

Het einde van HMS. 'Snellius'

ROZENBURG- Op 4 februari was het precies 35 jaar geleden dat in Rotterdam op de werf van P. Smit Jr. het marine opnemingsvaartuig HSM 'Snellius' werd opgeleverd en in dienst gesteld. Ter ere van deze gelegenheid werd er een lunch geserveerd in 'Het Witte Paard' in Rotterdam. Op het menu gerechten als; Anguille fumée sur toast, Consommé de volaille, Escalope de veau Viennoise-pommes Sautées-légumes divers en Gateau moka. De lunch werd besproeid met een voortreffelijke Chateau des Guillemins 1945 en een Mouton-Cadet 1947. Na de lunch vertrok de A-907 'Snellius' naar Den Helder om van daar uit op 19 februari onder commandant Kltz. G.A. Boegborn naar Nieuw Guinea te vertrekken. Aan boord bevond zich nu ook de 70-jarige Ltz. R. van den Oever als oudste officier.

door Ted van der Veer

We spraken met hem in het gebouw van Marine Historie in de Jan van Nassastraat in Den Haag. We vertellen hem ook waar onze belangstelling voor de 'Snellius' vandaan komt. Kort geleden was er een doopplechtigheid op de werf van Wilton-Fijenoord in Schiedam. Na deze ceremonie en terugrijdend over het terrein zagen we in een hoekje van een immens dok op bokken iets staan dat op het eerste gezicht op een klein passagierschip leek. Er viel op de romp geen naam te ontdekken en ook op de schoorsteen was niets te zien. Nieuwsgierig geworden hebben we een kijkje van dichtbij genomen. Tussen de wal en het schip waren de steigers met trappen aangebracht waardoor het niet al te moeilijk was om aan boord te komen.

Eenmaal aan boord bleken alle deuren naar het binnenste niet alleen met knevels maar ook nog met roestige kettingen en zware hangsloten te zijn afgesloten. Vanwege de gestaag neerstromende regen duurde ons bezoek niet al te lang. Pas toen we wegreden zagen we aan de zijkant van het schip een wit bordje met verkleurde rode letters 'Snellius'. Navraag leerde dat het inderdaad ging om het voormalige ondernemingsvaartuig van de Koninklijke Marine HMS. In het dok bij Wilton-Fijenoord heeft de 'Snellius' gediend als logerschip voor de bemanningen van de fregatten die voor Indonesië waren bestemd en voor die van de onderzeeboten voor Taiwan.

Sloop

De 'Snellius' wordt nu niet meer gebruikt en volgens een woordvoerder van Wilton-Fijenoord zal het niet lang meer duren of het schip 'Snellius' gaat naar de sloop. Reden voor ons om te proberen nog iets van de geschiedenis van dit schip te achterhalen. Er zijn in deze eeuw twee schepen geweest die de naam 'Snellius' hebben gedragen. De eerste werd in 1928 gebouwd voor 'Nederlandsch Oost Indië bij de Mij. Fijenoord.

Het volbracht in 1929/1930 een diepzee expeditie in het oostelijk deel van de Indische archipel de zogenaamde 'Snellius-expeditie'. In 1939/1941 was het het station-

schip in Menado en overmeesterde het op die reede liggende Duitse schip het s.s. 'Friderun'. In januari/februari 1942 werden er konvooidiensten uitgevoerd in de Javazee en bewakingsdienst in Straat Madoera. Op 6 maart 1942 werd het als blokkadeschip tot zinken gebracht voor de ingang van de Marin haven Soerabaja.

Willebrord

Dit schip dat eigenlijk 'Willebrord Snellius' heette, was vernoemd naar de geleerde Willebrord Snellius (1591-1626), een in Leiden geboren zoon van Rudolf Snellius. Willebrord werd eerst hoogleraar in de geneeskunde te Leuven en daarna in de Hebreeuwse taal, wijsbegeerte en wiskunde te Leiden. Eerst als buitengewoon hoogleraar, maar in 1615 als gewoon hoogleraar aan de Universiteit te Leiden.

Willebrord genoot internationale vermaardheid vanwege zijn natuurkundige werk, onder andere op het gebied van de wet van de straalbreking en door trigonometrische onderzoeken betreffende de plaatsbepaling door middel van hoekmeting. Hij behandelde in een studie over de zeevaartkunde voor het eerst de loxodroom. Dat is een denkbeeldige kromme lijn die op aarde alle meridianen onder dezelfde hoek snijdt en dit soort onderzoek was van groot belang voor de hydrografische kartering.

