

3331] - [V]

* SNELLIUS

type: opnemingsvaartuig
werfnummer: 595
ontwerper: Stenger
naamsein: A 907
radio-roepnaam: PAUE
hulpgetal: 1025-8
embleem: "In keel drie rozen van zilver".
(M.B. 8 februari 1952 no. 283769/277986).
tonnage: 1.090 ton standaard
1.538 ton vol
afmetingen: lengte 71.40 m
breedte 10.80 m
diepgang 4.00 m
voortstuwng: 2 4 tact Stork dieselmotoren (elk 1000 pk)
vermogen: 2.000 pk
schroeven: 2
snelheid: 15 kn
bemanning: 108
bewapening: 1 dubbel mitrailleur van 40 mm
2 dubbele mitrailleurs van 20 mm
1 enkele mousetrap
in 1972: ontwapend

03-01-1949 Kiel gelegd bij Scheepswerf en Machinefabriek P.Smit Jr. te Rotterdam.

09-12-1950 Te water gelaten (14-04-1951?: ceremonieel)

04-02-1952 In dienst gesteld.

* cdt Boegborn G.A. IN 04-02-1952 tot 26-08-1952
(KLTz)

04-02-1952 In dienst gesteld, liggend bij de Machinefabriek en Scheepswerf P.Smit jr. te Rotterdam.

19-02-1952 Vertrek van Den Helder naar Nieuw-Guinea.

27-02-1952 Aankomst te Monaco, waar een contact is met het Internationaal Hydrografisch Bureau.

01-03-1952 Vertrek van Monaco. Benoorden Corsica en Straat van Messina wordt koersgezet naa Port Sa<d

06-03-1952 Aankomst te Port Sa<d.

06-03-1952 Vertrek van Port Sa<d.

06-03-1952 Aankomst te Suez.

Er wordt een blindedarm-pati&nt gedebarbeerd (Hofm.3ekls M.C. Doornkamp).

06-03-1952 Vertrek van Suez.

De doorvaart van het kanaal wordt in 9 uur volbracht.

10-03-1952 Er wordt rendez-vous gemaakt met de "Van Galen", die op de thuisreis is. De bemanningen kregen gelegenheid over en weer op te lopen.

De "Van Galen" pikte later in Suez genoemde Hofmeester weer op.

11-03-1952 Aankomst te Aden.

13-03-1952 Vertrek van Aden.

20-03-1952 Aankomst te Colombo.

24-03-1952 Vertrek van Colombo.

29-03-1952 Aankomst te Singapore.

31-03-1952 Vertrek van Singapore.

Bij Pulu Bukum wordt olie geladen.

02-04-1952 Men ontmoet de "Johan Maurits van Nassau". De schepen passeren dicht langs elkaar, waarbij de SNELLIUS een rondje vaart om de slechts 6 mijl lopende tegenligger.

03-04-1952 Er vindt een explosie plaats in de machinekamer, waarbij twee

zwaargewonden vallen.

- 03-04-1952 Brandon Bravo C.C., adelborst TD 1e klasse; zwaar gewond.
03-04-1952 Grolle L., stoker 1e klasse; zwaar gewond.
03-04-1952 Jelles C., sergeant-machinist; licht gewond.
03-04-1952 Kruik I., korporaal-machinist; licht gewond.
Er wordt besloten de zwaargewonden naar Soerabaja te brengen.
04-04-1952 Aankomst beO Zwaantjesdroogte. Het schip gaat voor anker en moet 12 uur wachten op de diplomatieke toestemming.
05-04-1952 Aankomst te Soerabaja en meert af aan de Madurakade, waar de cdt van de "Gadja Made" (ex Tjerk "Hiddis" namens de commandant Van de Marine te Surabaja komt complimenteren.
De hoofd van de Nederlandse missie Kltz Daane Bolier was hierbij aanwezig.
De gewonden worden aan wal gebracht en in het Darmo-ziekenhuis opgenomen.
05-04-1952 Vertrek van Soerabaja. Via het Oostervaarwater wordt naar buiten gestoomd, waarna koers wordt gezet Noord van de Kleine Soenda-eilanden, Straat Wangi-Wangi ZO Sulawes (voorm.Celebes) en benoorden Buru (voorm.Boeroe) en Seram (Voorm(Ceram) door Straat Sagewin (?) naar Sorong.
11-04-1952 Aankomst te Sorong (Nieuw-Guinea).
In de haven zijn ook aanwezig de "Van Kinsbergen" en de "Woendi" .
11-04-1952 Vertrek van Sorong.
13-04-1952 Aankomst te Biak.
13-04-1952 Aankomst te Biak.
14-04-1952 Vertrek van Biak.
16-04-1952 Aankomst te Hollandia.
In de haven zijn ook aanwezig de "Boeroe" en de "L 9612".
- -1952 De SNELLIUS gekwelt door allerlei mankementen doet opnemings-en dregwerkzaamheden in de Humboldtbaai en andere gebieden zoals hierna aangegeven.
-06-1952 De SNELLIUS voegt zich bij de "Dreg I" en "Dreg II" in de Soriodelagune.
-07-1952; Straat Seleh wordt opgenomen.
-08-1952Û

