

Oceaan

Basisgegevens:

Werf: Gebouwd op scheepswerf 'Gusto' in Schiedam, Nederland
In 1928(?) hernoemd naar Oceaan. Begin 30er jaren verbouwd tot meetschip, uitgevoerd op de scheepswerf 'Welgelegen' te Harlingen.

Afmetingen: Lengte 38,3 m; breedte 7,4 m; diepgang 3.3-3.9 (op basis van Van Veen, 1938a); 329 BRT van 2,83 m³.

Voortstuwing: Stoommachine 750 pk; 10.5 knopen.

Bemanning: Niet bekend.

In bedrijf: Als 'loodsboot nr 14' in 1916 te water gelaten. In 1928 door Rederij Doeksen ingezet als stoomsleeptboot/bergingschip 'Oceaan'. In de periode 1933-1935 werd de Oceaan regelmatig door Rijkswaterstaat gecharterd als opnemingsvaartuig.

Bij de mobilisatie i.v.m. de naderende wereldoorlog nam de Koninklijke Marine de Oceaan in gebruik en in mei 1940 werd het door de bemanning in het Bosgat bij Ameland tot zinken gebracht.

Naam:

Loodsboot nr 14, later (1928?) hernoemd naar stoomsleeptboot 'Oceaan'.



Fig. 1. Meetschip „Oceaan”.

Achtergrond:

Het schip was oorspronkelijk op stapel gezet voor Engelse rekening als herstelbetaling voor een stoomsleeptboot die in de eerste wereldoorlog verloren ging. In 1919 werd het schip via Bureau Wijsmuller verkocht aan het Loodswezen en in 1928 door Rederij Doeksen aangekocht ter versterking van de vloot bergingschepen op de Noordzee. In die tijd was

een machinevermogen van 750 pk eigenlijk te weinig voor bergings- en reddingswerk op de Noordzee. Want "wie het eerst komt, het eerst bergt".

In de jaren 1933, 1934 en 1935 werd de stoomsleepboot Oceaan steeds voor enkele maanden door Rijkswaterstaat gecharterd van rederij Doeksen op Terschelling. Het werd gebruikt voor onderzoek op de Noordzee met name onder leiding van Ir J. van Veen voor zandbewegingen, uiteraard van belang voor de dynamiek van de kust. Om het aantal verschillende apparaten neer te kunnen laten en om de meetapparatuur op te kunnen stellen werd het schip uitgerust met vele davits en met een dekhuis op het achterschip.