De tweede 'Snellius' heette niet meer 'Willebrord Snellius' maar gewoon 'Snellius' en deze 'Snellius' vertrok dus op 19 februari 1952 vanuit Den Helder naar Nieuw-Guinea. De route liep via Monaco, Suez, Aden, Colombo, Singapore en Soerabaja en tenslotte naar Hollandia waar het schip de 'Snellius' op 16 april van dat jaar arriveerde. De 'Snellius' en haar zusterschip 'Luymes' vormden samen een serie van twee schepen die speciaal voor werk in de tropen werden gebouwd. In, maar ook vlak voor de Tweede Wereldoorlog werd het belang van de bouw van deze twee speciale opnemingsvaartuigen terdege onderkend. Men was, bijvoorbeeld op zoek naar route's voor diepgaande zeeschepen tussen Nieuw-Guinea en Indonesië. Om deze route's in kaart te kunnen brengen werd in de

Zo 'staat' de 'Snellius' er nu bij in een droog dok bij de werf van 'Wilton-Fijenoord' in Schiedam.

jaren '55 en '56 een 'Deccachain' aangelegd met als basis de 'Snellius'.

Ook werd het oceanografische werk niet vergeten en omdat de 'Snellius' haar werkzaamheden uitvoerde in gebieden met maar weinig scheepvaartverkeer, waren haar dagelijkse weerberichten die naar Nederland werden gezonden van groot belang. Weer een ander punt van onderzoek was de zwaartekracht om zo de theoriën van Prof. Vening Meinesz te onderzoeken. En in de 'roerige' tijd met Indonesië heeft de 'Snellius' ook nog even dienst gedaan als patrouillevaartuig en transportschip, want, hoewel lichtbepaald bleef het toch een marinevaartuig. Het had beschikking over één 40 mm mitrailleur, twee mitrailleurs van 20 mm, twee dieptebommenwerpers en één enkele 'mousetrap' (o.b. raketwerper).

Air-conditioning

De grootste lengte van het schip bedroeg ruim 71 meter bij een breedte van 10,8 meter en een gemiddelde diepgang van 4 meter. De standaard waterverplaatsing bedroeg 1110 ton en de twee Stork dieselmotoren hadden elk een vermogen van 1000 pk die de 'Snellius' een maximum snelheid gaven van 15 mijl per uur. Officieel had de 'Snellius' 108 man bemanning aan boord, maar in de praktijk wisselde dit nog wel eens.

De eerste reis maakte de 'Snellius' met 95 man, maar eenmaal in Nieuw-Guinea kwamen daar 'locals' in de vorm van burgers en matrozen bij. 'Het was toen plezierig varen, ook al omdat de 'Snellius' voor het grootste deel beschikte over airconditioning en dat was voor die tijd toch nog wel wat bijzonders' weet de Kltz.b.d. van de Oever zich te herinneren.

'Het leven was over het algemeen goed, alleen die aardappelen in blik waren niet zo fijn. Eenmaal in Nieuw-Guinea werd dit weer gecompenseerd met voldoende fruit en verse groenten en natuurlijk rijst. Dat werd van de landbouwers daar gekocht. En werd er ook flink wat vis gegeten, dus al met al viel het best mee. De 'Snellius' was een voor die tijd ook modern schip. Het was uitstekend uitgerust en kon zo ongeveer alle reparaties en werkzaamheden in de machinekamer en in de goed uitgeruste werkplaatsen uitvoeren.

De 'Snellius' had vanaf de bouw ook een open verschansing met een wegneembare railing, maar daar zijn ze gauw van terug gekomen, want al met een beetje zwaar weer kwamen daar onvoorstelbare bakken water overheen. Verder hadden we ook een garage aan dek met daarin een echte 'Willysjeep'. Die werd gebruikt voor meetwerk-



HMS. 'Snellius' in volle glorie.

zaamheden aan de wal en voor het provianderen. Toch stond men vaak gek te kijken als we die jeep met de kraan aan de wal draaiden en dan even later met de jeep wegreden' aldus Kltz. van den Oever.