* cdt Steensma J.J. 26-08-1952 tot 09-03-1954
-09-1952; Er worden opnamen gedaan nabij Manokwarie.
-10-1952Û

-10-1952; Straat Seleh wordt opgenomen.
-12-1952Û

-12-1952; Idem de Geelvinkbaai.
-01-1953Û

28-02-1953; Het schip is voor een reparatieperiode in Australie.
24-07-1953Û

- -1953 Gedurende 1953 worden met de 2 Dregboten (I en II) opnemingen gedaan in Sjeri (?), Straat Sele en de zuidelijke ingang van Straat Sele (Zw Sorong).
- -1954 Gedurende 1954 worden met de 2 Dregboten (I en II) opnemingen gedaan zoals:
Rede Miei-Wassior.
Zuidingang Straat Sele (o.a. voortzetting af te dreggen gebied nabij Jef Joes).
Soridobaai; voortzetting opnamewerkzaamheden i.v.m. opruimen (met springmiddelen) van ondiepten in genoemde lagune en haar toegang, waarna beide worden afgedregd tot 11 meter diepte.
Imbibaai (plaatselijk dregwerk).

Geelvinkbaai (onderzoek naar gerapporteerde gevaren).

* cdt Langeraar W. (Ir.) 09-03-1954 tot 08-11-1954
Ltz1

- -1954 De eerder genoemde werkzaamheden worden gedurende ñ 2« maand onderbroken i.v.m. reparatiewerkzaamheden in Brisbane (Australie).

30-06-1954 Vertrek van Hollandia.

Er wordt koers gezet benoorden Australisch Nieuw-Guinea, Louisade archipel, rond Rossel-eiland en daarna zuidwaarts door de Koraalzee en de Westelijke Stille-Oceaan.

De SNELLIUS is uitgerust voor het uitzenden van synoptische scheepsweerrapporten en wel 4x per dag (synoptisch is kort, samenhangend overzichtelijk en samenhangend).

Ter vergroting van de zeewaardigheid blijven een motorsloep, een vlet en een B4-sloep te Hollandia achter, met a.w. het schip vertrekt met een vlet en twee motorsloepen, wat voor een totale bemanningen van ca 100 man in feite te gering is, maar ter aanvulling hiervan waren diverse vlotten meegenomen.

Voorts werd minder victualie dan normaal meegenomen, wat betekend dat alles geborgen kan worden in de daarvoor bestemde bergplaatsen. Het grootste deel van de aluminium tent was eveneens achtergelaten (zie de verschillende foto's waarop bedoelde tent heel uitgebreid wordt getoond; overigens een heel persoonlijke mening van AJ).

Bij vertrek wordt alleen gevaren met de stuurboordschroef, daar het verstelmechanisme van de BB-schroef een lekkage van de hydro-lische olie vertoont. Om, indien nodig toch over de bakboordschroef te kunnen beschikken wordt 1.000 liter (extra?) hydro-lische olie in reserve meegenomen teraanvulling van het (eventuele) lekkageverlies.

10-07-1954 De wind neemt toe met een kracht van 6/7 (beaufort) uit Oostelijke richting. Op de platvoet wordt 15.000 liter waswater overgepompt van de voortrimptank naar de beide waswatertanks met als gevolg dat het schip minder water over de bak overneemt.

(er wordt ons hier iets fundamenteels medegedeeld over het hoe of waarom van dit of dat te doen aan boord van een schip. Ik ben hiervoor niet opgeleid; ik moet wel mededelen, maar afblijven van of hier sprake is van juiste beslissingen; ik ga uit van de professie van de verantwoordelijke mannen).

