



CORNELIS DOUWES

209 maart
2017

Cornelis Douwes is het maritiem magazine van de Vereniging van Oud-leerlingen der Zeevaartschool Terschelling (VOZT). Verschijnt vier maal per jaar.

Dagelijks bestuur VOZT:

A.L. Gorter, voorzitter
R. Schouten, secretaris
S.J. Cross, penningmeester (a.i.)

Redactie Cornelis Douwes:

W. van Leunen (eindredactie)
(06-20765170)
redactiecd@gmail.com
S.J. Cross (0517-416972)
sjcross@hetnet.nl
F.T. Eggens (0181-415620)
freerk41@gmail.com
E. Rob (0596-682255)
e.rob@stadlandet.nl
C.A. den Rooijen (0345-617475)
cormarg@planet.nl
Jetse Stienstra (06-51422943)
jetsestienstra@hotmail.com
Henk Torenvlied (06-18568291)
henk.torenvlied@quicknet.nl

Redactie ondersteuning
Cornelis Douwes:
S.S.Cross
W. van der Graaf-Kwakkel

Redactie website VOZT:
G. Koerts
g.koerts@planet.nl

Advertenties:

H. Flameling
Tel: 0562-442408
h.flameling@planet.nl

Ledenadministratie VOZT:

H. Flameling
Tel: 0562-442408
h.flameling@planet.nl

Communicatie:

VOZT en Cornelis Douwes
Postbus 36
8880 AA West-Terschelling
Internet: www.vozt.nl
E-mail: bestuurvozt@gmail.com

Betalingen:

NL49RABO0325556296
t.n.v. VOZT te Terschelling

Vormgeving: H. Drost
Druk: Flevodruk Harlingen B.V.
Kanaalweg 72
8861 KG Harlingen
Tel: 0517-430043

Bij de omslag:

'BigRoll Barentsz'
foto: Piet Sinke (MaasmondMaritime)

IN DIT NUMMER

Master Maritime Innovations. Deze master werd nu al weer drie keer door het MIWB aangeboden. Tijd om eens met een aantal deelnemers te gaan praten en hun ervaringen op papier te zetten. Misschien een reden voor andere oud-studenten om dezelfde stap te wagen?

ECDIS 3. Het afsluitende deel van het drieluik rondom de ins en outs van het ECDIS systeem.

Orange Blue Terminal. Dé terminal op de Eemshaven van waaruit de bouwmaterialen en onderdelen voor onder andere het Gemini windpark verscheept worden. Zie ook de middenpagina.

Hein of Henk. Vanuit zijn fascinatie voor de 'Holland' en haar marconist die dateert uit de tijd dat hij op Terschelling studeerde schreef Henk Torenvlied over Hein/Henk van Brakel.

Fjone Ferry. Weer even heel iets anders. Redacteur Stephen Cross reed vanuit zijn vakantieverblijf regelmatig langs deze veerdienst. Toen hij er ging praten bleek het door Nederlanders gerund te worden.



25



RUBRIEKEN

- 8 Het Weekend Oog
- 10 Van het bestuur
- 11 Personalia
- 12 Willem Barentsz Sociëteit
- 13 Maritiem Instituut
- 16 Sociale Media
- 17 Nostalgie
- 28 Middenplaat
- 46 Maritiem Actueel
- 50 Papieren Parade
- 51 Tentoonstellingsnieuws



MARITIEME AGENDA

8 april 2017

Gewijzigde datum!!!
Jaarvergadering VOZT
MIWB, West-Terschelling
www.vozt.nl

19 april 2017

Maritime & Offshore Career
Event
WTC, Rotterdam
www.moce.biz

10 mei 2017

Willem Barentsz Sociëteit
Hotel Baars, Harderwijk
www.vozt.nl

18 mei 2017

Inauguratie Lector Welmoed
v/d Velde
MIWB, West-Terschelling
www.miwb.nl

6-8 juni 2017

Offshore Wind Energy
ExCeL, London
http://offshorewind2017.com

Vessel Protection Detachment

V.l.n.r. Zr.Ms. Evertsen, FS Marne en ROKS Wang Geon verantwoordelijk voor piratenbestrijding.