Tijdens de reizen gebeurde het wel dat er groot 'survey' moest worden uitgevoerd en dan werd er bijvoorbeeld gedokt in het marinedok in Melbourne in Australië en een enkele keer in Brisbane. Dit laatste was het geval toen het schip te kampen kreeg met een lekke schroefasafichting. Nadat de 'Snellius' de eerste maal in Nieuw-Guinea was gearriveerd werd begonnen met het opnemen van de 'Solidolagune', de haven van Biak. Daarna volgden de Hollandiabaai en nog meer water bij Biak. In de Javazee kreeg de 'Snellius' een carterexplosie en die maakte het noodzakelijk dat het schip op één motor terugvoer naar Hollandia om daar te worden gerepareerd.

De toenmalige bemanning maakte doorgaans een toren van anderhalf jaar en zo kwam de toen nog Ltz. van den Oever na anderhalf jaar weer terug in Nederland. In 1955 vertrekt hij weer uit Nederland, maar nu als commandant en dus Kltz. van de 'Snellius'. Maar nu liep de route via Palermo, Malta, Suez, Aden, Colombo en Singapore naar Sorong waar ze op 18 december arriveerden.

De 'Snellius' zou op deze reis tot 30 oktober 1958 in de oost blijven om op 17 december van dat jaar weer in Den Helder te arriveren. Daarna zou nog een reis volgen tot aan de overdracht van Nieuw-Guinea aan Indonesië. Op 28 november 1962 keerde de 'Snellius' van deze reis weer terug in Den Helder.

Over die terugkeer weet 'Ons Zee-wezen' van januari 1963 te berichten dat de 'Snellius' tot ieders verbazing 'vergrijsd' de haven van Den Helder binnenliep en in hetzelfde artikel valt te lezen dat iedereen in 1952 nogal onder de indruk was toen de brandnieuwe- en hagelwitte 'Snellius' werd grijs geschilderd omdat een wit schip tijdens de problemen met Indonesië te veel zou zijn opgevallen met alle gevolgen die dat had kunnen hebben.

Na terugkeer in Den Helder bleek de 'Snellius', 10 jaar oud in een uitstekende conditie en dus werd het schip weer ingezet, maar nu op de Noordzee, afwisselend met HMS. 'Luymes' die ook in Nederland was teruggekeerd. Er werd in de volgende jaren een gebied zo groot als Nederland met sonar onderzocht en ook werden er talrijke wrakken opgespoord en werden de diepwater

route's nauwkeurig in kaart gebracht.

Eind 1964 vertrekt de 'Snellius' naar de Atlantische Oceaan om daar deel te nemen aan een langdurige expeditie. Uit militair nautisch oogpunt is het beschikken over militair-oceanografische gegevens van de Atlantische Oceaan belangrijk. Bijvoorbeeld voor onderzeeboten.

Om deze gegevens te verzamelen werd de Atlantische Oceaan in oost-west en west-oost richting in parallelle lijnen overgestoken, waarbij de lijnen onderling 3 graden breedte uit elkaar lagen. De lijnen werden daarbij 'afgestoomd' met een snelheid van ongeveer 10 mijl per uur. Op elke, uiteraard denkbeeldige lijn werd een aantal malen gestopt.