(er is hier sprake van wilde tot hoge zee, met windsnelheden van 12.5 tot 18.2 m per seconde, wat betekend ergens tussen 45 tot 65 km per uur wat, (op zee) zeker heel veel is.

Er zijn meerdere indicaties dat het gaat om redelijk barre omstandigheden en in een heel aparte directory heb ik de belangrijkste onderdelen daarvan in een kader opgenomen (zie BEAUFORT).

11-07-1954; Tijdens een cycloon wordt het schip door goed zeemanschap
13-07-1954 behouden en loopt het slechts 'geringe' schade op.

15-07-1954 Aankomst te Brisbane (Queensland, Australie), waar het schip wordt gedokt.

27-08-1954 Vertrek van Brisbane met de "L 9607" op sleeptouw.
Via het Great Barrišre Rif, Torres, Arafoera zee wordt Pulu Pisang bereikt, waar de sleep wordt losgemaakt. Op eigen kracht gaan de twee schepen via de Sele straat koers Sorong.

07-09-1954 Aankomst te Sorong (De "L 9607" gaat rechtstreeks door naar Biak).

07-09-1954 Vertrek van Sorong.

07-09-1954 Aankomst te Biak.

10-09-1954 Vertrek van Biak.

11-09-1954 Aankomst te Hollandia.

(De commandant, oudste officier, hoofd machinekamer, majoor-machinist, bootzman, serg.-electromonteur en 2 kwartiermeester ontvangen van de Bevelhebber der Zeestrijdkrachten een tevredenheidsbetuiging).

-11-1954 De SNELLIUS wordt door de "Luymes" afgelost.

* cdt Smith J. 08-11-1954 tot 17-01-1955
Kltz

10-11-1954 Vertrek van Hollandia, met op sleep de "L 9608".
De reis gaat langs de Noordkust van Nieuw Guinea, zuidelijk van Biak naar Straat Sagewin, Vervolgens langs de Nw punt van Boeroe, van Wangi-Wangi, Zd van Saleier en west van de Tiger-eilanden door de Javazee; ten noorden van de Postillon- en Pternoster eilanden, waarna langs de Arend-eilanden en Malembo door via Straat Karimata en de Zuid Chinese Zee wordt opgestoomd naar Straat Singapore. Nabij de Johore Shoal boei wordt het sleepcontact met de "L 9608" verbroken.

24-11-1954 Aankomst te Singapore. De "L 9608" meert langszij de SNELLIUS. 2)

27-11-1954 Vertrek van Singapore (zonder de "L 9608").

03-12-1954 Aankomst te Bombay.

10-12-1954 Vertrek van Bombay.

18-12-1954 Aankomst te Djeddah.

20-12-1954 Vertrek van Djeddah.

22-12-1954 Aankomst te Suez.

22-12-1954 Vertrek van Suez door het kanaal.

22-12-1954 Aankomst te Port Sa<d.

23-12-1954 Vertrek van Port Sa<d.

29-12-1954 Aankomst te Algiers.

01-01-1955 Vertrek van Algiers.

08-01-1955 Aankomst te Den Helder.

? * cdt Liong Bie Thung E. (td) 17-01-1955 tot 28-01-1955
Ltz2

* cdt Smith J. 28-01-1955 tot 01-09-1955
Kltz

* cdt Oever R.v.d. 01-09-1955 tot 15-10-1956
Ltz1

25-10-1955 Vertrek van Den Helder.
Tussen Kaap Vincent en Straat Gibraltar is het dermate slecht weer dat op

30-10-1955 voor ruim 5 uur moet worden bijgelegd. Ook in de Middellandse Zee is het weer uitermate slecht.

03-11-1955 Aankomst te Palermo, waar drinkwater wordt geladen.

07-11-1955 Aankomst te Palermo.

08-11-1955 Aankomst te Malta.

08-11-1955 Vertrek van Malta.

12-11-1955 Aankomst te Port Sa<d.

12-11-1955 Vertrek van Port Sa<d.

17-11-1955 Aankomst te Aden waar olie geladen wordt.

19-11-1955 Vertrek van Aden.

27-11-1955 Aankomst ter rede Colombo.

28-11-1955 Aankomst te Colombo.

01-12-1955 Vertrek van Colombo.

07-12-1955 Aankomst te Pulu Bukum, waar olie geladen wordt.

Hierna wordt afgemeert in de haven van Singapore.

Er wordt een reparatie aan de stuurboord-ankerslip.

12-12-1955 Vertrek van Singapore.

