

Nieuwsbrief Stichting NGID



Namens het bestuur:

Het bestuur hoopt dat een ieder een aangename vakantie periode heeft gehad en dat u helemaal gereed bent voor de aanstaande december maand. De voorbereidingen voor onze ontmoetingsreünie op 24 april 2013 zijn in volle gang en we hopen een groot aantal oud collega's en andere geïnteresseerden te mogen ontvangen. De locatie is Marine Kazerne Amsterdam en omtrent het programma heeft u informatie via uw email of per post ontvangen. Om organisatorische reden vragen wij u niet te lang te wachten met het aanmelden voor deze reünie. Heeft u binnen uw kennissenkring nog oud collega's die nog niet bekend zijn met de Stichting NGID wijs ze dan op onze website www.ngid.nl of geef hun adresgegevens door zodat wij ze informatie omtrent de Stichting kunnen toezenden. De inloopmiddag regio Noord West heeft plaatsgevonden en een 30 tal oud collega,s hebben hier gehoor aangegeven. Het bestuur denkt na hoe in de toekomst invulling te geven aan deze middagen. Wij houden u op de hoogte. We zijn begonnen met het samenstellen van een boekje de **“Navigatie Gevechts Informatie Dienst in Vogelvlucht”** hierin proberen we het leven op NAVGIS en aan boord van de verschillende typen schepen als RAPP en onderofficier NGID tussen 1945 en 1980 te beschrijven dit alles aangevuld met fotomateriaal en andere anekdotes. Heeft u nog foto's van de Soemba, ARGIS, NAVGIS, Commando Centrales, slaapverblijven, verblijven



en ander interessant materiaal en wilt u dat ter beschikking stellen dan houden we ons aanbevolen. Wij willen het boekje tegen kostprijs beschikbaar stellen aan de leden van onze Stichting. Uw inbreng in het reilen en zeilen van de Stichting NGID is erg belangrijk en daarom houden we ons aanbevolen voor suggesties en opbouwende kritiek. Laat het ons weten. We missen in ons bestand verschillende geboortedata van leden. Omdat deze belangrijk zijn voor representatiedoeleinden verzoeken wij u deze even door te geven aan het secretariaat. Rest ons als bestuur van de Stichting NGID u fijne feestdagen toe te wensen en een

heel gezond en gelukkig 2013. Tot ziens op de reünie van 24 april 2013.



In Memoriam Willem van Schaik.

Heden ontvingen we van Sietze van Schaik het droevige bericht dat op 26 september 2012 zijn vader Willem van Schaik is overleden. Willem was al enige tijd ziek en verbleef de laatste weken in een hospice waar hij een foto van de "dikke boot" Karel Doorman op zijn nachtkastje had staan. Willem, één van de grondleggers van onze Navigatie Gevechts Informatie Dienst, was een marineman in hart en nieren. Als oorlogsvrijwilliger in dienst gekomen en opgeleid in Engeland is hij medeverantwoordelijk geweest voor het opzetten van de NGID-opleidingen. Eerst op de Soemba en daarna op de Navigatie Gevechts Informatie School. Willem vertelde graag over die periode. Met geritselde lesboeken en geleend materiaal en in het begin niet serieus genomen door de marineleiding, kwam het dienstvoak NGID toch van de grond en wij hebben als oud NGID'ers heel veel aan hem te danken. Ongeveer een half jaar geleden belde Willem mij en hij vertelde me dat hij ernstig ziek was. Hij had genoten van de laatste reünie en was blij dat hij nog zoveel bekenden had gezien en gesproken. Hij wou ons als bestuur van de Stichting NGID nog een boodschap meegeven. "Blijf doorgaan waar jullie mee begonnen zijn" zei hij, "want het dienstvoak NGID moet niet verloren



gaan in de anonimiteit, maar bewaard blijven voor de huidige en misschien wel toekomstige generaties marinemannen en vrouwen." Hij sloot zijn verhaal af met: "In de centrale hal van de OPSCHOOL staat nog een stuurrad uit de vroegere longroom van NAVGIS met daarop de namen van de NGIO officieren en mijn naam staat daar ook bij."

Willem, je kunt ons van boven in de gaten houden. We zullen ons blijven inzetten om het dienstvoak, waar jij zo trots op was, te blijven promoten.

Willem bedankt voor wat jij voor de Navigatie Gevechts Informatie Dienst betekend hebt.

Namens de leden en bestuur van de Stichting NGID,
Willem van Ieperen
Secretaris

Op 20 juli jl is adjudant telegrafist b.d. Henk Pleijsier overleden. Hij was jarenlang instructeur radiotelefonie op NAVGIS. De "Hokjes van Pleijsier" zijn naar hem genoemd. Henk mocht 93 jaar oud worden.

De Stichting NGID ontving bericht dat op 6 november 2012 is overleden Roos Verweij - Berkhout lid van de Stichting NGID. Wij wensen haar man, kinderen en verdere familie alle sterkte toe bij het verwerken van dit verlies.

Op 23 november ontving de Stichting NGID bericht dat op 22 november 2013 is overleden Carla Abels Linger, echtgenote van Hans Abels lid van de Stichting NGID. Wij wensen hem en zijn zoon Bas alle sterkte toe bij het verwerken van dit verlies

Joop Swarte schreef in het verleden wekelijks een column voor het Helders Weekblad. Deze gaat over het overlijden van Dick Stegers en wat hij voor veel (oud) NGID'ers heeft betekend. Hier volgt zijn column zoals toentertijd gepubliceerd in het Helders Weekblad.

