

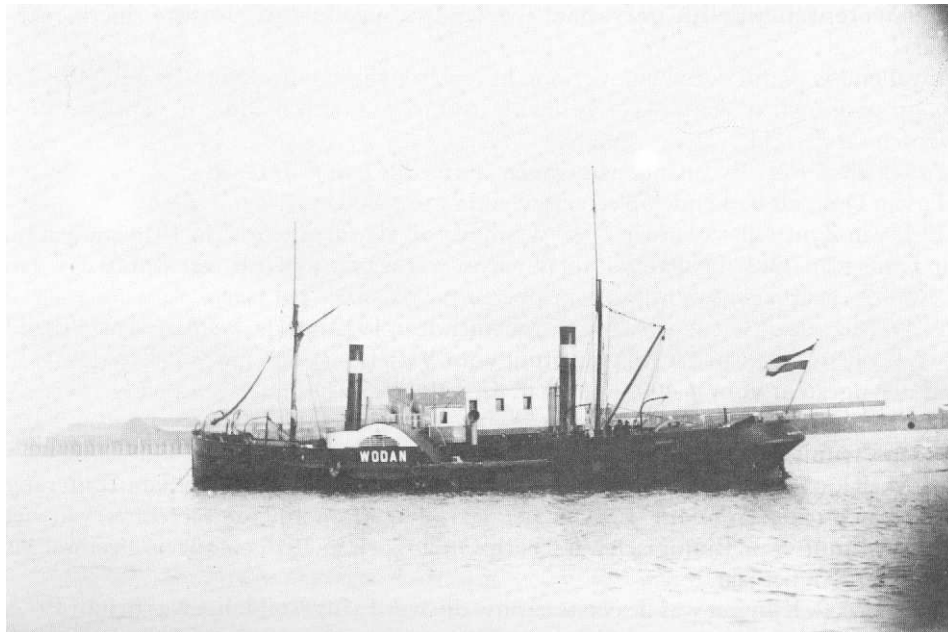
# Wodan

## **Basisgegevens:**

- Werk:** Scheepswerf L. Smit & Zn te Alblasserdam, in opdracht van de sleepdienst van L. Smit & Co.
- Afmetingen:** Lengte ca. 40 m; breedte (inclusief raderkasten) 7,25 m; diepgang leeg 2,10 m, volgeladen met kolen 2,40–2,70 m.
- Voortstuwing:** 'Dubbel compound surface condenser radermachine' met 4 cilindrs werd aangedreven door twee ketels met elk vier vuren, vandaar de twee schoorstenen; de raderen van 4,80 m diameter werden aangedreven met 36 slagen per minuut.  
In 1905 werd het schip van nieuwe ketels voorzien die een snelheid van 9 knopen mogelijk maakten.
- Bemanning:** Niet bekend
- In bedrijf:** Als radersleepboot in 1883 te water gelaten en gebruikt voor sleepwerk in de Zuidhollandse zeegaten en op het station Hoek van Holland.  
Ook werd het schip als haringjager MA 115 gebruikt (L. Smit & Co was gevestigd in Maassluis).  
De Wodan werd van 1903 tot 1911 gehuurd voor 70 dagen per jaar door het Rijksinstituut voor Onderzoek der Zee te Den Helder voor onderzoekstochten op de Noordzee.  
Het schip werd in 1927 gesloopt.

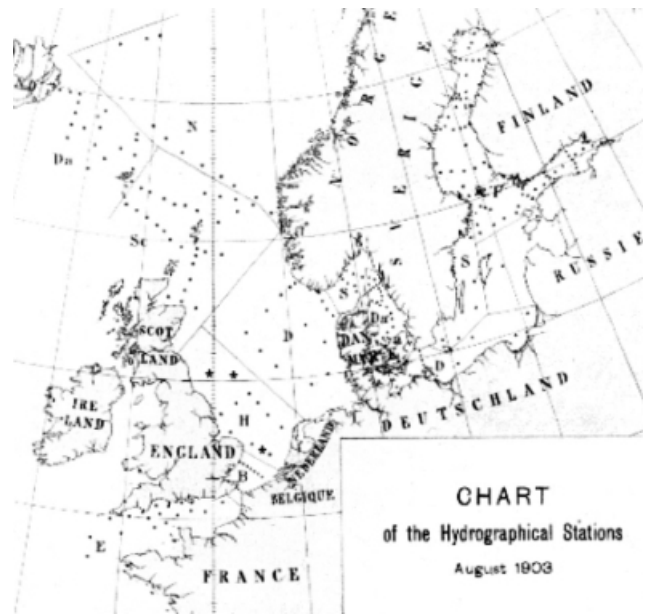
## **Naam:**

Wodan, vernoemd naar de Germaanse god van de wind. Ook als MA 115 in de vaart.