Via de Straat Singapore, Zuid Chinese Zee, Straat Karimata, Java Zee, Straat Saleier, Straat Wangi-Wangi, de Banda en Ceram Zee en Straat Sagewin wordt opgestoomd naar Sorong.

18-12-1955 Aankomst te Sorong (Nieuw-Guinea).

23-12-1955 Aankomst te Hollandia.

De taak van de SNELLIUS zal in elk geval worden de heropneming van de Arafoera Zee.

- -1956 Met de "Luymes" en de dregboten worden dregwerkzaamheden gedaan in het vaarwater bewesten Salawati, Imbibaaï, Hollandia en rede Sarmi.

* cdt Wit J.E.de 15-10-1956 tot 20-10-1958

- -1957 De SNELLIUS verricht hydrografische opnemingen met behulp van de 'decca chain' nabij Merauke. Op verschillende punten op het land zijn zewnders en andere installaties geplaatst, die in hoofdzaak door Engels personeel is bemand.

26-06-1957 Aankomst te Manokwari.

18-07-1957 De SNELLIUS gaat als eerste grote schip op de dwarshelling te Manokwari (De reparatie duurt 4 maanden).

* cdt Rees P.v. 20-10-1958 tot 09-01-1959 UIT

21-10-1957 Vertrek naar het werkterrein aan de zuidkust van Nieuw-Guinea. in gezelschap van de dregboten ("Dreg I" en Dreg II" ??).

16-11-1957 Tijdens de hydrografische werkzaamheden nabij Merauke. komt door een vliegtuigongeval om het leven Ltz2OC Z.W. Mouton, terwijl de Engels leider van de Decca-installatie ernstig gewond wordt.

- -1958 De SNELLIUS draagt het werk van hydrografische opnamen met behulp van het Decca-chain over aan de "Luymes".

30-10-1958 Vertrek van Biak. Via Morotai, Helen en het Asiarif, met het doel daar enige diepzeelodgingen te doen, wordt opgestoomd naar Singapore.

07-11-1958 Aankomst te Singapore.

11-11-1958 Vertrek van Singapore.

25-11-1958 Aankomst te Aden waar olie wordt geladen.

- -1958 Vertrek van Aden.

30-11-1958; Het schip vaart door het Suez-kanaal.

01-12-1958

08-12-1958 Aankomst te Malaga.

11-12-1958 Vertrek van Malaga.

17-12-1958 Aankomst te Den Helder.

- -1959 Het schip gaat voor 8 maanden in 4e traps onderhoud.

* cdt Plaatsman P.Th. IN 01-09-1959 tot 30-12-1959

Ltz1

03-11-1959 Vertrek van Den Helder naar Nieuw-Guinea.

In de Golf van Biscaje wordt met gunstig gevolg diepzee-echolood beproefd.

14-11-1959 Aankomst te Alexandri%.

18-11-1959 Vertrek van Alexandri%.

19-11-1959 Aankomst te Port Sa<d.

19-11-1959 Vertrek van Port Sa<d.

20-11-1959 Aankomst te Suez.

20-11-1959 Vertrek van Suez.

25-11-1959 Aankomst te Djibouti waar olie en water wordt geladen.

25-11-1959 Vertrek van Djibouti.

04-12-1959 Aankomst te Colombo.

07-12-1959 Vertrek van Colombo. Nabij Christmas Island worden diepzeelodgingen verricht. Hierna wordt koers gezet naar Portugees Timor. Bezuiden langs Timor en de Tanimbar eilanden en beoosten de Aroe wordt door de Arafoerazee koers gezet naar de Zuidkust van Nieuw-

Guinea. Op de dagwacht wordt het Charles-Louis gebergte verkend, waarna de zuidwestkust wordt gevolgd tot Straat Sele Na de Straat gepasseerd te zijn wordt opgestoomd om tussen Helen-rif en Asia eilanden diepzeepeilingen te doen wat door technische storing gedeeltelijk mislukte. Via Mapia eiland, waar met behulp van het ondiepwaterecholood peilingen worden gedaan, wordt opgestoomd naar Biak.

24-12-1959 Aankomst te Biak.

Het schip is bestemd voor opnemingswerkzaamheden bij de Vogelkop.

* cdt Schalkwijk J.M. 30-12-1959 tot 20-06-1961

- -1960 De SNELLIUS verricht opnamen werkzaamheden bij Salawatie (nabij Straat Sele), nabij Fak Fak, Karawatoe en de Kaimanabaai.