Baksmeester

Op 1 maart is Dick Stegers overleden. Voor degenen die niet weten wie Dick Stegers was: hij was de vader van de Helderse wethouder Mervyn Stegers en hij was 50 jaar geleden mijn baksmeester. We maakten voor het eerst kennis aan boord van Hr. Ms. "Pelikaan", toen logementschip voor de RAPP-opleiding bij de Navigatie- Gevechtinformatieschool. Die opleiding vond plaats bij het oude fort Oostbatterij aan de Kanaalweg. Korporaal van speciale diensten NGID Stegers werd er onze baksmeester. Korporaal Stegers was een strenge baksmeester. Wie zeuntje was, moest vroeg uit kooi teneinde gepikt en gedreven meteen na overal de kooi van de baksmeester te sjoeren. Voor de jonge marineman van nu is de hier gebruikte taal misschien nog nauwelijks te begrijpen, maar voor ons was het heel duidelijk en het betekende vroeg opstaan, kooi sjoeren en opbergen in de kooienstelling, wassen, scheren, schoenen poetsen en precies bij het fluitsignaal "overal" van de provoost klaar staan bij de kooi van korporaal Stegers. Trouwens, het ging niet alleen om het sjoeren van zijn kooi, korporaal Stegers was in alles streng, maar dat niet alleen, hij was veel meer. Dick Stegers was een voorbeeld voor zijn mensen en bovendien had hij belangstelling voor hun persoon en hun leven. Met hem was altijd te praten, over van alles. Hij was natuurlijk de vakman, enthousiast over de verbeteringen van de radar, de ontwikkelingen bij vliegtuigdirectie, nieuwe plottafels en alles wat er in de jaren '50 met de Koninklijke Marine in het algemeen en het dienstvak NGID in het bijzonder gebeurde. Hij was een begenadigd instructeur die de leerstof met veel humor presenteerde. Wie van Dick Stegers les kreeg, werd vanzelf nieuwsgierig naar meer tot voordeel van de leerlingen zelf maar ook tot voordeel van de Marine want heel wat van zijn oude "bakskinderen" volgden later met succes tertiair onderwijs. Hijzelf zette de trend met zijn studie Engelse Taal- en Letterkunde, veel anderen volgden met studie aan HBO en universiteit. Hij moedigde zijn mensen aan te lezen en te studeren door je nieuwsgierig te maken. Dick Stegers wist ook met de vrije tijd van zichzelf en zijn collega's wel raad. Hij moedigde iedereen aan te studeren maar had daarnaast ook oog voor ontspanning. Hij trad voortreffelijk op als Sinterklaas in de Gouden Bal. Op tweede kerstdag was er steevast open huis en ontvingen hij en zijn vrouw Jean gastvrij iedereen die komen wilde. Toen NAVGIS 15 jaar bestond nam hij het initiatief tot het opvoeren van een toneelstuk, "Het Nestje van de Antiquair" van Hans Nesna waarin hij zelf de hoofdrol van Maurits Diamant, de joodse antiquair, met ongelooflijk veel plezier vervulde. Mijn vrouw en ik speelden daarin zijn dochter en schoonzoon en we hebben, vooral tijdens de repetities, heel wat afgelachen. Als u nu vindt dat dit een soort hagiografie is en dat het toch eigenlijk niets met de bibliotheek te maken heeft, nou dan moet dat maar. Vooral hij heeft mij interesse voor boeken en de inhoud ervan bijgebracht en daar ben ik hem dankbaar voor. Eén van de fijnste mensen die ik ken, is overleden en waar het hart van vol is, loopt de mond van over; daarom heb ik dit geschreven.

J.L. Swarte

Goffe Halma: Auteur Van radardienst naar Vessel Traffic Services, een logische ontwikkeling

- 8-1-1962 MOC Hilversum
- 9-4-1962 Hr.Ms. "De Ruyter" voor matrozenopleiding
- 5-10-1962 Hr.Ms. Amsterdam"voor RAPP 2 opleiding
- 4-4-1963 Hr. Ms. "Friesland"
- 28-8-1964 Hr.Ms. "De Ruyter"voor RAPP 1 opleiding
- 13-4-1965 Hr. Ms. "Noord-Brabant"
- 12-5-1965 Gedetacheerd op Hr. Ms. "Overijssel" tijdens Matchmaker One, eerste NATO squadron.
- 30-8-1965 Terug naar Hr. Ms. "Noord-Brabant"
- 6-9- 1965 Cursus Bijwerken Hydrografische publicaties
- 23-10-1967 NAVGIS als instructeur luchtplotten bij sergeant de Geele.
- 1-7-1968 Overstap als radarwaarnemer bij het Rijksloodswezen in Rotterdam.

Deze tijd bij de KM is door mij altijd ervaren als een zeer positief ontwikkeling in mijn leven. Ik bekijk het zo: je vertrekt als knulletje van net 17 jaar uit de toen redelijk bekrompen dorpsgemeenschap en grote kerkelijke invloed van de jaren zestig, naar een heel andere maatschappij. Je leert zelfstandig zijn, leert dat wat de dominee vertelde ook anders kan zijn en trekt de wereld in. Een wereld die toen nog niet bekend was door televisie internet en dergelijke. Elke dag was een nieuwe ervaring. Die zes jaar zijn bepalend geweest voor mijn verdere leven, heeft gezorgd voor een prima carrière met dito inkomen.



En "geïnterd" vind ik het blad o.s. door de vaste rubriek "John Bull" en voor deze maand de levensbeschrijving van 20 jaar NAVGIS. Maar, nu heeft u een nieuwe rubriek "Wist u...." in het leven geroepen, maar wist u....

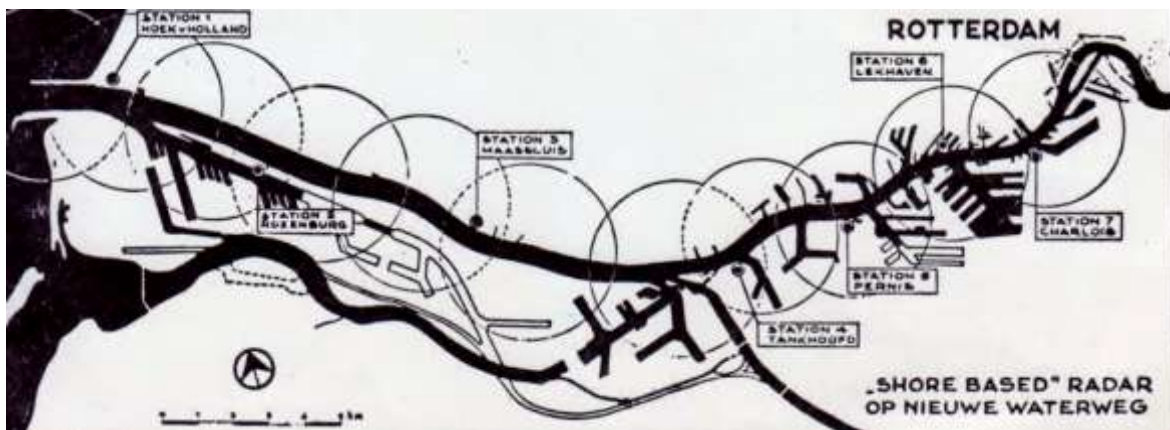
1. dat er aan de Rotterdamse Nieuwe Waterweg 47 ex RAPP's werken bij de radardienst;
2. dat deze 47 ex RAPP's de zeven radartorens bemannen;
3. dat zij alleen met het brevet RAPP1 voor deze werkring in aanmerking komen;
4. dat zij nu van beroep radarwaarnemers zijn;
5. dat zeven van hen (de oudsten) chef radarwaarnemer zijn;
6. dat deze 47 ex RAPP's zorgen voor een veilige assistentie aan alle zeevaart op de Nieuwe Waterweg;
7. dat zij met alle schepen die een loods aan boord hebben in verbinding staan via internationale VHF-kanalen;
8. dat deze radardienst een centrale post heeft met een groot automatisch plot, waarop alle scheepsbewegingen van schepen op de rivier, geplot worden;
9. dat deze radardienst in 1970 de beschikking krijgt over een geheel nieuwe apparatuur, waardoor de capaciteit van het walradarsysteem wordt verdubbeld;
10. dat deze radardienst ressorteert onder het loodswezen zodat deze ex RAPP's marinemensen in burger zijn.

