



Deze web-magazine is een samenraapsel van binnen gekomen berichten, gein en ongein de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.

“ Redactie ten Anker “

Abeelstraat 96
3329 AG Dordrecht
06-25160899

tenanker@kpnmail.nl
NL98 INGB 0002 4713 68



“ ten Anker “

Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.



Hr.Ms. Luymes bracht de zeeën in kaart

De Luymes was een schip van de Hydrografische dienst. Van haar werden geen wapenfeiten verwacht, het was een werkschip. Haar taak was het in kaart brengen van de zeebodem en kusten. Het was een wit schip; een wit sierlijk werkpaard.

Zij werd in 1952 in dienst gesteld. Na eerst een paar maanden als visserij-inspectie schip dienst te hebben gedaan - het lijkt wel alsof alle nieuwe schepen in die tijd dit als een soort stage deden - begon het echte werk; opname werkzaamheden in de Nieuwguinese wateren. Het schip zou nog een paar jaar naar deze 'vergeten uithoek der aarde' terugkeren.
In de tussentijd ging zij naar Suriname of naar Curaçao.

Het schip was 71 meter lang, 10,8 meter breed. De diepgang was 3,9 meter, wat toch nog tamelijk diep was. Daarom werd bij het in kaart brengen van rivieren of riviermondingen, gebruik gemaakt van de bij het schip behorende motorsloepen of van zogenaamde dregboten. Dit waren scheepjes van 48 ton, 20 meter lang, 4,4 meter breed met een diepgang van 1,2 meter. Als er sprake was van samenwerking met de dregboten of de sloepen dan ging de Luymes voor anker. De bemanning was vrij groot, liefst 103 man, maar er moest dan ook gewerkt worden. Haast alle lodingen werden nog met de hand, dus loodlijn, gedaan. Al had men al een vrij goed echolood de Kelvin Hughes MS-26-G dat ruim 30 jaar bij de marine in gebruik is geweest. De bewapening was minimaal, twee 20mm Oerlikons, een 40mm Oerlikon, twee dieptebommenwerpers en een enkele mousetrapp. Voldoende voor zelfverdediging in afgelegen gebieden. Het machinevermogen van 200 pk was voldoende om het schip met een 15 mijls vaart naar het andere einde van de wereld te sturen.

Hr.Ms. Luymes was vernoemd naar kapitein-ter-zee J.H.L. Luymes (1869-1943). Hij was een pionier van de Hydrografische dienst. In 1908 was hij commandant van het opnemingsvaartuig Hr.Ms. Van

Doorn en bracht daarmee het zeegebied rond de kleine Soenda eilanden in kaart. Van 1920- 1935 was hij chef van de afdeling Hydrografie. Hij genoot wereldfaam vanwege zijn hydrografische publikaties.

Het sloopseembleem is - zoals gebruikelijk - afgeleid van het familiewapen van Luymes. Het schild is in tweeën gedeeld. Helft I bevat in zilver een geopende schaar in het midden geplaatst op een naar rechts wijzende pijl en gedekt door een kroon, alles van sabel. Alleen de kroon is gevoerd van keel. Helft II bevat in zilver een omgekeerd anker van sabel.

De bemanning van Hr. Ms. „Luymes“ heet U van harte welkom aan boord. Het verheugt ons om aan U, die met velen van ons vriendschapsbanden berit en hen gastvrijheid bood - en aan onze gezinnen in Paramaribo iets te kunnen laten zien van het sloop, dat ons werk en tegelijk ons varende huis is.

Op de volgende bladzijden zult U geen technische verhandeling over sloop of werk vinden. Er wordt U heel in het kort iets verteld van de levensloop van Hr. Ms. „Luymes“, van het werk, U raakt wegwijis met wat sloopstaal en tenslotte ziet U de route geschetst, welke we op dere vaardag volgen.

Wij wensen U een prettige tocht.

LEVENSLIOP

Het schip werd genoemd naar de kapitein ter zee J.L.H. Luymes, die van 1920-1935 chef der hydrografie was.

Het werd afgeleverd in mei 1952 door de Werf GUSTO te Schiedam.