- -1961 In het 1e halfjaar worden dregwerkzaamheden aan de Westkust van Nieuw-Guinea gedaan alsmede een heropneming op de Noordkust van Noemfoer (ook Numfor; ook Mefoor), eiland ten O. van Manokwari.

-05-1961 Het is belast met de Decca-kartering aan de Zuidkust van Nieuw-Guinea, waarbij tevens een heropneming van de mond van de Aikarivier plaats heeft, terwijl ook de toegang tot de Pisangbaai wordt onderzocht (helaas geen nadere aanduidingen te geven; overigens noemt JKM1961, blz 97 ook nog de Tipoekarivier). Bij deze werkzaamheden is behulpzaam het Gouvernementsvaartuig "Oranje". Gedurende deze werkzaamheden is er ook een commando-wisseling.

* cdt Oever R.v.d. 20-06-1961 tot 29-05-1962

- -1962 Vertrek van Biak.

- -1962 Aankomst te Hongkong, waar het schip een dok- en onderhoudsbeurt ondergaat.

- -1962 Vertrek van Hongkong.

- -1962 Aankomst te

- -1962

* cdt Werkum F.H.v. 29-05-1962 tot 17-09-1962

-05-1962 Tijdens de infiltraties door Indonesiers vaart het schip zonder navigatielichten en geheel gecamoufleerd. De "Limburg" onderschept het schip zonder het te herkennen en lost enkele schoten voor de boeg. De SNELLIUS geeft onmiddellijk een radiobericht, dat erger voorkomt.

* cdt Gent W.G.v. td 17-09-1962 tot 27-09-1962

* cdt Barends S. 27-09-1962 tot 14-12-1962 UIT
Ltz20C

01-10-1962 De soevereiniteit van Nederl.Nieuw Guinea wordt overgedragen aan de Verenigde Naties.

08-10-1962 Vertrek van Biak.

09-10-1962 Voor Sorong wordt de kwartiermeester Pormes, wiens zoon ernstig ziek is door een schouw van boord gehaald. De reis wordt voortgezet. Via het zuiden van Mindonao en benoorden Borneo wordt met mooi weer opgestoomd naar Singapore.

16-10-1962 Aankomst te Singapore (Naval Base).

18-10-1962 Vertrek van Singapore.

18-10-1962 Aankomst te Pulu Bukum waar olie wordt geladen.

19-10-1962 Vertrek van Pulu Bukum. Via Straat Malakka, Ceylon en de Zuidpunt van India en vervolgens langs de Indiase kust wordt richting Bombay opgestoomd.

29-10-1962 Er wordt rendez-vous gemaakt met de "Friesland" en "Kortenaer", gezamenlijk wordt opgestoomd naar Bombay.

29-10-1962 Aankomst te Bombay.

31-10-1962 Vertrek van Bombay. Op zee wordt het verband verbroken en de SNELLIUS vervolgt zelfstandig de reis.

06-11-1962 Aankomst te Aden waar in de haven geankerd wordt.
Er wordt olie geladen.

06-11-1962 Vertrek van Aden.

11-11-1962 Aankomst te Suez waar voor anker wordt gegaan voor de afdoening van de Kanaalformaliteiten.

11-11-1962 Vertrek van Suez. Het kanaal wordt gepasseerd.

11-11-1962 Aankomst te Port Said, waar langs de oliesteiger wordt afgemeerd.

12-11-1962 Vertrek van Port Said nadat eerst olie en water is geladen.

15-11-1962 Malta wordt aangelopen. Door een defect aan de BB hoofdmotor komt het schip eerst voor La Goulette. Na hewt a/b nemen van de loods wordt door het Kanaal van La Goulette naar Tunis gevaren.

16-11-1962 Aankomst te Tunis, waar te 19.55 uur afgemeerd wordt in Port Central.

19-11-1962 Vertrek van Tunis.
Te La Goulette wordt olie geladen. 3)

22-11-1962 Gibraltar wordt gepasseerd waar naamseinwisseling met HMS "Corunna" plaats vond.

27-11-1962 Er wordt hinder van mist ondervonden.
De Nieuwe Waterweg wordt aangelopen.

27-11-1962 Aankomst te Hoek van Holland. Bij de Berghaven komt de Sbn Technische Dienst C.F. v.d. Zijl voor een werkbezoek a/b.

27-11-1962 Vertrek van Hoek van Holland.