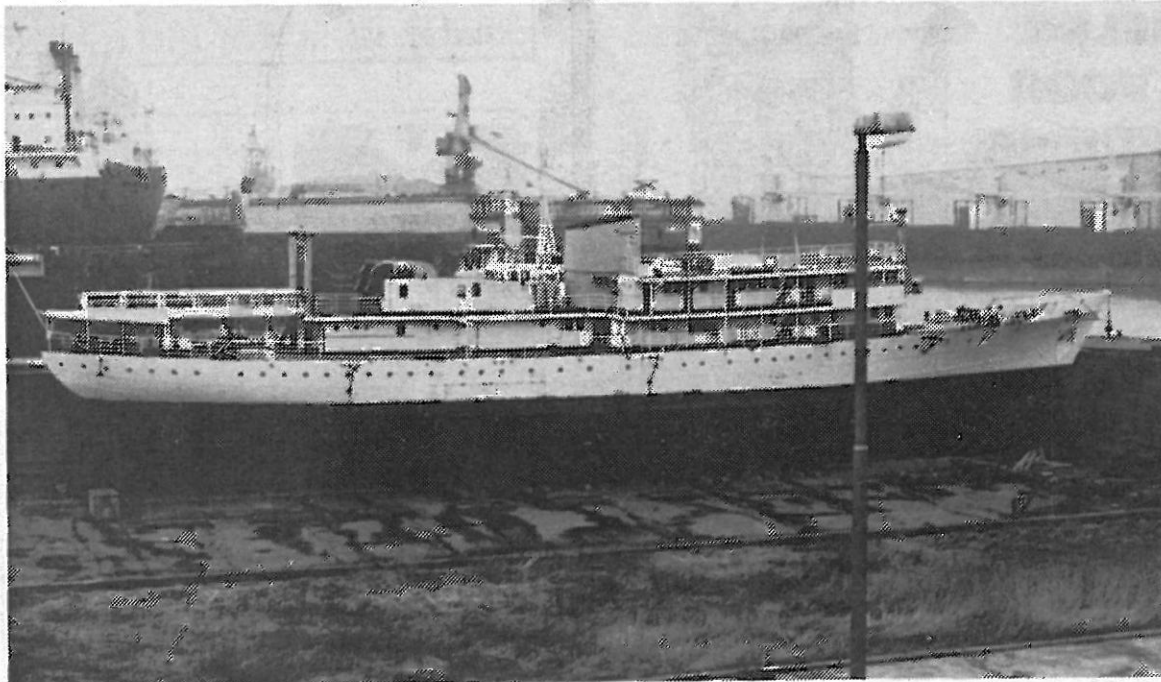
Elke stop, een 'station' duurde 12 tot 16 uur. Zowel varend als tijdens de 'stations' werden er gegevens verzameld zoals; zwaartekracht, aardmagnetisme, bodemonsters, bodemfoto's, de helderheid en samenstelling van het zeewater, diepteprofiel enz. Het totale project duurde twee jaar (1964-1966) en droeg de naam 'NAVADO III' en het zal niemand verbazen dat van de toen verzamelde gegevens nu nog gebruik wordt gemaakt.

Ook heeft de 'Snellius' in het Caribisch gebied deelgenomen aan het zogenaamde 'CICAR-project'. Verder mag niet onvermeld blijven dat de 'Snellius' in die jaren ook hydrografisch werk bij Suriname heeft verricht en dat er in 1967 een bezoek, in de 'Hydrografische maand', in juni een bezoek aan Leningrad werd gebracht. In 1971 werden proefnemingen gedaan met het toen nieuwe 'Hydraur-informatie verwerkende systeem'.

De ervaringen die daarbij werden opgedaan werden gebruikt bij het opstellen van de eisen waaraan dit systeem moest voldoen. Aan de operationele geschiedenis van de 'Snellius' komt een eind op 24 november 1972 toen HMS 'Snellius' voor de laatste maal uit dienst werd gesteld door Ltz. J. L.B. Cornelissen.

Na een verbouwing op de Rijkswerf in Willemsoord deed de 'Snellius' vervolgens dienst als logementschip voor de Onderzeedienst in Schotland om vervolgens in een immens dok bij de scheepswerf 'Wilton-Fijenoord' te belanden. De dagen van het schip met een fraaie staat van dienst lijken nu, na 35 jaar te zijn geteld...

Met dank aan de Voorlichtingsdienst van de Koninklijke Marine, Marine Historie en Kltz.b.d. R. van den Oever.



Links: De Snellius vormt nu nog een wat roestig relikwie aan de kade van de oude Rijkswerf.



**HYDROGRAFISCH
OPNEMINGSVAARTUIG
OVER DIEPTEPUNT HEEN**

SNELLIUS HERRIJST

Op het overblijfsel van een laadboom van de Snellius zit een meeuw luidruchtig en onheilspellend te krijsen. Alsof hij protesteert tegen het verlopen uiterlijk van dit voormalig hydrografisch opnemingsvaartuig voor de tropen. Want eens een van de eerste schepen van de marine die beschikten over airconditioning en de trots van de Witte Vloot, vormt het nu een wat roestig relikwie aan de kade van de oude Rijkswerf te Den Helder. Maar als het aan de Vereniging voor Vrienden van de Koninklijke Marine (VVKM) ligt, is de Snellius over het dieptepunt heen en kan ze zich opmaken voor een nieuw leven als museumschip.

