrouw sliep in mijn kooi, ik op een veldbed naast de zoon, die in een grote lade lag, waar een kussen als matras in was gestopt. Wij vierden zijn eerste verjaardag op Terschelling.

Vol verbazing zal men nu tegen zaken aankijken waar de Chef zich in die tijd mee bemoeide. In het Hydrografisch rapport moest voor elke dag de weersgesteldheid worden vermeld en of het al of niet werkbaar weer was. De Chef hield dat uit eigen waarneming bij – hij fietste nog al eens langs de boulevard – en sprak de commandant erop aan als hij meende dat er gewerkt had kunnen worden. Als het zaterdags geen lodingweer was, dan mochten we niet voor half een van boord. De bemanning moest onderhoud aan het schip geven en de officieren werden geacht te studeren of te construeren en minuten. Dat was vragen om muiterij en ik moet bekennen dat ik mij – en met mij ook andere commandanten – er niet aan hield.

Na Harlingen werkten we in het Friese Gat. Als ligplaats kozen we Dokkumer Nieuwe Zijlen, maar we lagen vaak op het terrein ten anker. Zoals ook elders lagen we zodanig dat de sloep geen grote afstand hoefde af te leggen naar zijn lodinggebied. Vanaf het schip was het meestal de oudste matroos die de sloep in de gaten hield. Hij kon pech krijgen of – wat een enkele keer voorkwam – aan de grond lopen en vast blijven zitten.

Op de Engelsman Plaat liep ik bij laagwater de droogvalling af, toen ik werd aangevallen door sterners, die in duikvlucht op me afkwamen. Het droog blijvende deel was een broedgebied

Een lodingsloep voerde nooit een vlag, die werd pas opgezet als het werk werd beëindigd. Voor het schip het teken dat we eraan kwamen en zoals ze ook wel zeiden, een teken voor de kok om de aardappelen op te zetten. De Hydrograaf werd “het oude kosthuis” genoemd.

Als we met lang weekend gingen (eens in de 4 of 6 weken?) dan kozen we ligplaats binnen de sluis. Het was fantastisch om mee te maken hoe kapitein Lamberts met die oude stoomboot kon manoeuvreren. Met de nauwste gaatjes wist hij raad. Maar toen we een keer aan een grote nieuwe steiger in Den Helder moesten afmeren was hij aan 't modderen.

Er valt vast nog veel meer te vertellen, maar ik hoop dat deze bladzijden een indruk van het leven hebben gegeven. Opwindende verhalen van gekke gebeurtenissen kan ik niet vertellen, we waren daarvoor misschien te serieus bezig.