Tot april 1954 verbleef de Luymes in Europese wateren oa. voor visserij-inspektie



- | | |
|-----------------------------|--|
| april 1954 - augustus 1954 | reparatie Rijkswerf Den Helder. |
| november 1954 - april 1957 | hydrografisch werk rond Nieuw Guinea. |
| juni 1957 - mei 1958 | reparatie Rijkswerf Den Helder. |
| oktober 1958 - januari 1961 | hydrografisch werk aan de zuidkust van Nieuw Guinea. |



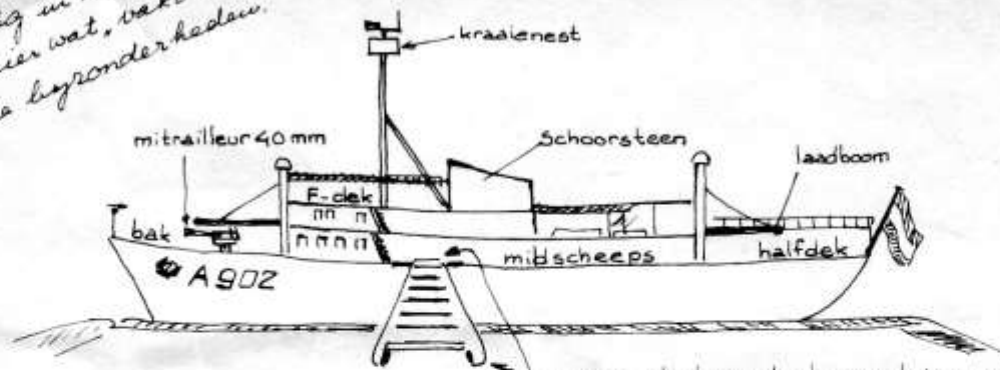
- | | |
|------------------------|---|
| maart 1961 - dec. 1961 | reparatie Rijkswerf |
| mei 1962 - okt 1962 | grijsgeschilderd in Nieuw Guinea als personeels-transport schip tijdens de acties met Indonesië |

- | | |
|------------------------------|---|
| maart 1963 - september 1964 | hydrografisch werk Noordzee. |
| oktober 1964 - augustus 1965 | Suriname, hydrografische opnemingen op Corantijn- en Nickerie rivier. |
| September 1965 - maart 1966 | reparatie bij de werf Verolme. |
| maart 1966 - september 1966 | hydrografisch en oceanografisch werk in Noordzee en Atlantische Oceaan. |
| oktober 1966 | te Curacao, teneinde Hr.Ms. „Snellius“ af te lossen. |
| oktober 1966 - heden | hydrografische werkzaamheden op het Continentaal Plat van Suriname. |

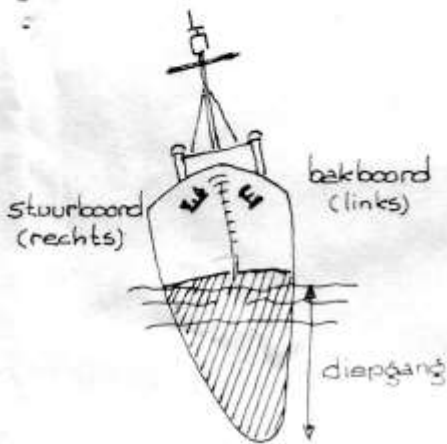


SCHEEPSPRAAT

Zeelui zijn altijd een beetje eigenaardig in hun taalje, daarom hier wat „vaktermen“ en enkele bijzonderheden.



over de loopplank gaat U aan boord het gedeelte van het dek waar U aan boord stapt heet valreep



Afmetingen van ons schip:

lengte	71 meter
breedte	11 meter
diepgang	4 meter
tonnage	1200 brutoregister ton

Twee 6 cilinder STORK dieselmotoren van 1000 PK elk, geven het schip een maximum snelheid van 14 mijl per uur dat is 26 km p uur
14 knopen

Wanneer U de echte landrot wilt spelen dan spreekt U over „deze boot“

U kunt al aardig meepraten wanneer U het over dit schip hebt, want de enige boten bij de manne zijn onderzee boten.