Vanaf het begin van de scheepvaart heeft piraterij bestaan. In de oudheid werd bijvoorbeeld in de Middellandse Zee veel piraterij bedreven door Griekse, Etruskische, Fenicische, Carthaagse piraten en zeerovers afkomstig van andere kleinere volken. Deze piraterij werd pas redelijk effectief onderdrukt tijdens het hoogtepunt van het Romeinse Rijk, toen de Romeinen de controle verwierven over de hele Middellandse Zee. Julius Caesar, ooit gevangengenomen door piraten maar vrijgekocht door zijn rijke familie, bestreed fel de piraterij. Tijdens en na het verval van het rijk werd de piraterij weer een algemeen verschijnsel.

De gangbare opvatting van zeerovers is dat zij een willekeurig schip aanvielen, met de doodskopvlag in top. Dit is niet geheel waar, zeerovers gingen een zwaar bewapend schip uit de weg. Het is bekend dat een Hollands vrachtschip aan plundering ontkwam door zich vol bravoure voor te doen als oorlogsschip. De doodskopvlag en soortgelijke vlaggen werden pas door de diverse piraten in de west gebruikt en dus nooit eerder in de wateren van Europa of de Middellandse Zee. De Maltezers van de Middellandse Zee vielen alleen schepen aan die bemand waren door aanhangers van de islam of in dienst voeren van een islamitische staat. Met de opvarenden kende men geen pardon, ze werden allen omgebracht.

Maar nu hebben handelsschepen over de hele wereld vooral last van gewapende criminelen die de bemanning in gijzeling nemen en losgeld eisen waarbij piraterij in de wateren rond Somalië al jaren een groot gevaar voor de bemanning van een schip vormt. Naar aanleiding van de toename van de piraterij langs de Somalische kust nam de Veiligheidsraad (een belangrijk orgaan van de Verenigde Naties) resolutie 1838 aan, die oproept tot actieve jacht op Somalische piraten. Maar hoe? Dat kan op diverse manieren.

Varen in konvooi, eigenlijk voor moderne koopvaardijsschepen geen optie. Aanvankelijk werd konvooivaren veel toegepast maar met het afnemen van piraterij in de Golf van Aden wordt hiervan geen gebruik meer gemaakt.

Varen met private beveiligers. Het International Maritime Bureau (IMB/IMO) laat het toelatingsbeleid ten aanzien van getrainde private bewakers over aan de zogenaamde vlagstaat. Dit heeft tot gevolg dat Nederlandse

schepen nog geen private bewakers aan boord mogen hebben, terwijl omliggende landen hier geen probleem mee hebben.

De schepen onder Nederlandse vlag kunnen met een veelheid aan preventieve middelen aan boord realiseren dat het voor de piraten/criminelen uitermate moeilijk, zo niet onmogelijk, is om aan boord te komen. Bij het gebruiken van deze middelen wordt voorkomen dat dodelijk geweld wordt ingezet. Vaak wordt een schip rondom voorzien van rollen scheermesprickeldraad waarbij het uiterst moeilijk is om aan boord te komen. Men kan bijvoorbeeld ook gebruik maken van zeer sterke laserstralen. Zelfs midden op de dag hebben deze laserstralen een geweldig effect, men wordt volledig verblind. Ook een akoestische installatie kan een geluid produceren waarbij de pijngrens van 120 dB ruimschoots wordt overschreden. Door het richten van de geluidsbundel wordt de werking nog aanzienlijk versterkt. Als geluid en laser samen worden gebruikt zullen de kapers wel rechtsomkeert maken. Naast deze middelen bestaat alle lange tijd de zogenaamde P-Trap die

werd besproken in CD 187, een uitvinding van de vader van onze oud-leerling Maurits Westerbeek van Eerten (GK 4999).