Arikel uit de "Observer".

Van radardienst naar Vessel Traffic Services, een logische ontwikkeling! Door Goffe Halma

Een terugblik in het verleden leert hoe verstrekkend veranderingen zijn, welke plaats hebben gevonden binnen de scheepvaartverkeerbegeleiding, op zowel technisch gebied, de werk-omstandigheden, als wel de wet- en regelgeving.

Op 4 december 1946, liet de havenmeester van Rotterdam, in een brief aan het gemeentebestuur, weten, citaat: *dat het gewenst is om de zeehavens en toegang daartoe uit te rusten met radar*. Einde citaat. Toch duurde het nog tot 30 november 1956, voor het allereerste walradarketen ter wereld officieel in gebruik kon worden genomen. Al was Rotterdam niet de eerste. Liverpool was hen voorgegaan in 1948. Terwijl sinds 1951 in IJmuiden het eerste walradarstation was gevestigd. Lang is er gediscussieerd over welke personen de radarschermen moesten bezetten. De gemeente Rotterdam wilde in eerste instantie havenloodsen dit werk laten doen maar de ploeg was te klein en niet opgeleid in het werken met radar. Het Rijkswaterstaat, toen onderdeel van het Ministerie van Defensie, had wel voldoende goed opgeleid radarpersoneel binnen de Koninklijke Marine, beter gezegd de NGID. Onder hen waren er voldoende mensen beschikbaar die een burgerbaan ambiëerden. De omschakeling was voor hen ook niet zo groot. Het grootste verschil was dan men zich niet meer op het eigen schip bevond maar zich moesten concentreren op een algemeen verkeersbeeld. Zo was de Rotterdamse Waterweg opgedeeld in 10 sectoren op 7 radarposten.



Het interpreteren van het radarbeeld bleef hetzelfde. Alleen een schip beweegt en op de radarpost stond het beeld stil natuurlijk. De grootste aanpassing lag in de communicatie met de scheepvaart en dan met name de Rijkswaterstaat. Het is vandaag de dag moeilijk voor te stellen maar in de jaren veertig/vijftig was radar nog een unicum. Uitgezonderd oorlogsschepen, waren slechts weinig koopvaardijsschepen met radar uitgerust en in de zeevaartopleidingen werd hier nog geen aandacht aan besteed. Bij de binnenvaart was dit helemaal een onbekend fenomeen. Pas begin zeventiger jaren kwam hier heel snel verandering in. Het economische aspect begon steeds meer invloed te krijgen op de scheepsbewegingen. De eerste radarapparatuur had lang niet die mogelijkheden van wat nu het geval is. Zo was de radarantenne bovenop de verkeerspost geplaatst. De omringende industrie of andere bebouwing, schermde belangrijke gebieden af. De rivier zelf was goed zichtbaar op radar maar binnen de havenmondingen viel weinig waar te nemen. Visueel zicht was een belangrijke aanvulling hierop. Al snel bleek dat de eerst gebouwde radarpost, aan de Waalhaven in Rotterdam, verkeerd was gepland. Nog voor de officiële ingebruikneming, werd er een nieuwe radarpost aan de overkant bij de Lekhaven gebouwd.

Post Waalhaven werd in eerste instantie gebruikt voor het opleiden van nieuwe radarwaarnemers, die nog niet terecht konden op de in aanbouw zijn radarposten. Omdat men geen gebruik kon maken van ervaringen elders, werd tijdens het opleidingstraject geoefend met sleepboten, veerponten, zeeschepen en enkele binnenvaarttankers. Zo leerde men wat nodig was om te komen tot een goede radarbegeleiding tijdens mistperiodes.

De opleiding bleef tot begin tachtigerjaren in handen van de chef-radarwaarnemers en was vooral gericht op plaatselijke omstandigheden. De radarketen was opgezet om beloodste zeevaart te begeleiden tijdens slecht zicht. Wel werd aan een klein aantal geselecteerde bunkerschepen en duweenheden toegestaan om deel te nemen aan de radarbegeleiding.



Een foto uit de jaren vijftig. Dit is een voorbeeld van waar men mee moest werken.

Maar al snel wisten andere schepen, uitgerust met marifoon, de radarposten steeds beter te vinden. Terwijl de dienstleiding steeds naar buiten bleef volhouden dat het niet gebeurde. Echt accuraat was deze eerste radar niet. Afwijkingen en vertekeningen op het radarscherm, werden oplopend groter. Op zo'n 5 kilometer afstand van de radarpost, was dit ongeveer 50 meter. Met andere woorden als een inkomend- en uitgaand schip elkaar op die afstand passeerden, vloeiden de radarecho's ineens maar de ervaren radarwaarnemer wist dat er dan nog 50 meter ruimte tussen zat.