Als U wat overboord gooit, dan nooit aan loefzij (waar de wind opstaat) maar aan lijzij, anders waait de rommel weer aan boord

Er is hier geen gezagvoerder maar een Commandant; de stuurliu zijn zee-officieren, de werktuigkundige is officier v/d technische dienst. En is geen purser maar een OVA (officier van administratie) en de dokter blijft dokter. Dan zijn er de schipper en de majoor machinist, beide oudste onderofficier van respectievelijk „het dek“ en de machinekamer.

Is het te ingewikkeld? Als U „meneer“ zegt luisteren ze allemaal, al is nog al eenvoudig

Weet U wat een „kanepieper“ is?

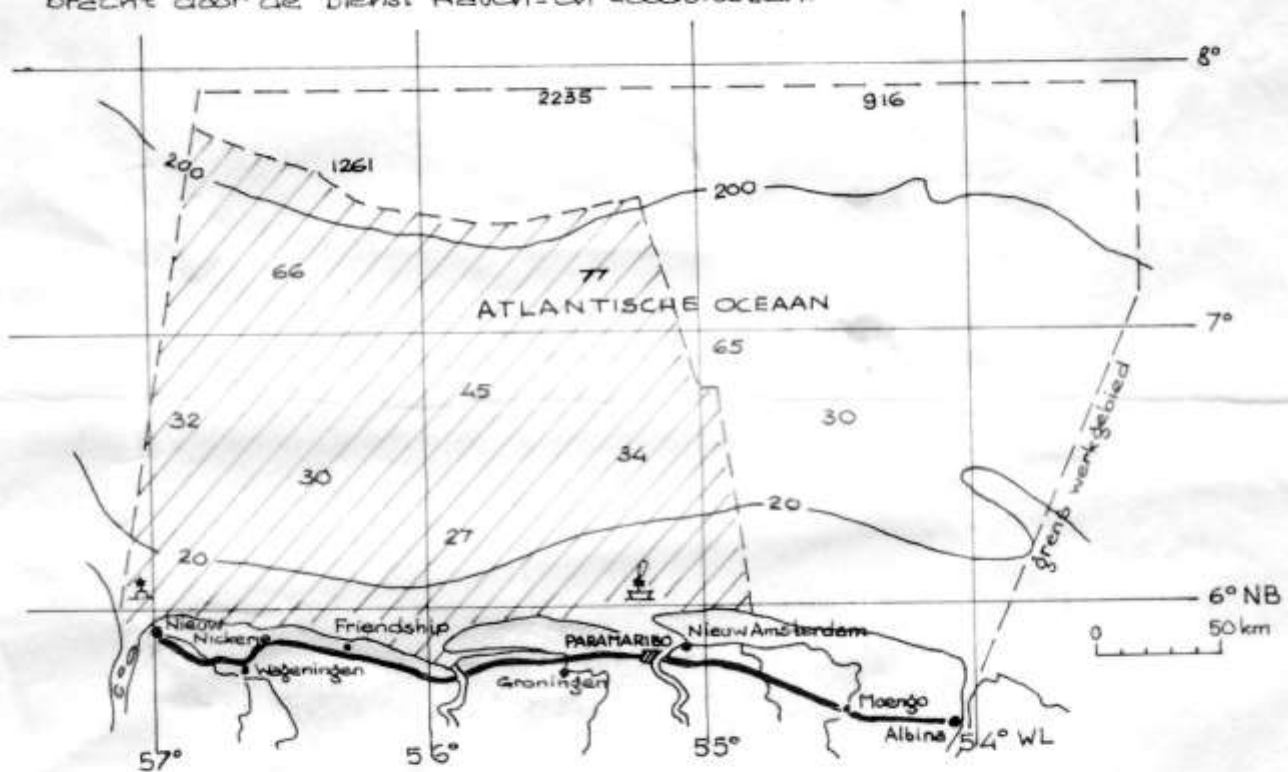
Hij werkt in de kombuis en zijn hulp heet versekaler. Bij hem halen die zeuns de vette hap. Dat zal dus wel een kook zijn.

