

Nieuwe zeezgaande sleepboot voor de KM

Alle Klem Jrg 50 (3)
maart '97



De Koninklijke marine heeft weer een schip aan haar vloot toegevoegd. Het is de zeezgaande sleepboot A 878 'Gouwe' van de Linge-klasse. Met een waterverplaatsing van bijna 300 ton en een vermogen van 1600 pk een eerste klas trekpaard. Het casco werd ge-

bouwd bij Scheepswerf Made te Made en de afbouw vond plaats bij Delta Shipyard te Sliedrecht. De indienststelling zou medio januari plaatsvinden, maar werd door het vele ijs op de vaarwegen een maand verzet. De foto is van Fred Boogert uit Zwijndrecht.



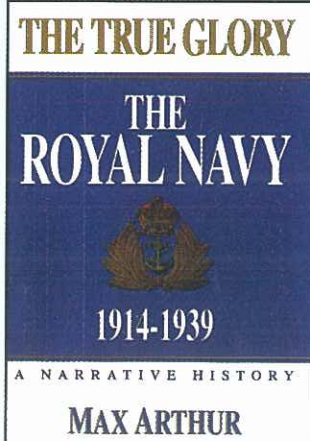
THE TRUE GLORY - The Royal Navy 1914-1939

Je kunt de geschiedenis op twee manieren optekenen: een chronologisch verslag van de gebeurtenissen of een caleidoscoop van persoonlijke indrukken. Max Arthur koos voor dat laatste toen hij besloot 'The true glory - The Royal Navy 1914-1939' te schrijven. In zijn 292 pagina's tellende boek komen vogels van diverse pluimage aan het woord: officieren, onderofficieren, schepelingen, vliegend personeel, mariniers en marva's. Allemaal hebben ze hun eigen verhaal, of het nu gaat over de Slag bij Jutland, de gevechten bij Gallipoli en aan het westelijk front, de schermutselingen met de bolsjewieken in Rusland, de gevaarlijke missies van de rivierkanonboten in China of het duel met de Graf Spee. Kortom, een boek dat van kaft tot kaft blijft boeien en waarin en passant ook de muiterij van september 1931, net als bij onze eigen 'Zeven Provinciën' het gevolg van een drastische salarisverlaging, aan bod komt. Het interbellum zo

blijkt uit het verhaal van Arthur vormde voor de Royal Navy een moeilijke periode, waarin ze haar omvang fors zag teruglopen, terwijl de verplichtingen hetzelfde bleven. Ook voor het scheepsvolk was niet alles rozengeur en manschijn, want zij zuchtten onder een Spartaanse discipline. Daaronder leden tevens de adelborsten, die zelfs regelmatig lijfstraffen ondergingen. De 'ware glorie' van de Britse marine schuilt dan ook vooral in het feit dat zij, hoewel geplaagd door verwaarlozing,

uiteindelijk strijdlustig en met een hoog moreel de handschoen opvatte die nazi-Duitsland haar toewierp. 'The true glory - The Royal Navy 1914-1939' is een hardback van Hodder & Stoughton

en bevat de nodige zwart-wit foto's. Het boek wordt geïmporteerd door Nilsson & Lamm (Weesp) en is daar via de boekhandel rechtstreeks verkrijgbaar. De prijs: f 54,05. (ISBN 0340623012) W.J.T



Noordzee redelijk veilig

Het Nederlandse deel van de Noordzee blijkt relatief veilig te zijn. Dat blijkt uit de nota 'Recht zo die gaat', die minister Jorritsma van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer heeft gestuurd. De titel is gebaseerd op het feit dat geen fundamentele beleidswijziging behoeft te worden aangebracht in het scheepvaartverkeersbeleid Noordzee. Op een gemiddelde van vijftig miljoen vaarkilometers gebeuren op het Nederlandse deel van de Noordzee jaarlijks rond de 24 ongevallen met schepen. Daarbij zijn door de bank genomen drie doden of vermisten te betreuren. Ook stroomt er jaarlijks zo'n 1100

kubieke meter olie in zee. Hoewel deze cijfers op zich niet schokkend zijn, zal ook in de toekomst de nadruk blijven liggen op het terugdringen van het aantal ongevallen waarbij de menselijke factor een belangrijke rol speelt. Hiervoor zijn in internationaal verband reeds maatregelen genomen zoals 'The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers'. Exemplaren van de Voortgangsnota kunnen worden aangevraagd bij het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, mevrouw H.T.M. Kock, tel. 070-3955693.

Recordtijd voor

Even leek het ernaar uit te zien dat 1996 geen tewaterlatingen voor de Koninklijke marine zou opleveren. Totdat door allerlei budgettaire ontwikkelingen de marineleiding in april vrij onverwacht ruimte kreeg voor de vervanging van de laatste oude sleepboot, Westgat. Enige voorwaarde: voor eind 1996 moest zij klaar zijn.