Typend voor de ontwikkelingsfase is dat men bij de eerste radarset, in IJmuiden, was vergeten om een schaalverdeling aan te brengen op het radarscherm zodat er geen exacte peilingen konden worden afgelezen. Bij de verbeterde versies was dit uiteraard wel het geval. Een andere nieuwigheid was dat men lichtenlijnen en bakenlijnen, met een druk op de knop, zichtbaar kon maken op het radarscherm. Wat een uitstekend hulpmiddel was voor het doorgeven van de positie van schepen. Omdat lang niet ieder zeeschip een goed werkende marifoon aan boord had, hadden loodsen een loodzware portofoon tot hun beschikking. Zodra het zicht minder werd dan 4000 meter, brachten de loodstenders of de Roeiers deze aan boord. In Hoek van Holland en op de radarposten Tankhoofd en Lekhaven waren hiervoor speciale accu oplaadpunten ingericht. In 1968 kreeg iedere loods een eigen handzame portofoon, wat de communicatie met de radarposten sterk verbeterde. Vanaf die periode moesten de loodsen zich bij elke sectorovergang, ook met goed zicht, melden bij de radarposten. Vanaf het allereerste begin werd radarbegeleiding door loodsen als bedreigend gezien voor hun onafhankelijke positie. *Big Brother is watching you*, was toen al een bestaand begrip.

Maar toen het in december 1956, voor langere tijd achter elkaar, erg mistig was en - onder druk van de industrie - veel schepen naar binnen werden "gepraat", was veel van dat wantrouwen verdwenen en waren veel loodsen enthousiast over de mogelijkheden die walradar hen bood. Ondanks de mogelijkheden van radarbegeleiding, was het niet ongebruikelijk dat bij plots opkomende dichte mist, het merendeel van de zeeschepen ten anker ging op de rivier. Pas rond 1970 kwam hierin een duidelijke en snelle verandering. Bekend is dat de zeevaart erg conservatief is en dat bleek toen optimaal. Aan de andere kant is het ook zo dat de kapitein/loods zich helemaal overgaf aan de stem vanaf de wal. Bij een zicht van minder dan 100 meter zag men zelf niets. Vaak niet eens het eigen voorschip.

Sociale aspecten.

Niet onbelangrijk in elke werksituatie, zijn de sociale aspecten. Op de zeven radarposten, bestond, in de beginperiode, de bezetting uit een chef-radarwaarnemer plus vier radarwaarnemers. Behalve in Hoek van Holland, waar twee sectoren waren met Hoek Zee en Hoek Binnen, dus een dubbele bezetting. Maassluis had ook twee sectoren maar wel een enkele bezetting.

Nieuwsbrief Stichting NGID

Men werkte in een vier ploegendienst en een werkweek van 42 uur. Zes dagen dienst - twee dagen vrij, dus 1 weekend vrij in de vier weken. Pas vanaf 1968 kreeg men een onregelmatigheidstoeslag. Voordien was dat niet het geval. Men zat, omgerekend in de huidige loonschalen, in schaal 5. Vanaf 1 januari 1968 werd dat schaal 6 + ORT. Het was in die periode gebruikelijk, dat tijdens verminderd zicht, men vier uur voor de wacht en vier uur daarna beschikbaar was. Normaliter werden de wachten bezet door 1 persoon. Tevens was men verplicht om binnen 20 minuten aanwezig te kunnen zijn, waardoor de huisvestingsmogelijkheden erg beperkt werden. Tijdens dichte mist verzorgde één man de radarbegeleiding en de andere persoon hield de scheepsnamen en administratie bij. Men had immers alleen twee radarschermen, met wat radarpips voor zich. Geen labels, geen IVS, ook geen telex, niets van dit alles. Elk schip moest via een interne telefoonlijn doorgegeven worden. De radarwaarnemers hadden dus alleen een directe telefoonlijn met de buurposten en de Centrale Post. Men had geen andere communicatiemiddelen. Het was altijd een verrassing wanneer en welke schepen de sector binnenkwamen varen en wat hun bestemming was. Onder normale omstandigheden was er ook met maar weinig schepen verbinding. Tot 1968 dus. Toen kwam hier duidelijk verandering in. De Centrale Post was gehuisvest in de kelder van het gebouw van het Rijksloodswezen, aan de Pieter de Hoochweg in Rotterdam. Het Hoofd Radardienst was een ex-1^e stuurman GHV en hij werd geassisteerd door radarverkeersambtenaren, eveneens met een 1^e rang GHV, maar geen ervaring met radar. Deze hadden als chef van de wacht, een telefoon en een overzichtskaart. De radarwaarnemers moesten, als het zicht minder dan 1000 meter was, de schepen doorbellen zodra deze overschakelden naar de buurposten. Op de CP werden de beloodste schepen op een soort lopende band, met een gemiddelde vaarsnelheid van 8 zeemijl, bijgehouden om de scheepvaart te kunnen reguleren. Normaal werd elke twee uur, telefonisch, het zicht doorgegeven en als het zicht minder dan 4000 meter was, elk half uur. De zogenoemde zichtberichtendienst (ZBD). De radarantenne mocht alleen draaien tijdens een zicht van minder dan 4000 meter of om te oefenen want anders gebruikte men te veel stroom en er moest op de kleintjes worden gelet. Maar ook dat veranderde. Pas in oktober 1962 kwamen er voor het eerst formele regels, in de praktijk werkte men al een aantal jaren op deze wijze, geheten de:

INSTRUCTIES en AANWIJZINGEN WALRADARASSISTENTIE, in het 4^{DE} en 5^{DE} district.

In dit boekwerkje wordt de organisatie uitvoerig beschreven, de wijze waarop zichtberichten werden verwerkt, regulatie van het scheepvaartverkeer, en dergelijke, maar belangrijker is de beschrijving van het principe van WALRADARASSISTENTIE.

De walradarassistentie welke door de waarnemer aan de loods van een schip wordt verleend, bestaat in principe uitsluitend uit het veelvuldig en met regelmatige tussenpozen radiotelefonisch doorgeven van informatie betreffende de positie en zonodig ook de bewegingsrichting zowel van het betrokken schip als van de overige te passeren schepen of andere objecten, die de kapitein – geadviseerd door de loods – nodig heeft voor een veilige navigatie op de rivier en die als gevolg van het slechte zicht niet of niet voldoende nauwkeurig zelf aan boord kunnen worden verkregen.

