



CORNELIS DOUWES

213 Maart
2018

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)
redactiedc@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:

Kiz Kulesi (Meidentoren) Istanbul

IN DIT NUMMER

eNav Underway. Voor wie zich afvraagt hoever MIWB collega Procee is met het eNav Underway project hierbij een verslag van een conferentie a/b ms 'Pearl Seaways'.

De Bosporus. Om deze drukke waterweg tussen Oost en West te ontlasten komt er het Istanbul Kanaal. Freerk Eggens zocht uit hoe het allemaal in elkaar zit.

Pylonen van de Oosterschelde. Frank van Ditshuizen, een van onze vaste schrijvers, was betrokken bij de Oosterscheldewerken en doet hier het verhaal van de kabelbaan die er niet kwam.

En toen werd het stil. Over het verdwijnen van de morsesleutels, koptelefoons en de mannen die ze bedienden. Sinds 1999 is er geen radio-officier meer aan boord, een nostalgisch verslag.

Nieuwe Zeesluis. Eind 2019 moet hij in gebruik worden genomen. De nieuwe zeesluis in IJmuiden, de grootste ter wereld. Hoe zit het en hoe bouw je het, een inleiding.



16



22



34



37



42

RUBRIEKEN

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



MARITIEME AGENDA

28 maart 2018

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

6 & 7 april 2018

Maritieme, Offshore & Dredging Carrièrebeurs
RAI, Amsterdam
https://tinyurl.com/y8pawkss

13 (vrijdag!) april 2018

Jaarvergadering VOZT
Supersoos
MIWB, West-Terschelling
www.vozt.nl

17 april 2018

Voorlichtingsdag Innovatieve Master
MIWB, West-Terschelling
Aanmelden via:
k.zuidema@nhl.nl

10 mei 2018

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

Elke derde vrijdag
van de maand:

Sociëteit Oud-WBS'ers
Hotel Oepkes,
West-Terschelling

De Bosporus en het Istanbul

Een beperkt aantal van onze leden zal door de Bosporus zijn gevaren, een pracht van een tocht. Bij het aanlopen valt aan stuurboord de zogenaamde Meidentoren, officieel Kiz Kulesi geheten, direct op, met de daarachterliggende Istanbulse wijk Üsküdar. Volgens de legende zou de toren gebouwd zijn door een Osmaanse sultan, die zijn dochter erin liet opsluiten. Er was namelijk voorspeld dat de dochter zou sterven op haar 18e verjaardag en de sultan dacht dat ze in de toren veilig zou zijn. Toch overleed de prinses zoals voorspeld op haar 18e verjaardag, door toedoen van een slangenbeet. De slang had zich verstopt in een mand fruit, die de sultan zijn dochter liet brengen op haar verjaardag. Langs de oevers van de Bosporus ontwaart je prachtige goed onderhouden villa's waarvan velen opgetrokken uit hout en een keur aan paleizen en moskeeën.



De Meidentoren (Kiz Kulesi)

De Bosporus is een natuurlijke verbinding tussen de Zee van Marmara en de Zwarte Zee. Aan weerszijden van de zeestraat ligt de stad Istanbul. Het gebied aan de westkant

van de Bosporus ligt in Europa, de oostelijke kant in Azië. Daardoor heeft de Bosporus een symbolische betekenis. Op zijn smalst meet de Bosporus 698 meter. De lengte bedraagt 32 kilometer. De diepte varieert van 36 tot 124 meter. Het vrije scheepvaartverkeer door de Bosporus - inclusief de Zee van Marmara en de Dardanellen - is van groot belang voor de landen liggend aan de Zwarte Zee, maar in het bijzonder voor Rusland.