27-11-1962 Aankomst te Den Helder waar op de rede geankerd wordt.
Sbn Technische Dienst C.F. v.d. Zijl debarkeert.

28-11-1962 De douane komt a/b. Nadat het schip is vrijgegeven embarkeerd de Commandant Zeemacht Nederland, vice adm. M.A.N. Baron de Vos van Steenwijk. Na een toespraak gaat het anker op en wordt in de Nieuwe Haven afgemeerd langs steiger 15.

28-11-1962 Aankomst te Den Helder.

14-12-1962 Het schip wordt uit dienst gesteld en overgedragen aan de DCJF te Den Helder voor conservatie.

17-12-1962 De SNELLIUS wordt naar Schiedam verslept om bij de 'Werf Gusto' in onderhoud te gaan. (JKM 1962, blz 89 spreekt van 'overdragen' aan de Werf Gusto).

* cdt Linde J.G.C.v.d. IN 12-07-1963 tot 20-09-1963 4)

* cdt Boshouwers J.F.M. td 20-09-1963 tot 07-10-1963 4)

* cdt Brabander F. 07-10-1963 tot 22-10-1965 4)
Ltz1

- -1963 Het schip is belast met een hydrografische opdracht inzake de toegangen naar Europoort.

- -1964 Gedurende 1964 tot aan nov.1964 wordt voor korte perioden de visserpolitietoek van de "Wolf" waargenomen. 5)

06-01-1964; Gedurende deze periode worden werkzaamheden verricht bij de
23-01-1964; westaanloop van Hoek van Holland.
De werkzaamheden zijn: het in kaart brengen van de zeeboom;
bepaling van de grondsoort van de bodem;
met sonar opsporen van wrakken en deze in kaart brengen.

30-01-1964; Er wordt een wrakkenonderzoek uitgevoerd nabij de
26-02-1964; Hinderbanken.

03-03-1964; Het Friese Zeegat wordt in kaart gebracht.
13-03-1964;

18-03-1964 Vertrek van Den Helder.

19-03-1964 Aankomst te Londen voor een niet-officieel bezoek.
23-03-1964 Vertrek van Londen.
23-03-1964 Aankomst te Chatham voor een routine bezoek.
24-03-1964 Vertrek van Chatham.

01-04-1964; Er worden in de Noordzee zelfregisterende bodempeilschalen
22-04-1964Û gelegd voor het verkrijgen van getij-gegevens, terwijl
in het Friese Zeegat het lodingswerk wordt voortgezet, voorzover
het weer dit toelaat.

28-04-1964; Het werk in het Friese Zeegat wordt ondanks ongunstig weer
13-05-1964Û voortgezet, terwijl ook de bodempeilschalen worden opgehaald.
Nabij Ameland wordt een wrakken-onderzoek gedaan.

13-05-1964 Het schip wordt bij de Rijkswerf verbouwd i.v.m. deelname aan het
grote Navado-project.
(NAVADO = North Atlantic Vidal and Dalrymple Oceanography).
De teken- en kaartenkamer worden gewijzigd; een ruimte voor
een gravimeter omgebouwd; een diepzee-lier op het voorschip
geplaats, terwijl er andere sloepen a/b worden geplaatst.

13-10-1964 Er wordt een proefvaart gemaakt, ter voorbereiding van het
Navado project. Behalve de normale beproeving scheepsapparatuur
worden ook de nieuw geplaatste instrumenten beproefd.

14-10-1964 Na een aantal beproevingen wordt 5 mijl ten WZW van St Albanhead
voor anker gegaan.

15-10-1964 Na anker op wordt opgestoomd naar Portland.
15-10-1964 Aankomst te Portland.
16-10-1964 Aanvang van het inbouwen van Britse en Amerikaanse apparatuur
t.b.v. het 'Navado-project'.

29-10-1964 Vertrek van Portland. Er wordt koers gezet naar Rotterdam, onderweg
de in Portland geplaatste apparatuur beproevend.

30-10-1964 Aankomst te Rotterdam, waar afgemeerd wordt aan de Parkkade.
02-11-1964 Vertrek van Rotterdam. A/b is ingescheept een televieregisseur
van de 'Avro' voor het maken van filmopnamen van het 'Navado-
project'.

03-11-1964 Er worden diverse zaken gedemonstreerd en opgenomen.
03-11-1964 Aankomst te Portland.
04-11-1964 Vertrek van Portland richting La Coruna.
De oceanografische instrumenten worden beproefd.