Aangezien de radarassistentie uitsluitend een informatief karakter mag dragen, zal de waarnemer zich onthouden van het geven van advies, houdende enige door de te assisteren schepen uit te voeren manoeuvre.

Omgekeerd zal de loods de radarwaarnemer ook niet hiertoe in verleiding mogen brengen.

Daarentegen zal de waarnemer door verstrekking van aanvullende informatie, de loods steeds zo vroegtijdig mogelijk op een gevaarlijke situatie moeten attenderen.

Legalisatie verkeersbegeleiding aan de binnenvaart.

Onder druk van de technologische ontwikkelingen en de veranderende maatschappelijke opvattingen werd, vanaf begin zeventigerjaren, de druk steeds groter om de verkeersbegeleiding op het water aan te passen. Steeds meer zeeschepen hadden radar en marifoon, net als de binnenvaart. De mondigheid in de maatschappij nam toe, waardoor ook de radarwaarnemers steeds beter voor hun belangen opkwamen. Dit resulteerde in de oprichting van de beroepsvereniging RACON in 1975, die vervolgens ook aandacht vroeg voor de belangen van de binnenvaart. Dat de behoefte aan begeleiding in deze sector groot was, blijkt wel uit cijfers van 1979. Radarpost Tankhoofd, als middelste in de radarketen, begeleidde dat jaar 87.621 schepen. Wat neerkomt op gemiddeld 240 schepen per dag. Tijdens slecht zichtperiodes liep het aantal te begeleiden schepen met 245% op. Via een enquête onder binnenvaartschippers en rapportages hiervan in het weekblad Schuttevaer, werd die begeleiding afgedwongen en gelegaliseerd. Toch duurde het nog tot 1 mei 1984 voor de binnenvaart formeel gebruik mocht maken van radarbegeleiding.

Nieuwe ontwikkelingen.

Die veranderende maatschappelijke opvattingen hadden ook tot gevolg dat het Rijksloodswezen, in 1980, opging in het nieuw gevormde Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme zaken (DGSM); dat ondergebracht was bij het Ministerie van V&W en bestond uit vier districten, te weten:

- Noord
- IJmond
- Rijnmond
- Scheldemon

In 1982 werden de radardiensten samengevoegd met de Patrouille en Opsporingsdienst (POD) van Rijkswaterstaat en omgevormd tot een zelfstandige Verkeersdienst. In Vlissingen was, sinds 1975 een provisorische radardienst werkzaam met **Schelde Inlichtingsdienstambtenaren**, die een oude scheepsradar als hulpmiddel hadden. Bij de vorming van DGSM kwamen daar de verkeersposten Hansweert en Terneuzen bij, van RWS waar men zich vooral met binnenvaart bezig hield. In het district Rijnmond kwam Post Dordrecht erbij, waar sinds 1979 een radio informatiepost functioneerde onder het gezag van RWS. Net als Post Hartel bij de Botlekbrug. Pas in 1988 werden dit radarverkeersposten. In een later stadium kwamen er langs de grote rivieren verkeersposten, onder regie van RWS. Opmerkelijk hierbij was dat de mensen van RWS ruimere bevoegdheden hadden dan de Radarwaarnemers (ex-loodswezen), gebaseerd op het BPR. Zij mochten een verkeersaanwijzing geven. De loodsen dwongen af dat de radarwaarnemers dit niet mochten. De jaren tachtig waren de meest roerige in de geschiedenis van wat nu het VTS heet. Zo werd er jarenlang, vaak op het scherpst van de snede, een belangenstrijd uitgevochten tussen de loodsen en de verkeersdienst. Daarbij liepen de emoties soms erg hoog op. Een aantal jaren lang verschenen er over deze controversie wekelijks berichten in de landelijke kranten en andere media. Het ging hierbij vooral om vastgelegde bevoegdheden. De loodsen waren mordicus tegen elke uitbreiding van taken en bevoegden die hun belangen konden schaden. De voorzitter van de VNL (vereniging Nederlandse Loods), liet keer op keer blijken dat hij geen bezwaar had tegen het prima werk dat radarwaarnemers deden, zolang er maar niets op papier kwam te staan. De eerste voorzitter van de RACON, Hans Dijkhuizen, heeft jaren moeten vechten voor de bevoegdheden van de radarwaarnemers ook op papier werden vastgelegd. Pas nadat de loodsen waren geprivatiseerd (1 september 1986) en de verkeersdienst in Rijnmond was overgeheveld naar het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (1 november 1986), kwam er rust en kon de aandacht worden verlegd naar het eigen maken van nieuwe technologische ontwikkelingen en de verkregen wettelijke bevoegdheden, via de Scheepvaartverkeerswet met haar aanhangsels; overigens pas van kracht in 1988.

Een overzicht van de belangrijkste ontwikkelingen uit de jaren tachtig:

- In bedrijfstelling nieuw Haven Operatie Centrum in IJmuiden. (december 1983);
- Uitbreiding radarbegeleiding rede Hoek van Holland tot begin Eurogeul en de nieuwe functie Redeverkeersambtenaar, met voor het eerst een regionale opleiding gebaseerd op die van aspirant-loods. (mei 1983);
- Internationale aanbeveling omtrent Vessel Traffic Services, (november 1985);
- Ondertekening door België en Nederland van het verdrag voor de bouw van het "Schelde Radarketen" (SKR), (december 1985);
- Ingebruikstelling verkeersdienstsimulator in Wageningen, (september 1986);
- In gebruik name nieuw VerkeerBegeleidend Systeem (VBS) in Rotterdam, (april 1987);
- Inwerkingtreding van de Scheepvaartverkeerswet, (september 1988);
- Invoering van AMvB 234, besluit houdende regelen met betrekking tot de bevoegdheid tot het geven van verkeersinformatie dan wel verkeersaanwijzingen en de daartoe aan de bevoegde personen te stellen eisen, (april 1992).
- Gelijktijdig hiermee ging de NNVO (Nationaal Nautische Verkeersdienst Opleiding) officieel van start en vond de ondertekening plaats van de eerste VTS-boekjes en Basisdiploma's, nadat het zittend personeel een HC (herhalingcursus) en afsluitende toets met succes hadden afgerond.