WAT DOET HR.MS. „LUYMES“ IN SURINAME?

Op verzoek van de Surinaamse regering verricht de Hydrografische dienst van het ministerie van defensie met één van haar schepen dieptemetingen: 1^e in het zeegebied van Suriname van de kust tot een diepte van 200 meter (dat is 200 km uit de kust); 2^e in de mondingen der rivieren.

Onderstaand kaartje toont U het gebied, waarvan het gearceerde /// gedeelte gearceerd is.

Het betekent een vernieuwing van de zeekaarten, die de koopvaardij nodig heeft om deze kust te bevaren. De laatste dieptemetingen (wij noemen dat „ladingen“) langs de gehele kust werden gedaan in 1928. Het wordt dus wel tijd dat er iets nieuws komt. De rivieren en riviermondingen werden regelmatig gecontroleerd en in kaart gebracht door de Dienst Haven- en Loodswezen.

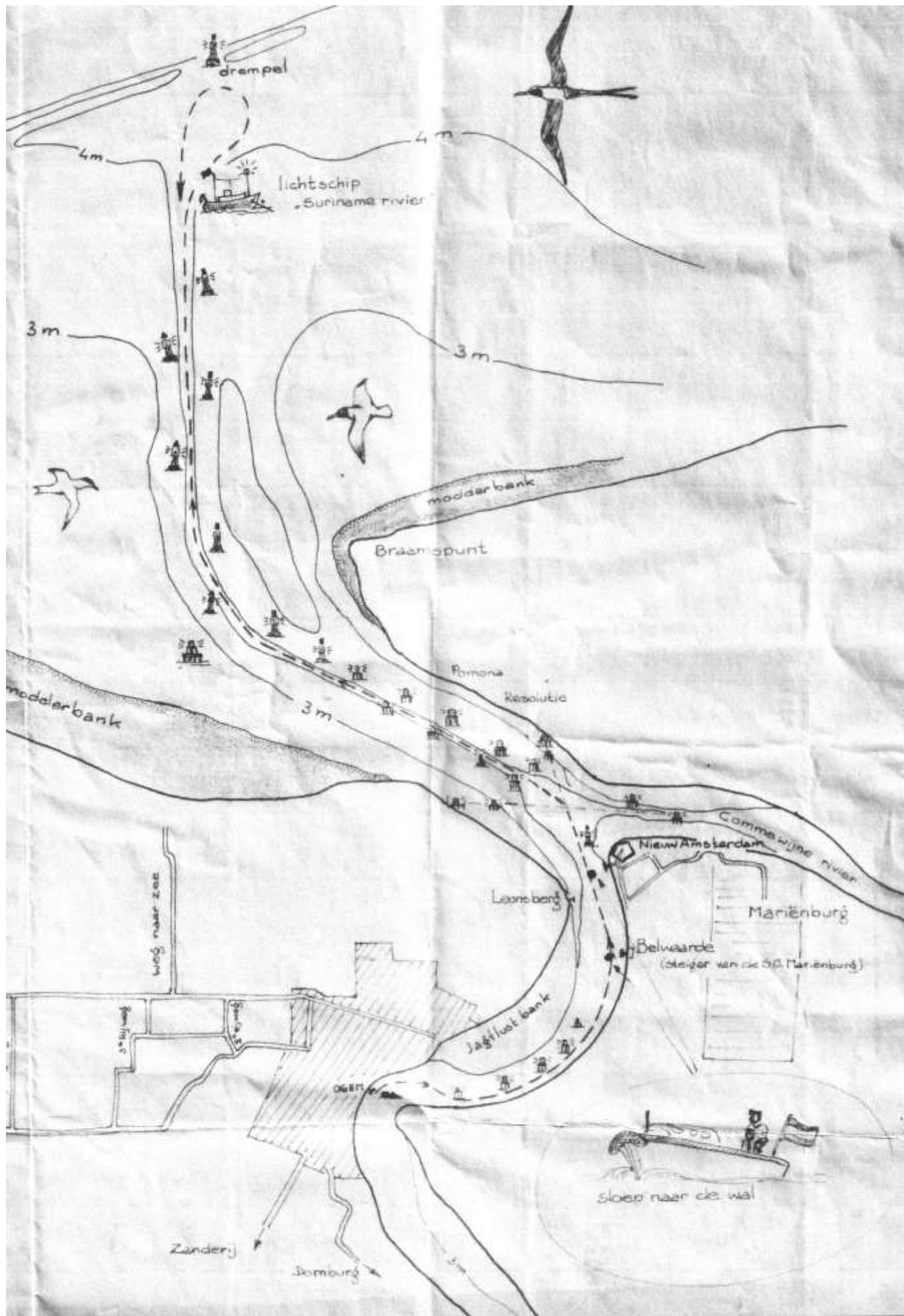


Hr.Ms. „Snellius“ kwam hier december 1965 en verrichtte naast het hydrografische werk ook zwaarbekrachtmetingen en assistente geologen en biologen bij hun onderzoek.

In oktober 1966 kwam Hr.Ms. „Luymes“ de Snellius aflossen. De dieptemetingen zullen februari 1969 beëindigd zijn, waarna weer wordt geassisteerd bij een wetenschappelijk bodemonderzoek.

Eind mei 1969 verlaat Hr.Ms. „Luymes“ Suriname en zal de hydrografische dienst haar opdracht hebben voltooid.





Het afgelopen jaar

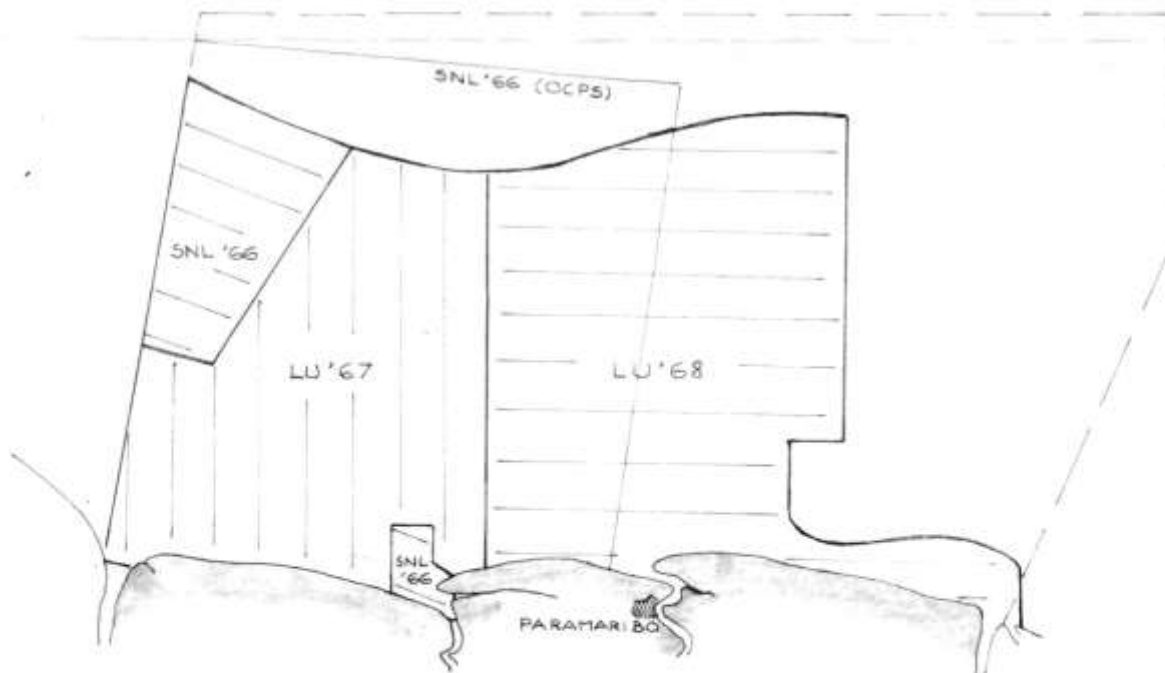
Het was onmenselijk vroeg die ochtend op HATO, toen "de nieuwe club" arriveerde. Sinds dat vroege ochtenduur van de 12e september 1967 is er weer heel wat gebeurd.