Door middel van Vessel Protection Detachment, zoals verderop in dit artikel wordt beschreven. Om zeeroverij aan te kunnen pakken, moeten we eerst nagaan hoe het ontstaat, wat daarvan de voedingsbodem is. Het ligt voor de hand dat armoede in kustgebieden een van de oorzaken is. Maar ook gebieden waar een rechtsstaat ontbreekt en diefstal en plunderingen aan de orde van de dag zijn, zijn voedingsbodem voor zeeroverij waarbij Somalië een triest voorbeeld is. Hedendaagse bestrijding van zeeroverij vindt niet meer plaats zoals men dat vierhonderd jaar geleden deed. Om ons te beschermen tegen de willekeur van kwaadwillende naties, is onze samenleving door de eeuwen heen ingekapseld in regelgeving. Die beschermt ons tegen uitwassen, maar geeft ons tegelijkertijd beperkingen bij de bestrijding van grootschalige misdaad. De gecompliceerdheid van regelgeving, rechten en plichten maakt bestrijding van zeeroverij uiterst moeilijk. Internationaal zeerecht en andere internationale regelgeving maken bestrijding van zeeroof door marines buitengewoon gecompliceerd. Om de ernstige situatie in het zeegebied tussen India en Egypte aan te kunnen pakken was en is er veel overleg nodig. Om een en ander structuur te geven werd hiertoe de operatie Atalanta in 2008 opgezet.



High Risk Area voor en na aanpassing

Operatie Atalanta (officieel: EU NAVFOR) is een missie van de Europese Unie om bij te dragen tot het ontmoedigen, het voorkomen en bestrijden van piraterij en gewapende overvallen voor de Somalische kust in het zogenaamde HRA-gebied (High Risk Area). Het HRA-gebied omvatte oorspronkelijk een groot deel van de noordelijke Indische Oceaan, een deel van de Arabische Zee, tot de Golf van Aden, maar werd ruim een jaar geleden verkleind (zie kaart).

Het commandocentrum van Operatie Atalanta bevindt zich in het Engelse Northwood. De operatie zou oorspronkelijk een jaar duren,



Mariniers aan dek van de 'Red Zed II'



'Red Zed II' uitkijk



Video 'RED ZED II' en Video 'SWAN'



Certines op de 'Red Zed II'

maar is al meerdere malen verlengd. De Nederlandse regering heeft haar bijdrage inmiddels verlengd tot eind 2017. De gezamenlijke marinepatrouille bestaat uit schepen van België, Duitsland, Frankrijk, Griekenland, Italië, Nederland, Spanje, het Verenigd Koninkrijk, Zweden en Noorwegen.

Al acht jaar doet Nederland mee aan de antipiraterij-missie in de wateren bij Somalië. Sinds medio 2012 is er geen succesvolle kaping van een koopvaardijship meer geweest. Omdat de dreiging echter nog niet voorbij is, blijft piratenbestrijding voor de kust van Somalië nodig. Naast de Operatie Atalanta verleent onze Koninklijke Marine bescherming in het HRA gebied door middel van de VPD (Vessel Protection Detachment). Een VPD omvat 11 mariniers en opereert geheel autonoom, onafhankelijk van de bemanning. Hoofdzakelijk worden speciale schepen beveiligd zoals zware ladingsschepen, zeeslepers en hun sleep of andere schepen met een laag gangboord en/of een beperkte snelheid. De vervoerscontracten voor dergelijke schepen worden doorgaans ruim op tijd afgesloten, waardoor vertrek- en aankomsthaven lang van te voren bekend zijn. Indien de reder een aanvraag indient ter bescherming van een van zijn schepen, gaat Defensie uit van een aanvraagtermijn van drie weken. Een logische zaak, want er moet veel geregeld worden om 11 personen, volledig uitgerust met o.a. wapens, munitie, communicatie apparatuur, stalen platen, rollen prikkeldraad en zakken zand, aan boord te krijgen voor de transit door het HRA gebied. Al deze goederen zijn in strategische havens opgeslagen, waaronder Singapore, Egypte, de Verenigde Arabische Emiraten, Réunion en Sri Lanka. De Marine moet diplomatieke clearance aanvragen bij deze landen om wapens te mogen vervoeren. Voor het accommoderen van 11 militairen is ruimte nodig, extra voeding, reddingsmiddelen enz. Al met al een complexe operatie.