05-11-1964 De stuurmachine valt door het breken van een bout een poosje uit.
06-11-1964 Aankomst te La Coruna voor een routine bezoek.
07-11-1964 Vertrek van La Coruna.
In diepwater wordt de apparatuur beproefd en het personeel
geoeffend in de bediening er van.

07-11-1964 Aankomst te La Coruna.
09-11-1964 Vertrek van La Coruna.
Wederom wordt in diepwater apparatuur beproefd, zoals de
diepzeecamera, en het nemen van grondmonsters met en zonder
meetapparatuur voor warmtestroommetingen en voorts het gebruik
van Nansen-flessen t.b.v. het nemen van watermonsters op diverse
diepten beoefend. Ook worden waarneming gedaan met de beide
bathythermogracen.

09-11-1964 Aankomst te La Coruna.
10-11-1964 Vertrek van La Coruna.
Er wordt een calibratie-run gevaren, t.b.v. de graviteitsappa-
raatuur, naar Eddystone-Rock.

11-11-1964 In de avond is de calibratie-run voltooid waarna koers gezet wordt
naar Portland.

12-11-1964 Aankomst te Portland. Britse experts, die de reis naar La Coruna
hebben meegemaakt debarkeren.
Duikonderzoek brengt een olie lekkage van de bakboordschroef aan het
licht.

12-11-1964 Vertrek van Portland. Er wordt slecht weer ondervonden.

13-11-1964 Aankomst te Den Helder.
Er worden noodzakelijke werkzaamheden aan de schroefverstelling-
inrichting uitgevoerd.

26-11-1964 Vertrek van Den Helder.
A/b zijn geplaatst Engelse, Amerikaanse en Nederlandse
wetenschappers. Het operatieve gezag gaat over naar de Bevelhebber
der Zeestrijdkrachten.

27-11-1964; Diverse onderzoeken worden gedaan, terwijl de Central Recording
03-11-1964Ü Room constant is bezet door burger wetenschappelijk personeel.

03-12-1964 Aankomst te Las Palmas. Er wordt een gravimeter calibratie
uitgevoerd.

03-12-1964 Vertrek van Las Palmas. Er wordt opgestoomd naar het begin van de
eerstelij (Line Echo) van het project op de 22§ NB.
Gedurende de verdere zou deze NB de route bepalen.

04-12-1964 De eerstelij wordt bereikt. Op station 'Echo One' worden stil-
liggende waarnemingen gedaan gevold op die resp.

07-12-1964 op station Echo Two,
09-12-1964 op station Echo Three,
11-12-1964 op station Echo Four,
13-12-1964 op station Echo five,
15-12-1964 op station Echo six en op
17-12-1964 op station Echo seven, wat voor elk gemiddeld 15 uur werk vergde.
Van station naar station varende, worden onafgebroken diepzeelo-
dingen en waarnemingen van het aardmagnetisch en zwaartekrachtveld
gedaan, terwijl elke 6 uur bathy-thermograafwaarnemingen worden
gedaan, alsmede scheepsweerrapporten worden verzonden.

19-12-1964 De line Echo wordt beëindigd in de positie 21§25.8' NB en 71§03,5
WL nabij het eiland Grand Turk, waarna wordt opgestoomd naar
San Juan.

20-12-1964 Aankomst te San Juan (Porto Rico).
21-12-1964 Vertrek van San Juan.
23-12-1964 Aankomst te Willemstad.
-01-1965 Vertrek van Willemstad.
17-09-1965 Aankomst te Den Helder.

* cdt Kreffer J.C. 22-10-1965 tot 21-10-1966

23-11-1965 Vertrek van Den Helder.
10-12-1965 Aankomst te Paramaribo.

10-12-1965; Stationsschip te Suriname.
-10-1966Ü

-10-1966 Vertrek van Paramaribo.
-10-1966 Aankomst te Willemstad.

* cdt Wilden A.C.v.d. 21-10-1966 tot 02-12-1966 UIT

24-10-1966 Vertrek van Willemstad.
19-11-1966 Aankomst te Den Helder.

* cdt Loeber Th.G. IN 14-04-1967 tot 08-11-1968
* cdt Roels H.N.B. 08-11-1968 tot 12-12-1969
* cdt Gent W.G.v. 12-12-1969 tot 12-11-1971
* cdt Boer W. 12-11-1971 tot 16-06-1972
* cdt Cornelisse L.B. 16-06-1972 tot 24-11-1972 UIT

- -1972 Op de Rijkswerf/Willemsoord wordt het schip verbouwd tot logement-
schip.