Delta Shipyard bouwt haar twaalfde KM-sleepboot

'Het was met enig kunst- en vliegwerk, maar het ziet er naar uit dat het gaat lukken', aldus projectleider ing. A. Korf van de afdeling Scheepsbouw DMKM. In april 1996 kreeg de afdeling de opdracht om de order te plaatsen, waarna in juni het contract met Delta Shipyard getekend werd. Korf: 'Alhoewel het in principe een kopie van de Linge-klasse is, blijft het een uniek korte tijd om zo'n schip te bouwen. Ik moet dan ook alle betrokken diensten (Mijnendienst, Havendienst, Rijks-werf, en de technische afdelingen van DMKM) complimenten maken over hun inzet en goede samenwerking. Maar vooral Delta Shipyard natuurlijk. Zij hebben het schip uiteindelijk gebouwd.'

De Gouwe (A 878), gelijk haar vier 'zusterschepen' naar een vijfletterige rivier eindigend op een 'e' vernoemd, zal nu medio december met haar proeftochten gaan beginnen. Half januari staat dan de indienststelling op het program.

Geen exacte kopie

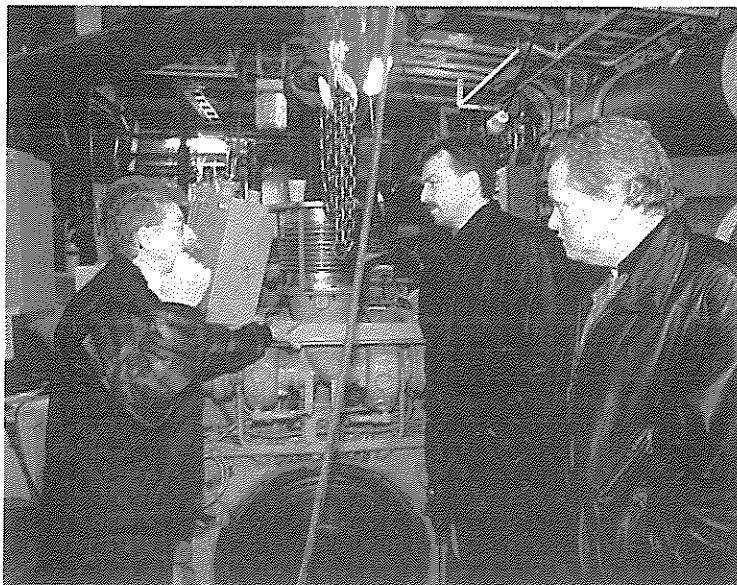
Dat het om een exacte kopie gaat, verwijst Korf gelijk naar het rijk der fabelen. 'Aan de buitenkant is dan wel nagenoeg geen verschil te zien, van binnen is het nodige veranderd. Het na tien jaar (de Linge werd op 20 februari 1987 in dienst gesteld) kopiëren is wat dat betreft toch tegen gevallen. Een hoop van de originele onderdelen is niet meer lever-

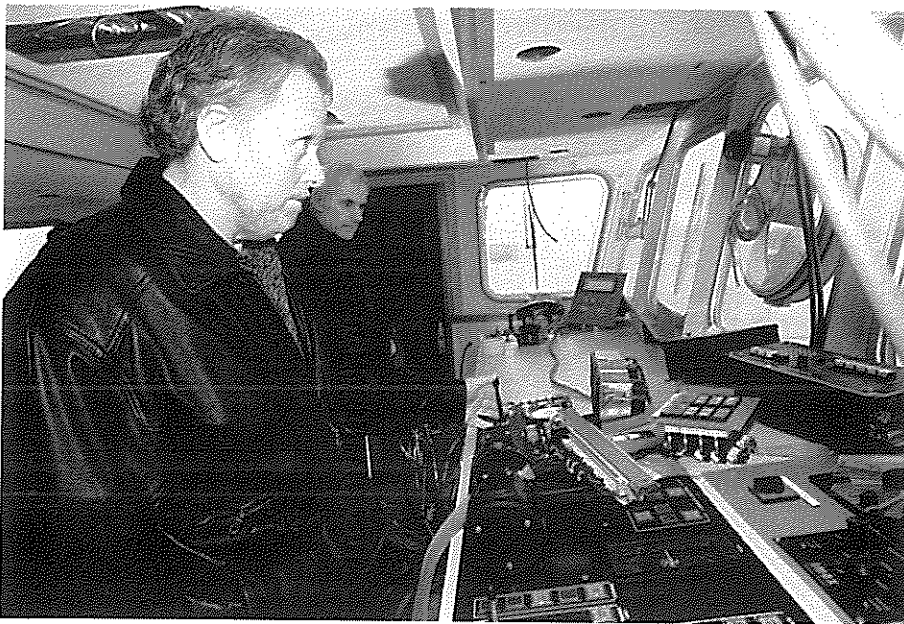
baar, of als ze nog onder dezelfde naam bestaan, zijn ze zwaar gemodificeerd. En gelukkig maar. Het zou niet goed zijn als er in tien jaar niets veranderd zou zijn, maar het betekent wel dat we de nodige aanpassingen in het originele ontwerp hebben moeten maken.' Allereerst werden natuurlijk de modificaties die in de loop der tijd op de Linge-klasse zijn toegepast, ook bij de nieuwe sleepboot aangebracht. Daarnaast bleken de oude motoren niet meer leverbaar, zodat nu Caterpillar motoren en generatorsets de aandrijving en benodigde elektrische energievoorziening verzorgen. Bijkomend voordeel daarvan is dat de motoren maar de helft zo groot zijn, zodat alles wat beter bereikbaar is in de machinekamer.