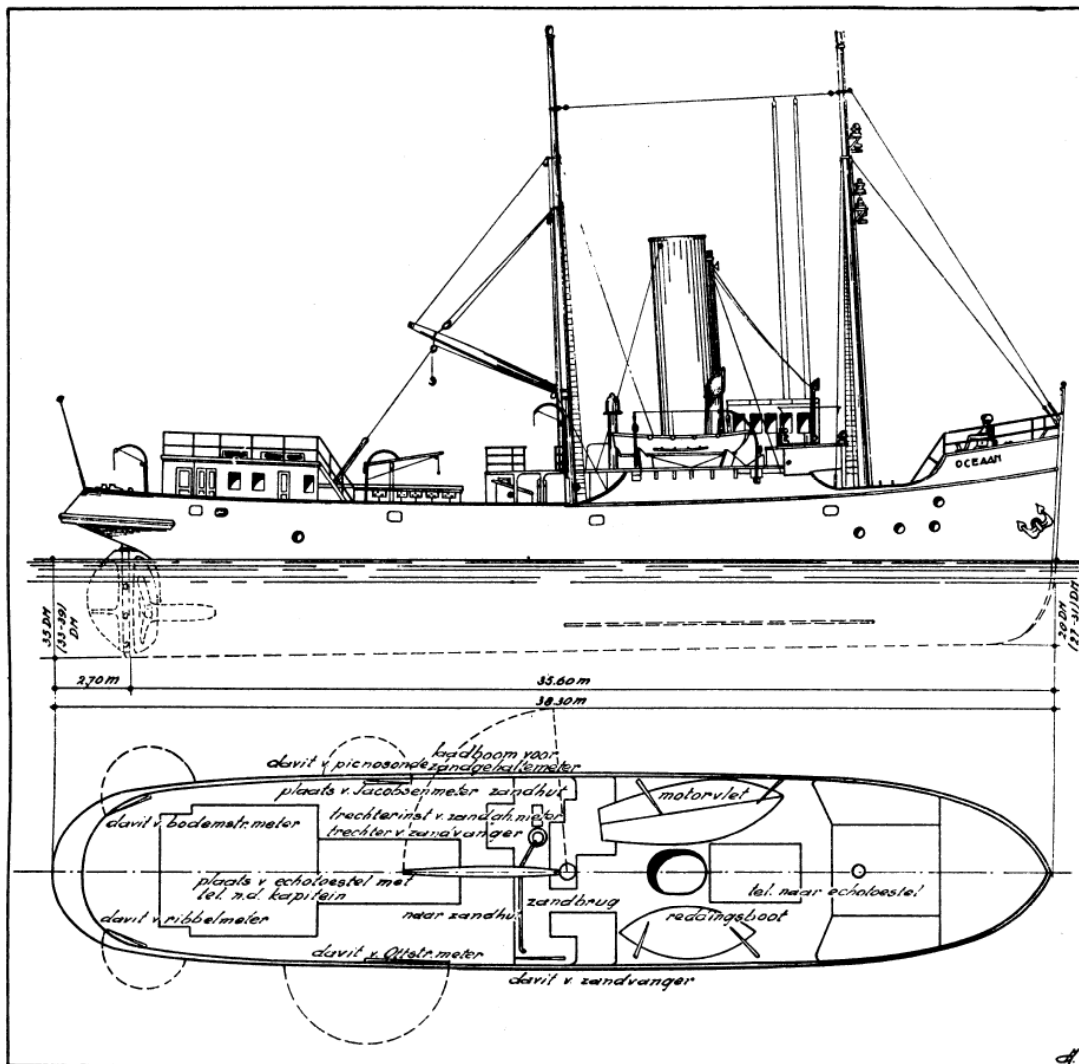


Fig. 144. Inrichting van het opnemingsvaartuig „Oceaan”.

Belangrijkste expedities:

De onderzoekingen van Van Veen met de Oceaan waren baanbrekend voor die tijd. Zijn dissertatie kreeg het predikaat cum laude; volgens zijn biograaf was zijn naam daarmee definitief gevestigd. Van Veen publiceerde ook in de internationale literatuur. Het hier aangehaalde werk is een van de weinige publicaties van Nederlandse auteurs die geciteerd worden in het standaardwerk 'The Oceans' uit 1942. Met de kennis en inzichten van nu, is de conclusie dat geen zandtransport door het Nauw van Calais plaatsvindt niet algemeen geldig. Bij een flinke storm wordt meer zand verplaatst dan gedurende lange perioden met rustig weer. En met de Oceaan kon niet bij storm gemeten worden.

Referenties:

Boot, W.J.J., 1998. Schepen, Schelpen, Schuitengat; de scheepvaart om Terschelling en Vlieland van 'Adsistent' tot 'Koegelwieck'. Van Wijnen, Franeker. 327 pp.

van der Ham, W., 2003. Meester van de zee; Johan van Veen, waterstaatsingenieur 1893-1959. Balans, Amsterdam. 285 pp.

Sverdrup, H.U., M.W. Johnson en R.H. Fleming, 1942. The Oceans. Prentice-Hall, 1087 pp.

van Veen, J., 1938a. Onderzoekingen in de Hoofden in verband met de gesteldheid der Nederlandsche kust. Dissertatie Leiden.

Van Veen, J., 1938b. Water movements in the Straits of Dover. Journal du Conseil 13: 7-36.

HOC Katern Onderzoeksschepen:

Oorspronkelijke versie: Johan van Bennekom, 13 maart 2011

Laatst gewijzigd: 15 maart 2011