Overzichtsfoto Bosporus gemaakt door bemanning space station

Voor de kust van Istanbul wachten voortdurend tientallen schepen om de Bosporus te doorkruisen. Dagelijks doen ongeveer 135 vrachtschepen en 25 tankers dat. Tel daar de pleziervaart en de rondvaartboten bij op en de drukte wordt verontrustend. Kleine en soms grote aanvaringen zijn talrijk. De laatste jaren is dat Istanbul gelukkig bespaard gebleven, maar het lijkt een kwestie van tijd voordat het echt fout gaat. Begrijpelijk dus dat de Turkse regering het risico terug wil brengen. Al in 2011 kondigde premier Erdogan de aanleg aan van een 'tweede Bosporus', een kanaal door het Europese deel van Turkije, waardoor de druk op de Bosporus aanmerkelijk zal gaan verminderen. De kosten voor schepen die wachten om de Bosporus te passeren bedragen \$ 1,4 miljard per jaar, deze kosten worden geëlimineerd indien er een tweede kanaal wordt gegraven. Een ander doel is het weren van transportschepen die gevaarlijke goederen vervoeren door de Bosporus, zoals veel tankers geladen met aardolie uit Novorossiysk.

ul Kanaal



In de tweede week van januari 2018 onthulde de Turkse minister van Transport en Maritieme Zaken dat de route door het 'Kanal Istanbul' nu vaststond en dat nog dit jaar begonnen zou worden aan een complexe en jaren durende operatie. De scheepvaartroute begint bij het Küçükçekmece-meer en zal de Zwarte Zee bereiken langs de Sazlidere Dam ten oosten van het Terkos-meer aan de Europese zijde van Istanbul. De verwachting is dat het kanaal in 2023 opgeleverd kan worden. De totale kosten worden nu geschat op \$17 miljard, maar van diverse zijde wordt hieraan ernstig getwijfeld, de kosten zouden veel hoger uitvallen. De lengte van het kanaal wordt tussen de 40 en 50 ki-

lometer. De diepte van het kanaal zal ongeveer 25 meter worden bij een geplande breedte van 150 meter met een vaarbreedte van 120 meter. De grootste schepen van de wereld kunnen dan door het kanaal. Aan weerszijden van het kanaal worden container terminals gerealiseerd. Aan de kant van de Zwarte Zee zal een derde luchthaven worden gebouwd.

Erdogans statement: "Rivieren stromen door vele steden in deze wereld, maar er is slechts één unieke stad zoals Istanbul waar de zee doorheen stroomt. Met dit project zal Istanbul worden veranderd in een stad met twee zeeën er doorheen," en "We steken de handen uit de mouwen voor het grootste project van de eeuw dat niet te vergelijken is met het Panamakanaal of het Suezkanaal."

Biologen maken zich zorgen. Zij wijzen op de verschillen tussen de Zee van Marmara en de Zwarte Zee wat betreft zeeniveau, temperatuur en zoutgehalte. In de huidige situatie vormen de wendingen van de relatief nauwe Bosporus een natuurlijke dam die de balans in meerdere opzichten handhaaft. Het nieuwe kanaal zou die balans verstoren. Bovendien zullen er



Drukke op de Bosporus



Wachten (foto: William Fong)



Villa's aan de oever

veel bomen gekapt moeten worden, iets dat erg gevoelig ligt in Turkije. Onlangs werd nog gedemonstreerd tegen het kappen van 3000 bomen bij de Midden-Oosten Universiteit in Ankara. Grote kans dat dezelfde demonstranten zich ook tegen de aanleg van het nieuwe kanaal zullen keren. De aanleg van het kanaal zou nog wel eens een heikele kwestie kunnen worden.

Een ander probleem vormt het Verdrag van Montreux uit 1936. Volgens dit verdrag mag Turkije geen tol heffen aan Russische schepen die door de Bosporus varen. Het realiseren van het nieuwe kanaal wordt kostbaar en zal geld moeten opbrengen, dus een soort van tol zal ongetwijfeld ingevoerd gaan worden, wat voor Rusland een onverteerbare zaak is. Een internationaal conflict ligt hiermee op de loer. Turkije is afhankelijk van aardgas dat uit Rusland komt. Rusland kan gaan dreigen met het dichtdraaien van de gaskraan als er toch tol betaald moet worden voor het passeren van Russische schepen door het nieuwe kanaal. Een forse financiële aderlating voor Turkije. Al met al, het kanaal is er nog niet. We wachten het vervolg in spanning af.

-  Freerk Eggens
-  via Freerk Eggens
-  https://en.wikipedia.org/wiki/Kanal_Istanbul



Het Istanbul Kanaal, de oplossing?



De 'Rolldock Sun' passeert de Kiz Kulezi, onderweg met kranen van Rostock naar Burgas