Eind oktober 2016 werden twee buitenlandse koopvaardijsschepen aangevallen, een bij So-

malië, de ander tussen Jemen en Djibouti. Dat had net zo goed het Nederlandse zware transportschip de 'Red Zed II' kunnen zijn. Daar zaten op dat moment echter mariniers aan boord om het te behoeden voor piraterij. Het was de 200e keer dat zeesoldaten een koopvaardijship beschermden. Nog steeds blijkt dat geen overbodige luxe. Zeerovers vuurden tijdens beide aanvallen van eind oktober een zogenoemde rocket propelled grenade op hun doel af, maar kapingen bleven uit. In de buurt van de 'Red Zed II' is geen enkele piraat gezien. "Maar met de mariniers aan boord slaap ik toch een stuk rustiger", laat kapitein van de 'Red Zed II' Jan van Dijk weten. Het Vessel Protection Detachment dat de afgelopen weken Van Dijk's schip beschermde telde tien mariniers en een algemeen militair verpleegkundige. De militairen brachten concertina's (rollen prikkeldraad) aan en plaatsten vier MAG's (middelzwaar machinegeweer) om 360 graden rond te bestrijken. In het HRA gebied lopen ze 24 uur per etmaal wacht. Indien er zeerovers aanvallen, dan trekt

de bemanning zich terug in de citadel, een afgesloten veilige ruimte in het schip. De kapitein blijft op de brug en zorgt voor de navigatie, maar hij is niet aansprakelijk voor eventueel militair geweld, de VPD commandant heeft de verantwoordelijkheid overgenomen.

Anno 2016 lijkt het kapen van schepen uit de gratie te zijn, maar het is bekend dat de achterliggende oorzaken van die piraterij nog altijd springlevend zijn... armoede, chaos en conflicten. Nu achterover leunen zou er voor zorgen dat het binnen no-time weer zeer winstgevend wordt om als piraat aan de slag te gaan. Met andere woorden: de dreiging is nog altijd aanwezig. En de inzet van de beveiligingsteams op zee blijft dan ook onverminderd van belang.


Vanzelfsprekend maakt de inzet van beveiligingsteams deel uit van een veel breder internationaal pakket aan maatregelen en activiteiten in de strijd tegen piraterij. De oorzaken van piraterij moeten worden aangepakt bij de bron. Somalië wordt gekenmerkt door armoede, chaos en conflicten, de situatie op het land moet

verbeteren. De Somalische overheid kan niet voor orde en veiligheid zorgen. Een land waarin jonge mannen, bij een totaal gebrek aan perspectief, in de verleiding worden gebracht om piraat te worden, een snelle manier om geld te verdienen. Daarom zijn er diverse missies van de Verenigde Naties, waaraan ook Nederland deelneemt, om Afrikaanse militairen te trainen die uiteindelijk voor rust en stabiliteit in Somalië moeten zorgen.

Naast deze missies zorgt de Vessel Protection Detachment ervoor dat een schip onder Nederlandse vlag niet in handen van zeerovers valt. Rustgevend voor bemanning en reder. Een waardevolle operatie!

Zie voor videos van de beveiliging van 'Red Zed II' (Redbox) en 'Swan' (Dockwise) de hieronder genoemde links.

 Freerk Eggens

 via Freerk Eggens, Redbox

 <https://tinyurl.com/Redzed2> en <https://tinyurl.com/DockwiseSwan>



VPD BigLift



Overleg a/b 'Red Zed II'



Bemanning met 'aanvulling'. Tweede witte overhemd van links: Jos van Nuland (GK 6161)

MIWB, EEN GEWELDIGE OPLEIDING

Simon Sikkes (GK 3909) volgde op onze school de eerste opleiding met de zogenaamde HTS structuur. Een opleiding die zo breed was opgezet dat hij tot op de dag van vandaag de vruchten ervan plukt.