Toen we de werf verlieten werkte het een en ander minder goed dan voorheen en het duurde dan ook een tijdje voor we dit te boven waren. Een beetje langzaam werd de reis naar Suriname ondernomen en daar zou ons niet veel goeds wachten.

Zodra de opname op 23 oktober 1967 begon kwamen de moeilijkheden met echoloden. Uiteindelijk hielden we alleen het diepzee-echolood over, dat er op 21 november ook mee op hield. Tot overmaat van ramp (voor Uw commandant tenminste) moest het schip op 6 december naar Curacao vertrekken om daar dienst te doen als stationsschip tot 20 december.

In 1968 begon het allemaal wat beter, tot op 12 februari bleek dat het drink- en waswater zodanig was verontreinigd door de deeltjes die loslieten van de wanden der tanks, dat doorgaan onverantwoord was. De voor eind maart geplande reparatie werd vervroegd en van 20 februari tot 5 maart verbleef de Luymes weer in Willemstad.

Daarna eindelijk kon het opnamewerk ongehinderd doorgaan tot 27 juli. Wel speelde het water ons de laatste weken weer parten en het zal weer nodig zijn de tanks volledig te reinigen.



Het schetsje laat zien wat er het afgelopen jaar is gebeurd. We zien wel dat de achterstand die aanvankelijk dreigde te ontstaan behoorlijk werd wegge- werkt. Ieders impuls zal het zijn te zeggen dat het afgelopen jaar verreweg het hardst is gewerkt. Als ik dat zou beamen, dan zou ik voorgaande bemanningen onrecht aandoen. Tenslotte moest Hr.Ms. "Snellius" de hele zaak helpen

opzetten

opzetten en beginnen met een landmeting die veel inspanning vereiste. Pas in maart, toen Decca klaar was, kon worden begonnen met opnamewerk op zee. Daarna volgden 6 weken van keihard werken tijdens het bodemonderzoek van OCPS 1966.

Goed, zult U zeggen maar de vorige Luymes bemanning dan? Toen waren de afstanden tussen de lodingslagen nog zeer gering en pas halverwege hun term werd besloten het Suriname gebied "wat wijder te gaan beloden".

De cijfers zullen het dus moeten uitwijzen.

Door de 1966 - '67 bemanning werd

143 dagen op het opnameterrein doorgebracht
14x een prikkerpeilschaal gelegd
2x een stroommeter gelegd (één verloren)
met het schip 6429 mijl gelood (11906 km)
met de sloepen 1068 mijl gelood (1978 km).

Door de huidige bemanning werd

121 dagen op het opnameterrein doorgebracht
12x een prikkerpeilschaal gelegd
2x de stroommeter gelegd (ging verloren)
met het schip 5697 mijl gelood (10551 km)
met de sloepen 751 mijl gelood (1391 km)

(Totaal is in Suriname 16000 mijl = 29632 km gelood).

En probeer ik hiermee nu aan te tonen dat er matig is gewerkt het afgelopen jaar? In het geheel niet; ik zei al eerder: "We hebben de achterstand die we in december hadden fraai ingehaald".

Over het afgelopen jaar kan ik zeggen dat iedereen met enthousiasme heeft gewerkt en er zijn sommigen onder U die echt wel eens reden hadden moedeloos te worden. Niettemin heeft ieders opgewektheid mij steeds getroffen en ik dank U allen voor de bijdrage die U het afgelopen jaar hebt geleverd aan het werk in Suriname.

Op 22 augustus zal ik weer op HATO staan en U zien wegvliegen. Ik hoop dat U alle vreugde tegemoet zult vliegen. Ik wens U een gelukkig weerzien met Uw gezin, Uw ouders of verloofden, een prettig verlof en tenslotte een goede plaatsing.



J.C. Kreffer
(J.C. Kreffer)