Eindelijk was daar de fel begeerde erkenning. De eerste aanzet tot de NNVO werd gegeven in 1983. Hans Dijkhuizen was het eerste Hoofd Afdeling opleiding, vorming en training DGSM, met als



Minister Mr. Drs. N. Smit-Koeken op 11 september 1986 tijdens de officiële opening van de Verkeersdienst simulator bij het MARIN te Wageningen. Achter de minister: Hans Regelink, die als hoofd-instructeur zal optreden voor de werknemers van de simulator (Foto collectie H. Regelink)

voornaamste taak om de operationele opleidingen in de diverse districten te coördineren en te zorgen dat aan de beginselen van kwaliteit en uniformiteit kon worden voldaan. Dat deze samensmelting van diverse plaatselijke en regionale opleidingen en daarmee samenhangende werkculturen tot de nodige discussies leidde, is niet verwonderlijk. Het scheepvaartwereldje is en blijft conservatief en elke verandering stuit op weerstand. Tot de tachtigerjaren lag de nadruk van het hele gebeuren rond de radarbegeleiding in Rijnmond, maar vanaf begin jaren negentig is ook de Westerschelde een grote speler in dit veld. Daarnaast kwamen er steeds meer verkeersposten langs de grote rivieren. Verkeersbegeleiding op het water is gemeengoed geworden en neemt een steeds

belangrijker plaats in op het gebied van veiligheid op het water.

Na het gebruikelijke gewenningsproces zijn ook de opleidingen en examinering aangepast aan alle veranderingen. Formeel is er sinds november 2005 een nieuw AMvB, waarin regels staan die gebruikt worden door:

- De Stichting NNVO, belast met de landelijke opleidingen en Herhalingscursussen;
- De Landelijke Examencommissie, belast met examinering van de Basisopleidingen en driejaarlijkse Herhalingstoetsen;
- De RNVO's, zij verzorgen opleidingen en examinering voor het verkrijgen van de regionale bevoegdheid;
- De Commissie van Gecommitteerden, die namens het Ministerie van Infrastructuur & Milieu (voormalig V&W) controleert of alle examens plaatsvinden conform de wettelijk vastgestelde regels.

Nieuwsbrief Stichting NGID

Het VTS is volwassen geworden en tot op heden is ze elk jaar technisch doorgroeid en qua uitvoering professioneler geworden. Zaken die vroeger onbespreekbaar waren, worden steeds meer gemeengoed. De controverse tussen loodsen en VTS is verdwenen. Zo moeten in Rijnmond LOA loodsen (loods op Afstand), welke ook verkeersdienstwerk doen aan de wal nu aan de zelfde VTS kwalificaties voldoen als de VTS-operators. In Scheldemond heeft men veel strijd moeten leveren met zowel Nederlandse als Belgische loodsen en het onbegrip over het nut van verkeersbegeleiding. In eerste instantie werkte men daar met het begrip: zelfregulatie. De loodsen kregen alleen informatie als ze daar zelf om vroegen. Door een aantal aanvaringen en aanbeveling van de Raad voor de Scheepvaart, is dit langzaam veranderd. Men begon dan ook veel later dan in Rijnmond en IJmond. De heersende werkcultuur uit het verleden, blijkt vaak moeilijk te veranderen. Dit vergt vaak heel veel tijd. Op de grote rivieren heerst ook een andere werkcultuur dan in gebieden met veel zeevaart. Neem als voorbeeld de passeerafstanden op de rivier. Deze zijn veel korter dan in zeevaartgebieden. Desondanks heeft men kans gezien om via wet- en regelgeving, voor de landelijke opleidingen en de HC plus afsluitende toetsen, te komen tot een veel grotere eenheid van werken dan 50 jaar geleden voor mogelijk werd gehouden. Toen creëerde iedere radarpost een eigen wereldje en dito werkwijze.



De futuristisch ogende verkeerspost Nijmegen

We hadden een Radardienst waar we trots op waren, nu hebben een VTS waar we trots op kunnen zijn. Het is een belangrijk instrument voor de veiligheid op het water en het daarmee samenhangende belang van milieu en economie. Het is belangrijk dat het VTS steeds verder doorgroeit naar wat de technische en wettelijke mogelijkheden haar biedt. Voor de komende periode staan er, naast nieuwe technologieën, ook veranderingen op het gebied van verkeersmanagement gepland. VTS wordt dan VTMS. Vessel Traffic Management & Services.

Door het steeds grotere volume van zee- en binnenvaartschepen wordt het steeds noodzakelijker dat deze vaart gereguleerd wordt vanaf de wal. Het vrijblijvende gaat er steeds meer af. Het almachtige van kapitein en loods heeft al een tijdje plaatsgemaakt voor samenwerking tussen wal en schip. Respect voor ieders kwaliteiten is nu een geaccepteerd gegeven. De bewogen geschiedenis van meer dan 50 jaar scheepvaartverkeerbegeleiding op het water valt moeilijk samen te vatten in een paar pagina's. Voor degene die niet die ontwikkeling hebben doorgemaakt, hoop ik enig inzicht te hebben gegeven in het gegeven dat de ontplooiing *Van radardienst naar Vessel Traffic Services*, een logische ontwikkeling is gebleken.

ERWTENSOEP MET DRIJFIJS



Wat spekzwoerd, mag ook hele vette speklapjes zijn, in een pan met water koken, om zodoende een lekkere vette bouillon te krijgen, ik ga er van uit dat de spliterwten, al een dag geweekt hebben in water. Als de speklapjes c.q. het zwoerd gaar is dat vlees dan in blokjes snijden, en de bouillon bewaren. Spliterwten op zetten **met het water waarin ze geweekt** hebben, daarin gooi je wat grof gesneden uien, en wat fijn gesneden wortelen, het water wat tijdens het koken verdampt aanvullen met de bouillon, dat is dan de basis van de erwtensoep, dan tijdens het zachtjes door laten koken van de snert,

voeg je wat grof gesneden prei en peterselie toe, dan een rookworst wellen, en in plakjes snijden, en dat toevoegen aan de erwtensoep, op smaak brengen met wat zout peper en / of maggi, uiteraard is iedereen vrij om de hoeveelheden uien, prei, en peterselie naar eigen smaak, toe te passen. Persoonlijk vind ik veel selderie (-blad) het lekkerst.

Een bezoeker, die in Kopenhagen Hr. Ms. Karel Doorman bezocht, vroeg aan een matroos wat het nummer R81 op de boeg betekende. De matroos van de Karel Doorman antwoordde: "Mevrouw dat betekent dat we in Rotterdam er nog 80 hebben liggen".