TEKST: JOOST MARGÉS

FOTO'S: OLAF COLIJN (CAVDKM)

In de tijd dat de Snellius nog in actieve dienst was, maakte ze verre reizen naar de Oost en de West. Eerst opereerde ze in de wateren rond Nederlands Nieuw Guinea, tot aan de overdracht daarvan aan Indonesië in 1962. Daarna vond ze emplot voor de kust van Suriname. Maar ook dicht bij huis deed de Snellius zich gelden. Zo hield ze op de Noordzee de route Europoort-Texel in de peiling om eventuele verzandingen van deze vitale en diepe scheepvaart-snelweg door te kunnen geven aan Rijkswaterstaat. In 1972 was het echter gedaan met de pret. De Snellius werd uit dienst gesteld en vervolgens naar Schotland gesleept waar ze haar dagen sleet als logementsschip voor de opleidingen van de Onderzeedienst. Deze tweede rol was uitgespeeld toen de Snellius in de jaren '80 bij een sloper in Oud-Beijerland terecht kwam. Hier ontfermden leden van de VVKM zich ten slotte over de Snellius om haar in 1996 naar Den Helder te brengen. Sindsdien verrijst de oude dame langzaam maar zeker uit de as, dankzij de vereniging. 'Eigenlijk zijn wij in Nederland de enige club die zich bezighoudt met de instandhouding van oude KM-vaartuigen', vertelt waarnemend voorzitter Fried Haazer.

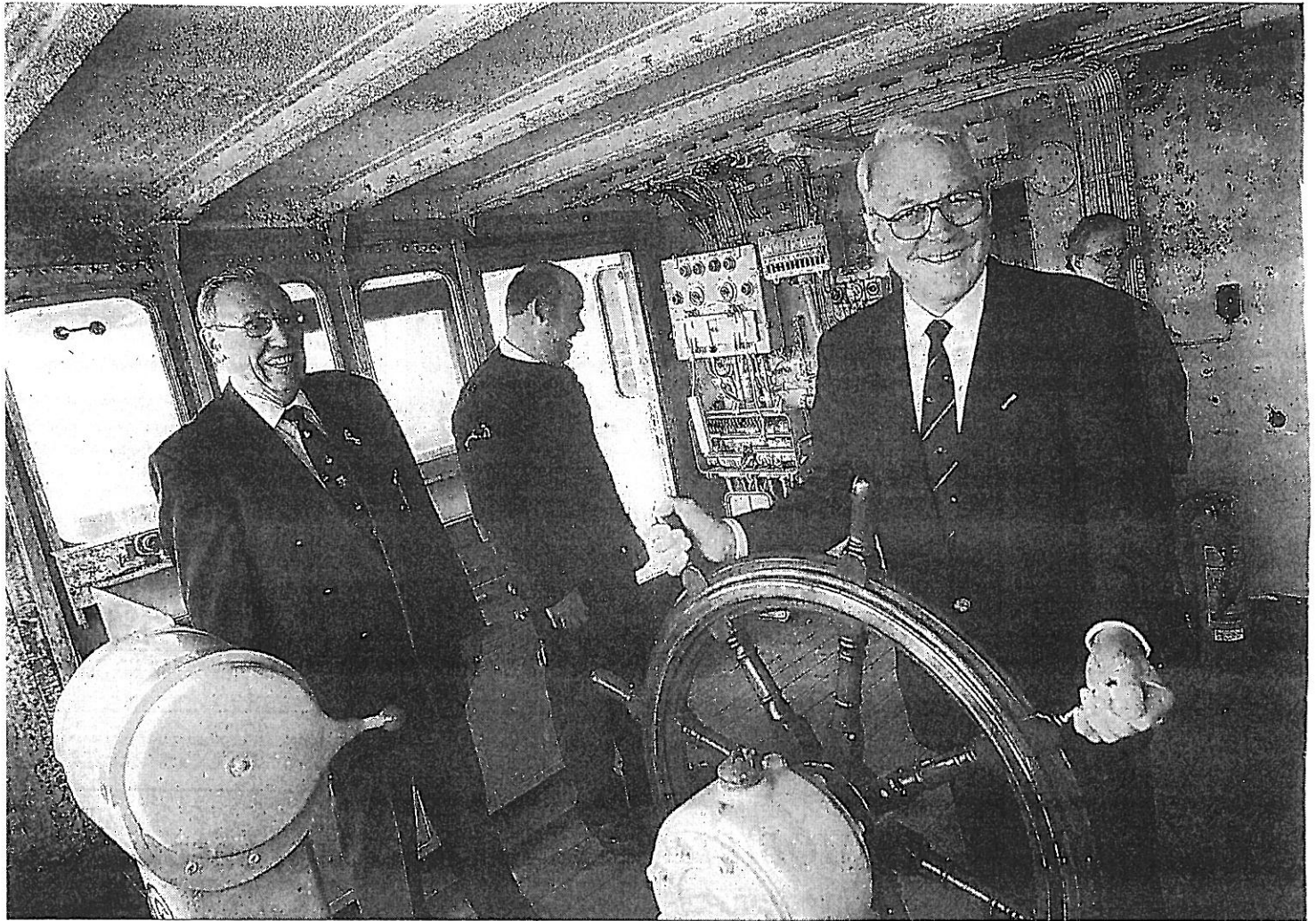
Één van de meest actieve vrijwilligers is Frank Bouwer, een voormalig sergeant nautische dienst, die de marine op 1 januari jl.