23-03-1973; Logementschip te Faslane (Engeland) op de submarine-base
15-11-1976Ü voor 2 nieuwe onderzeeboten tijdens oefenperioden.

- 14-12-1976 Aankomst te Den Helder, gesleept door de "Westgat" en de "Wielingen".
- -1977 Afgevoerd van de sterkte.
 - - Verkocht aan Wilton-Feijenoord en in gebruik als logementschip voor buitenlands marinepersoneel.
 - - Doorverkocht aan Agentra
 - - Aangekocht door ? en om niet overgedragen aan de V.V.K.M. c.q. de Stichting Hr.Ms Snellius.
- Het schip ligt in Nieuw Beijerland en zal naar de oude Rijkswerf worden overgebracht en zal na restauratie een functie gaan krijgen in het nieuwe Maritieme centrum op de oude Rijkswerf.
- 14-05-1996 Met steun van de K>M> de firma Jachtbouw van Toledo uit Stellendam en de 'The North Sea Ferry's wordt de SNELLIUS door de "Linge" via het Spui, Hoek van Holland en de Noordzee naar den Helder gesleept. Sleepcommandant is Ltz1 Brands.
- 15-05-1996 Aankomst te Den Helder.
- 17-05-1996 Het schip wordt bij de oude Rijkswerf afgemeerd.
(het zusterschip Luymes zou zijn opgespoord en mogelijk worden verworven voor de talrijke 'spars' die daar nog aanwezig zijn).

-
- 1) Bij de beschrijving van de SNELLIUS (globaal 1945-1962) is gebruik gemaakt van de jaarb.KM en de boeken 'Patrouilleren voor de Papoea's'.
Terwille van de leesbaarheid is niet altijd aangegeven welk gegeven uit de resp. boeken is opgenomen.
 - 2) JKM 1955 blz.33 geeft 23 november aan
 - 3) Al 'schrijvende' meende ik dat de SNELLIUS op de terugreis van Biak naar Nederland zoveel meer olie had geladen dan de "LUYMES" van de reis ook van Biak naar Nederland in 1961; zulke gedachten blijven hangen en dan volgt een nader onderzoek; vast staat dat de SNELLIUS door naar Bombay te gaan een groter tracject aflegde tussen Singapore en Aden dan de "Luymes", maar na Aden laadt de "Luymes" maar 1 maal bij (Pireaus), terwijl de SNELLIUS 2x tot bijladen overgaat (Port Said en La Gourette). Jammer is dat in tegenstelling tot vroeger in de verslagen geen opgave volgt van aantal tonnen die geladen worden, alsmede de 'prijs' die hiervoor afgeteld moet

worden.

(zeker van belang bij wat geladen wordt, terwijl de (niet) zuinigheid van een commandant mogelijk ook een rol kan spelen).
Niet van zoveel belang zijnde, zijn het wat mij betreft toch redelijk intrigerende vragen. Beide schepen zijn uiterlijk van een gelijk ontwerp; zou het mogelijk zijn dat de bunkercapaciteit van de "Luymes" toch groter is dan die van de "Snellius" en zo ja, wat is daar de oorzaak van? is zeker ,,n van die vragen. Er is zeker nog heel veel te onderzoeken buiten de haast geijkte bronnen om. Hoewel nog niet geconcretiseerd en toegepast komt van mijn kant zo spoedig mogelijk een overzicht van absoluut te onderzoeken opmerkelijkheden. Niemand mag Arie binden aan een strigent gegeven tijdsruimte; het zal, omdat ik meen dat dergelijke onderzoeken (oplossen van vragen) absoluut nodig zijn, zeker gebeuren!.

- 4) Zie JKM1963, blz.164 Er staat heel nadriukkelijk dat het schip in okt.1963 in dienst wordt gesteld!!!?
- 5) Zie JKM1964 blz 64, alsmede blz 117; zowel de SNELLIUS als de "Luymes" zouden voor kortere tijd de taak van de "Wolf" als visserij-inspectie-politie kruiser hebben overgenomen. Aan de vervangingsperioden van de "Luymes" is gedetailleerd aandacht gegeven bij het onderwerp 'Visserij-inspectie' (JKM 1964, blz 117) maar de "Snellius" wordt daar niet genoemd.

=====