Woonboot

'Qua accommodatie is er niets veranderd', loopt Korf de verschillende onderdelen van de 27 meter lange sleper langs. 'De brug daarentegen ziet er weer compleet anders uit. De machinekamer is bijvoorbeeld nu vanaf de brug bedienbaar, zodat deze (op het onderhoud na) onbemand kan blijven tijdens het varen. Verder brengen de nieuwste veiligheidseisen aan een haven- en kustsleepboot de nodige veranderingen met zich mee.' Zo heeft de Gouwe de beschikking over een gyrokompas en zijn de communicatiemiddelen, met bijvoor-

Machinist Beuker (links) en kapitein Mulder (rechts) touren met dhr. Nieuwendorp van de werf, de machinekamer door





Kapitein Beuker en kapitein Van Koningsbruggen (achtergrond): 'prachtscheepje'

beeld portofoons en extra VHF, drastisch uitgebreid. Ingenieur Korf: 'We hebben daarbij goed ons oor te luisteren gelegd bij de huidige gebruikers van de Linge-klasse. In tegenstelling tot andere marinemensen, zitten zij jaren achtereen op dezelfde boot en richten de schepen dan ook geheel naar eigen wens in. Als je de Linge bijvoorbeeld ziet is dat echt mooi gedaan door de bemanning. Logisch ook, want ze brengen veel tijd aan boord door. Wat zeg ik, ze wonen er praktisch op. Hun aanwijzingen zijn voor ons dus erg belangrijk.'

Prachtscheepje

Op 29 november konden de toekomstige gebruikers dan ook alvast kennis maken met Neêrlands nieuwste marineschip in afbouw. Kapitein J. Mulder en eerste machinist S. Beuker van de Linge steken hun waardering voor de nieu-

we aanwinst niet onder stoelen of banken. '99,9% van onze aanwijzingen hebben ze doorgevoerd', aldus Beuker, 'het is een prachtscheepje.' Mulder voegt toe: 'Het gaat dan vaak over kleine dingen, maar voor ons maakt dat het werken met de schepen een stuk fijner. Zo hebben we nu ook ruitenwissers aan de zijkant van de brug en zijn alle wissers met een sproeier uitgevoerd, zodat het zout van de ruiten gespoeld kan worden.' Vooral het raam dat achter in de brug van dek tot plafond loopt en een onbelemmerd uitzicht op het achterdek biedt, is volgens Mulder een uitkomst. 'Fantastisch.



De brug is ingrijpend gewijzigd

Slepen is toch veel naar achteren kijken. Ik kreeg er altijd pijn in mijn rug van. Maar met zo'n raam gaat dat een stuk beter.' Wat betreft die 0,1% van de aanwijzingen die nog mist, weet Mulder ook wel iets te noemen: 'Als ik het mocht zeggen zou een dubbele brugbediening (ook aan bakboord) geïnstalleerd worden. Maar ja, zo blijft er natuurlijk altijd wel wat.'

Westgat exit

Alhoewel de bemanning van de Linge de Gouwe van de werf zal gaan halen, zal de bemanning van de Westgat in de toekomst met de nieuwe sleper gaan varen. Huidig kapitein van de Westgat, en dus de toekomstig eerste kapi-

tein van de Gouwe, C.N. van Koningsbruggen, fotografeert 'zijn' nieuwe schip dan ook naar harte-lust. 'Als je dit ziet dan is alles natuurlijk wel een stukje mooier en beter. Hier heeft iedereen bijvoorbeeld zijn eigen hut, dat is op de Westgat niet. Niet dat ik veel te klagen heb, maar de Westgat is toch ook al weer 30 jaar oud en dat merk je. In slecht weer varen is voor ons bijvoorbeeld een stuk moeilijker als voor de Linge-boten. Maar voor de rest is het een prima schip.'

Ondertussen heeft kapitein Mulder weer een punt van lof gevonden. 'De inhaalsnelheid van de lier is gelukkig een stuk verbeterd. Een tijdje geleden brak bij het slepen van Hr. Ms. Walrus bij mij de lier op maximale lengte (400 m). Dat kost 40 minuten om hem weer binnen te halen, terwijl je op zo'n moment wel een half miljard gulden achter je kont in het water hebt liggen. Dan scheelt zo'n snelle lier een hoop gezweet.'

Foto's: Rob Gieling (AVD-KM)

Nog volop bezig met de afbouw