verliet en die zelf nog op de Snellius heeft gevaren. Je kunt hem bijna dagelijks aan boord vinden. Hij toont zich zeer ingenomen met de ligplaats aan de oude Rijkswerf. 'Hier kan je 's een keer een compressor lenen en zo, en verder hoeven we geen meergeld te betalen. Dat kan de VVKM trouwens ook niet trekken.'

Voordat overigens met het opknappen kon worden begonnen, was het eerst flink puinruimen geblazen. 'Drie containers met vuil kwamen eruit. Geen wonder, want er hadden een tijdje wat lui van een motorclub in gewoond', vertelt Brouwer. 'Het zag er



Hr.Ms. Snellius in vervlogen tijden.



Origineel stuurrad weer terug op oude Snellius

HELIENSE COURANT 26-5-2001

Terwijl vrijwilliger F. Haazer (links) toekijkt, neemt de heer J. Roelle als een volleerd stuurman plaats achter het stuurwiel van de Snellius. De oud-commandant van de Onderzeedienst gaf het originele stuurrad deze week cadeau aan de stichting Vrienden van de Koninklijke Marine. Het wiel kreeg Roelle in het verleden aangeboden door de leiding van de Rijkswerf toen de Snellius werd omgebouwd tot logementsschip voor bemanningen van onderzeeboten. Het perfect geconserveerde stuurrad hing lange

tijd boven de trap van zijn chalet in Frankrijk totdat de heer Roelle vernam van de activiteiten van de stichting Vrienden van de Koninklijke Marine. Deze stichting is druk doende het voormalige hydrografisch opnemingsvaartuig, dat ligt afgemeerd in het natte dok van de Oude Rijkswerf Willemsoord, in oude luister te herstellen. Volgens de voormalige onderzeedienstcommandant is het stuurrad daarom nergens beter op zijn plek dan op de ruim veertig jaar oude Snellius.

Foto Peter van Aalst

van de sterkte afgevoerd	13 december 1977 (bij beschikking van de minister van defensie van 13 december 1977 nummer 901779/900652)
bouwwerf	Rotterdamsche droogdok maatschappij N.V., Rotterdam.
lengte	111,30 meter
breedte	11,33 meter
diepgang	3,88 meter
waterverplaatsing	2765 ton
machines	turbines
machinevermogen	45.000 pk
schroeven	2
snelheid	32 knopen
bemannning	247 koppen
bewapening	4 kanons van 12 cm (1d/zd) in dubbeltorens 1 mitrailleur van 40 mm 2 raketdieptebomwerpers 2 dieptebomrekken.

Hr. Ms. Snellius

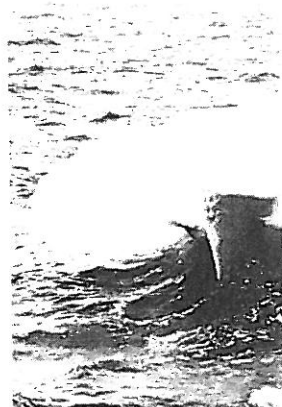
Hr. Ms. Snellius werd als eerste van twee identieke schepen op 3 januari 1949 op stapel gezet bij de machinefabriek en scheepswerf van P. Smit jr. te Rotterdam en op 14 april 1951 te water gelaten. Op 4 februari 1952 volgde de indienststelling door kapitein-luitenant ter zee G. A. Boegborn. Hr. Ms. Snellius was speciaal ontworpen voor dienst in de tropen.