Inloopmiddag Stichting NGID:

Op 19 september hadden we de eerste inloopmiddag in ons bestaan als stichting NGID. We hadden echt geen idee wat we moesten verwachten. Natuurlijk hadden we wel hier en daar gehoord, “ja hoor, wij komen”. Maar ja dan is het altijd toch afwachten of mensen dat dan ook daadwerkelijk doen. Maar ach, in het ergste geval zouden we als commissie met elkaar zitten en dat is ook gezellig dus we lieten het op ons afkomen. En ik moet zeggen dat het zeer geslaagd was, natuurlijk konden er meer mensen bij, maar de algehele opkomst viel niks tegen. En het was gewoon gezellig, omdat het kleinschalig is kun je met iedereen even praten. En ook al wonen we veelal hier dicht bij elkaar in de Noordkop, op een of andere manier kom je sommige mensen nooit tegen. En het was dan ook leuk om deze mensen nu wel weer eens te spreken. Om een uur of vier gingen de meeste van ons weer huiswaarts, en voor mij was het een echte thuiswedstrijd, ik was op de fiets. Ik denk dat het zeker voor herhaling vatbaar is. Maar we gaan nu eerst eens onderzoeken of we zoiets ook eens in het midden van het land kunnen doen. Dus laat ik zeggen, tot ziens.

Rieni Heemskerk



“Fort Harssens” het Rijkshavenkantoor:

door : Wim Pijnenburg, *Hoofd. Havenkantoor en Hoofd. Scheepvaartverkeerdienst, van Apr. 1992 t/m juli 1997.*



Den Helder heeft twee Havenkantoren: het Gemeentelijk havenkantoor dat zetelt in het gebouw boven de parkeerplaats bij de “van Kinsbergenbrug” en het “Rijkshavenkantoor” gebouwd op het oude “Fort Harssens” , (en inmiddels weer vervangen door een futuristisch nieuw bouwwerk). Over het oude Rijkshavenkantoor gaat dit verhaal, en dan met name de Taken en Personele bezetting. Een veel gehoorde opmerking was , dat als je op het havenkantoor werd geplaatst je het verder wel kon schudden met je carrière, het was zo dacht men “een dumpplaatsing”. Waarschijnlijk lag dit aan het feit dat de meeste mensen die hier werden geplaatst , aan het eind van hun loopbaan zaten en binnen niet al te lange tijd met FLO zouden gaan. Met de toen nieuwe taak voor de Koninklijke Marine, de “Scheepvaartverkeerdienst “, is hierbij een andere invulling gekomen, hopelijk zal dit verhaal hier een ander licht op doen schijnen. De Taak van het Rijkshavenkantoor is “het beheren van de Marinehaven Den Helder” in de breedste zin van het woord en al wat daarvoor benodigd is.

In het gebouw bevonden zich : Het bureau van de Overste (Hoofd Rijkshavendienst) de werkvloer Havenkantoor, de Scheepvaartverkeerdienst, de Technische dienst, de Verbindingsdienst , de Nautische dienst en de Sleepboot Bemanningen, ieder met hun eigen “Hoofd van Dienst “ (rang Ltz 2oc.). Het totale bestand aan personeel bedroeg ca. 80 personen. Iedere grote haven in Nederland valt onder een “Rijkshavenmeester“, en daaronder vallen weer de respectievelijke “Scheepvaartverkeerdiensten”. We kennen 7 belangrijke Scheepvaartverkeersgebieden:

- Aanloop Vlissingen, Antwerpen en Westerschelde,
- Nieuwe Waterweg en de Haven Rotterdam,
- IJmuiden, Noordzeekanaal en de haven van Amsterdam,
- Aanloop Den Helder, Marinehaven en westelijke Waddenzee,
- Aanloop Harlingen , Terschelling en Oostelijke Waddenzee ,
- Aanloop Zeehaven van Delfzijl ,
- De grote rivieren en waterwegen Binnenland.

Hiërarchisch gezien is de CMM Den Helder (Cdt. Willemsoord) de “Rijkshavenmeester”, Operationeel wordt deze functie uitgevoerd door “Het Hoofd Rijkshavendienst” (rang KLTZ) De Nautische dienst beheert de “Kleine Vaartuigen” (KVD) en de Sleepboten. De Technische dienst is voor onderhoud van de KVD, de Olieboot (Patria) en voor assistentie sleepboot onderhoud/repairatie en werking van het Noodaggregaat van het Havenkantoor. De Verbindingsdienst verzorgde o.a het berichtenverkeer met betrekking tot het Havenbeheer, (zoals “Logreq”), aanvragen



van: Sleepboot assistentie, Kraan en andere havenfaciliteiten. Havenbeheer van de Marinehaven bestaat niet alleen uit het regelen van een ligplaats of Sleepboot assistentie, Meerploegen, Valrepen en werkvloten. Maar vereist ook kennis van “Sterkte” van de steigers m.b.t. stempeldruk van kranen, faciliteiten die beschikbaar zijn op steigers zoals Electra en capaciteit m.b.t. olieladen/lossen en wateraansluitingen, en welke kracht op bolders uitgevoerd mag worden voor b.v. “Trekproeven”. Tevens heeft het Havenbeheer te maken met toegangscontrole en Veiligheid van scheepvaart op en in de haven, hiervoor wordt contact onderhouden met de MBK patrouilleboot, de MBK wachtpost, de Kon. Marechaussee en de Douane. Ook bestrijding van calamiteiten die in of op de haventerrein plaatsvinden worden door het Havenkantoor geïnitieerd en bewaakt. Bij mijn aantreden in de functie van Hoofd Havenkantoor, was net aanvang gemaakt met de “Scheepvaartverkeerdienst”, een organisatie zoals die al jaren bestond op o.a “Nieuwe Waterweg”, en aanloop IJmuiden met havens van Amsterdam. De toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat had o.a. tot taak “Het aanwijzen van gebieden die door Scheepvaartverkeerintensiteit een verkeersbegeleidend systeem en organisatie moesten hebben. Voor de Regio Den Helder had de Ministerie van Defensie besloten dat deze taken door de Koninklijke Marine zouden worden vervuld, als grootste belanghebbende. Om tot uitvoer te komen van deze taak werden er ca. 12 personen, met de rang van SMJR Operationele Dienst Operaties opgeleid bij het “Maritiem Instituut (“MARIN”) te Wageningen tot “Scheepvaart Verkeersbegeleider”. De Scheepvaartverkeerstaak wordt 24-uur per dag, 365 dagen per jaar in continudienst uitgevoerd, daarnaast is er overdag een permanente bezetting van 3 personen, en s’nachts één persoon m.b.t. Havenbeheer Marinehaven. De bovenste verdieping van de toenmalige Havenkantoor werd daarvoor voorzien van de benodigde apparatuur en als Scheepvaartverkeerscentrale ingericht. De apparatuur bestond uit Radar (antennes op : Havenhoofd, het Havenkantoor en bovenop vuurtoren de “Lange Jaap”). “Marifoon” met verschillende VHF kanalen, voor Scheepvaartbegeleiding en bewaking lokaal Noodverkeer. Meteo- informatie voor de scheepvaart. Ook werd een “Scheepvaartverkeersysteem” ontwikkeld voor “Dataopslag” en Automatisch Info-uitwisseling Scheepvaartverkeer, en deze gegevens vervolgens doorzenden naar de aangrenzende sector. (b.v. : Regio Den Helder naar de sector “Waddenzee/ “de Brandaris”). Dit systeem kreeg de naam “WATIS”, wat staat voor : “Waddenzee Traffic Information System” De regio Den Helder beslaat het gebied:

- Aanloop Schulpengat
- Aanloop Molengat
- Rede en Haven van Den Helder tot aan de sluis Noord-Hollands Kanaal en de
- Waddenzee tot aan de lijn “Oude Schild” – “Den Oever”

De opleiding tot Scheepvaartverkeersbegeleider omvat ondermeer: Kennis van “Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaring op zee” (BVA) Kennis van Binnenvaart Politie Reglement (BPR) Kennis van

Nieuwsbrief Stichting NGID

Aanvullend Reglement Westerschelde Kennis van Rijnvaart Politie Reglement. (RPR) Procedures Marifoonverkeer incl. Noodprocedures en doel van de diverse kanalen. Kennis over Bouwwijze en Indelingen diverse Scheepstypen Samenwerking met andere instanties zoals Kustwacht, RP te Water, KNZHRM, Douane etc. Meteorologie en waarneming Kennis van Tabellen met betrekking tot HW en LW, Stroomatlas en getijdenleer , Gebruik en Omrekenen van diepte-eenheden Binnen- en Buitenwateren. De Theorielessen worden afgewisseld met het maken van “Traineruren” waarin het geleerd wordt getoetst. Het geheel wordt afgesloten met een officieel Staatsexamen zowel voor Theorie als Praktijk op de Trainer. Omdat mijn functie van Hoofd Havenkantoor werd gecombineerd met Hoofd Scheepvaart Verkeersdienst heb ook ik deze opleiding bij het MARIN gevolgd. De functie had ook tot gevolg dat ik in de werkgroep zat ter ontwikkeling van het info- uitwisseling systeem, deze werkgroep bestond uit 5 personen:

- De Voorzitter, een vertegenwoordiger van RWS Noord Ned. te Leeuwarden
- Automatiseringsdeskundige/ programmeur van Min. Rijkswaterstaat
- Internationaal project begeleider van “Moret , Ernst & Young “,
- Hoofd Verkeersdienst “Waddenzee “, (Vuurtoren Brandaris)
- Hoofd Verkeersdienst Den Helder.

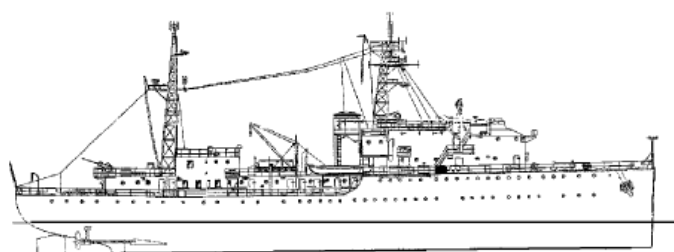
Na Internationale aanbesteding is het systeem gebouwd door “HITT” te Apeldoorn (een volle dochter van Holland Signaal). “HITT” is ook de groep die b.v. voor Schiphol de Vliegverkeersleiding heeft ontworpen en gebouwd. Daarnaast bracht de functie regelmatig buiten de deur voor overleg met de andere Verkeersregio’s in Nederland en België. en bestreek de samenwerking en “functie-interesse” het gebied : Delfzijl tot aan Oostende. Dus een baan met veel afwisseling en mogelijkheden. Bij het bezoeken aan de diverse regio’s, valt het op hoeveel ex NGID ers er in deze bedrijfstak terecht zijn gekomen en/of er nog steeds werkzaam zijn, als verkeersleider, als wachtcommandant of Instructeur zowel voor theorie als in de trainers. Hopelijk heeft mijn verhaal een tipje van de sluier opgelicht over het reilen en zeilen bij het toenmalige “Rijkshavenkantoor“, in mijn optiek zeker geen slaperige/muffe organisatie , waar ikzelf mijn laatste marine jaren heb mogen slijten. De taakverdeling/indeling en werkwijze van de huidige organisatie zal natuurlijk volledig anders zijn, maar mijn ervaringen in de jaren negentig wilde ik u niet onthouden.



Hr.Ms. "Soemba"



In juni 1945 was begonnen om Hr.Ms. Soemba om te bouwen tot radarinstructieschip in Grangemouth (Schotland). Onder leiding van KLTZ Kruys is Hr.Ms. "Soemba" (HXI later A 891) in 1946 afgebouwd tot radarinstructieschip. Van april 1947 af heeft dit schip de radaropleiding verzorgd



totdat ARGIS gereed was. Daarna is het schip hoofdzakelijk gebruikt voor het geven van vaarpraktijk aan zojuist opgeleid Gevechts Informatie personeel In de winter van 1948-1949 werden er op de Rijkswerf enige verbeteringen aan het schip aangebracht om de oefenmogelijkheden te vergroten. Helaas ging dit ten koste van enig uiterlijk schoon.



Foto van vroegere tijden:

Wie zijn de mensen op deze foto. Informatie naar redactie@ngid.nl