In de jaren tachtig van de vorige eeuw liepen men nog een stage van één jaar, welke Simon volbracht bij de wereldwijd beroemde sleepvaartrederij Smit-Tak International Ocean Towing & Salvage Co. NV, eerst op de 'Poolzee' (III) en daarna op de 'Zwarte Zee' (IV). De 'Poolzee' werd in 1971 gebouwd op de NV Scheepsbouwwerf & Machinefabriek 'De Merwede' v/h Van Vliet & Co. in Neder-Hardinxveld. De 'Poolzee' had een 2 x 6 cilinder Werkspoor diesel met een vermogen van 11.000 pk, snel lopende 'zenuwachtige' motoren. Daarna stapte Simon over op de uiterst fraaie sleper 'Zwarte Zee', die in 1963 werd gebouwd bij J. & K. Smit's Scheepswerven te Kinderdijk. Bepaald geen nieuw schip meer, maar met een mooie lijn, veel hout in de accommodatie, houten dekken en een bijzonder rustige dieselmotor, een omkeerbare vierslag Smit-Man met 24 cilinders, rust alom!

Simon maakte de laatste reis met de 'Zwarte Zee' mee, waarna het op 15 december 1983 werd opgelegd in Singapore. De laatste reis van een schip heeft altijd een ietwat droevig verloop, maar wel met veel camaraderie. Een ervaring om nooit meer

te vergeten. Smit-Tak heeft nog getracht het fraaie schip te verkopen om haar eventueel te laten ombouwen tot jacht, maar helaas lukte dat niet. De 1e mei 1984 vertrok de 'Smit London' uit Singapore met als sleep de 'Zwarte Zee' en de tanker 'Petrola 26' en meerde af bij Li Chong Steel & Iron Works Co. Ltd. op de 14e mei 1984 te Kaohsiung waar de 'Zwarte Zee' werd gesloopt.

In die tijd was er weinig werk voor de jonge zeeman waardoor Simon koos voor het vervullen van zijn dienstplicht bij de Koninklijke Marine, alwaar hij de opleiding tot reserve officier volgde. Ook na het beëindigen van zijn dienstplicht waren er nog weinig mogelijkheden om te kiezen voor een carrière bij de koopvaardij, waardoor Simon besloot als zogenaamde 'kortverbander' (vier jaar) bij de Koninklijke Marine in dienst te treden.

Op het Maritiem Instituut Willem Barentsz had Simon al veel interesse in ICT getoond, waarbij zijn passie ondermeer tot uitdrukking kwam in het maken van een leden- en donateurbestand voor de VOZT. Ook tijdens zijn dienstverband bij de Marine was informatie management een van de onderwerpen die hem vooral raakten, dat vaak samen ging met de daaraan verbonden logistiek. Dit leidde ertoe dat Simon na zijn dienstverband werkzaam werd in de logistieke dienstverlening voor transportbedrijven. Na een aantal jaren werd Simon mede-eigenaar van een



Simon Sikkes aan het werk

software bedrijf en ontwikkelde state-of-the-art routeplanning voor transporteurs, een systeem dat de route van vrachtwagens optimaliseert. Ook het zogenaamde 'track en tracing' systeem werd door hem ontwikkeld.

In de jaren dat Simon aan de wal werkte bleef hij als reservist bij de Koninklijke Marine waarbij hij gedurende meerdere jaren twee keer voor herhaling werd opgeroepen. Simons specialisatie werd 'Naval Co-operation and Guidance for Shipping' (NCAGS), een liaison tussen Marine en de koopvaardij. In 2013 werd Simon permanent als reservist aangesteld als Project Officer International Operations, waarbij zijn taken zich bovenal richten op de logistiek bij het bestrijden van kapingen in het HRA (High Risk Area) gebied.

Zijn brede opleiding op Terschelling vormt hierbij een uiterst waardevolle basis en hij is terug waar hij begon: op en rond de zee!



Zwarte Zee' (foto: Jan van Gijsen)