Het schip had een standaardwaterverplaatsing van 1090 ton en van 1538 ton toegeladen en was uitgerust met twee Stork-dieselmotoren van te zamen 2000 apk, waarmee het een snelheid van 15 knopen kon bereiken. De bemanning telde 105 koppen.

Op 19 februari 1952 vertrok Hr. Ms. Snellius van Den Helder via Monaco, Suez, Aden, Colombo, Singapore en Soerabaja naar Hollandia, waar hij op 16 april aankwam.

Te zamen met zijn zusterschip, Hr. Ms. Luymes, heeft hij in het voormalig Nederlands-Nieuw-Guinea vele opnamewerkzaamheden verricht.

Reeds in de jaren vijftig werd daar naar een route gezocht voor diepgaande schepen en wel in het gebied tussen Indonesië en Nieuw-Guinea. In 1955-1956 werd aan de zuidkust bij Merauke voor het eerst een speciale Deccachain ten behoeve van de Nederlandse hydrografie met Hr. Ms. Snellius als basis opgericht. Oceanografisch werk werd daarbij niet vergeten. Als "selected ship" zond Hr. Ms. Snellius uit gebieden, waar praktisch geen scheepvaart was, dagelijks zijn meteogegevens. Theorieën uit de tijd van de zwaartekrachtexpedities onder leiding van professor



Hr. Ms. Holland (VOR 751239)

dr. F. A. Vening Meinesz werden waar gemaakt. In de roerige tijd van het geschil met Indonesië heeft ook Hr. Ms. Snellius zijn deel bijgedragen door te fungeren als patrouillevaartuig, transportschip, enzovoorts.

Op 28 november 1962 keerde Hr. Ms. Snellius weer terug in zijn thuishaven, Den Helder.

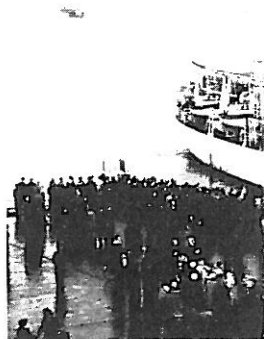
Zonder dat daaraan veel bekendheid werd gegeven, heeft Hr. Ms. Snellius daarna op de Noordzee, afwisselend met Hr. Ms. Luymes, vele onderzoeken verricht. Het in de afgelopen jaren afgelode en tevens met sonar onderzochte gebied was bijna zo groot als Nederland. Ontelbare wrakken zijn opgespoord; internationale "diep draught routes" werden aan een nauwkeurig onderzoek onderworpen. Tijdens de oceanografische expeditie North Atlantic Vidal and Dalrymple Oceanography III werd bovendien een schat van gegevens verzameld van het noordelijk deel van de Atlantische oceaan. Ook in het Caribisch gebied, aan het zogenaamde Coöperative Investigation of the Caribbean and Adjacent Regions project, heeft Hr. Ms. Snellius belangrijk bijgedragen. Voorts deed het schip in 1971 proefnemingen met het informatieverwerkend systeem Hydraut; de ervaringen die daarbij werden opgedaan, werden gebruikt bij het opstellen van de eisen, waaraan dit systeem, bestemd voor de beide nieuwe Noordzee-opnemers, zou moeten voldoen.

Op 24 november 1972 werd Hr. Ms. Snellius voor de laatste maal uit dienst gesteld door luitenant ter zee der 1e klasse L. B. Cornelisse.

Na verbouwing op de rijkswerf te Willemsoord sleet Hr. Ms. Snellius zijn laatste levensdagen als logementschip van de onderzeedienst in Schotland (van 23 maart 1973 - oktober 1976). Het naamsein was A 907.

Enkele gegevens:

op stapel gezet	3 januari 1949
te water gelaten	14 april 1951
in dienst gesteld	4 februari 1952
van de sterkte afgevoerd	21 januari 1977 (bij beschikking van de minister van defensie van 21 januari 1977 nummer 892282/832668)
bouwwerf	machinefabriek en scheepswerf van P. Smit jr., Rotterdam
lengte	71,4 meter
breedte	10,8 meter
diepgang	4,0 meter
waterverplaatsing	1538 ton
machines	Stork dieselmotoren
machinevermogen	2000 pk
schroeven	2
snelheid	15 knopen



De aankomst van Hr. Ms. Snellius