## Achtergrond:

Bij de oprichting van de ICES (International Council for the Exploration of the Sea) waren de onderzoeksdoelen vastgesteld: (1) Wanneer zit de vis waar en (2) hoeveel kan er zonder schade voor het bestand gevangen worden. Daartoe werd het zeegebied van de deelnemende landen onderling verdeeld, waarbij elk land het toegevoegde gebied naar eigen inzicht, maar in elk geval vier maal per jaar moest bemonsteren; de zogenaamde termijnvaarten (zie kaart) uit te voeren steeds in de eerste helft van de maanden februari, mei, augustus en november. In verschillende landen bijvoorbeeld Duitsland en Denemarken werden voor dat doel speciale onderzoekschepen gebouwd, maar in Nederland besloot men liever een schip te huren. De vaartochten met de Wodan waren de Nederlandse invulling van het door de ICES opgestelde programma. De ICES afspraken waren in eerste instantie voor vijf jaar gemaakt en het is gemakkelijker een huurcontract te beëindigen dan voor een schip met bemanning een nieuwe eigenaar te zoeken.



In de Mededeelingen over Visscherij, 1903 beschrijft Redeke, de directeur van het Rijksinstituut het schip en de verbouwingen ten behoeve van het onderzoek: "Het hele middenschip bevatte de machinekamer met ketels en kolenhokken voor maximaal 75 ton kolen. Op het achterschip de Kajuit voor de kapitein, een hut voor de projectleider en een trossenruim. Op het voorschip logies voor de stuurman, machinisten en matrozen, een bergplaats voor instrumenten met twee kooien voor bedienden en helemaal voorin het stokersverblijf. Verschil moet er zijn". Achter de brug werd een laboratorium gebouwd evenals twee extra éénpersoonshutten in het trossenruim. Ook enige davits, trommels en winders waren nodig. Het schip voldeed redelijk; een bezwaar was weinig dekruimte voor het hanteren der visnetten.

Voor elke tocht moest het schip opnieuw worden uitgerust. In een bijgebouwd dekhuis werd een laboratorium ingericht met lange tafels, ten dele met zink bekleed. Verder werden er bij de verschansing grote davids, trommels en winders aangebracht voor oceanigrafische onderzoekingen, en tevens twee zware ijzeren katrollen waarover de staalkabels liepen waaraan de ottertrawl bevestigd was.

## Belangrijkste expedities:

De Nederlandse termijnvaarten kostten ongeveer 16 zeedagen per jaar om op de negen, later elf punten over de hele waterkolom de temperatuur te bepalen en watermonsters te nemen. Daarin werden aan de wal zoutgehalte en verschillende chemische bestanddelen bepaald en werd het plankton gedetermineerd en geteld. Op één van de punten werd 24 uur richting en stroomsnelheid van het water op verschillende dieptes gemeten met een Ekman stroommeter. Voor de uitwerking van die gegevens en voor positiebepalingen met de vereiste nauwkeurigheid ging een marineofficier mee, die op het Rijksinstituut was gedetacheerd.

De termijnvaarten werden in mei 1907 beëindigd; met de 19 uitgevoerde tochten dacht men voldoende nauwkeurig de gemiddelde toestand te kunnen beschrijven. De jaarlijkse huurperiode werd volgemaakt met vistochten (meestal zes). Die werden ook na 1907 voortgezet, zoveel mogelijk aangevuld met temperatuur en zoutgehalte bepalingen. Men was op zoek naar relaties tussen vispopulaties en variaties in de toestand van de zee. Daarvoor was de frequentie van de termijnvaarten altijd al ongeschikt geweest en de

waarnemingen werden nu ook op lichtschepen en op vaste routes van veerdiensten gedaan. Veel werk aan de hele levenscyclus van commerciële vissoorten kwam van de grond. Als voorbeeld de schol, die paait in het zuiden; de larven worden met de reststroom naar het noorden getransporteerd waar ze op tijd in de voedselrijke kinderkamers van de Waddenzee aankomen.

In 1916 deed de Wodan nog een heel ander onderzoek: Het Nederlandse passagierschip Tubantia was op de Noordzee vergaan, mogelijk getorpedeerd door een Duitse onderzeeboot. De Duitse autoriteiten ontkenden en de Wodan werd ingezet om met duikers klaarheid te brengen. Toen onderdelen van Duitse torpedo's werden gevonden is schadevergoeding betaald.

### Referenties:

Verslagen van de Staat der Nederlandsche zeevisscherijen, 1902-1911

Mededeelingen over Visscherij, 1903 ev.

de Groot, S.J., 1988. Een eeuw visserijonderzoek in Nederland 1888-1988. RIVO, IJmuiden, 252 pp.

Jaarboek van het Rijksinstituut voor het Onderzoek der Zee 1903-1911.

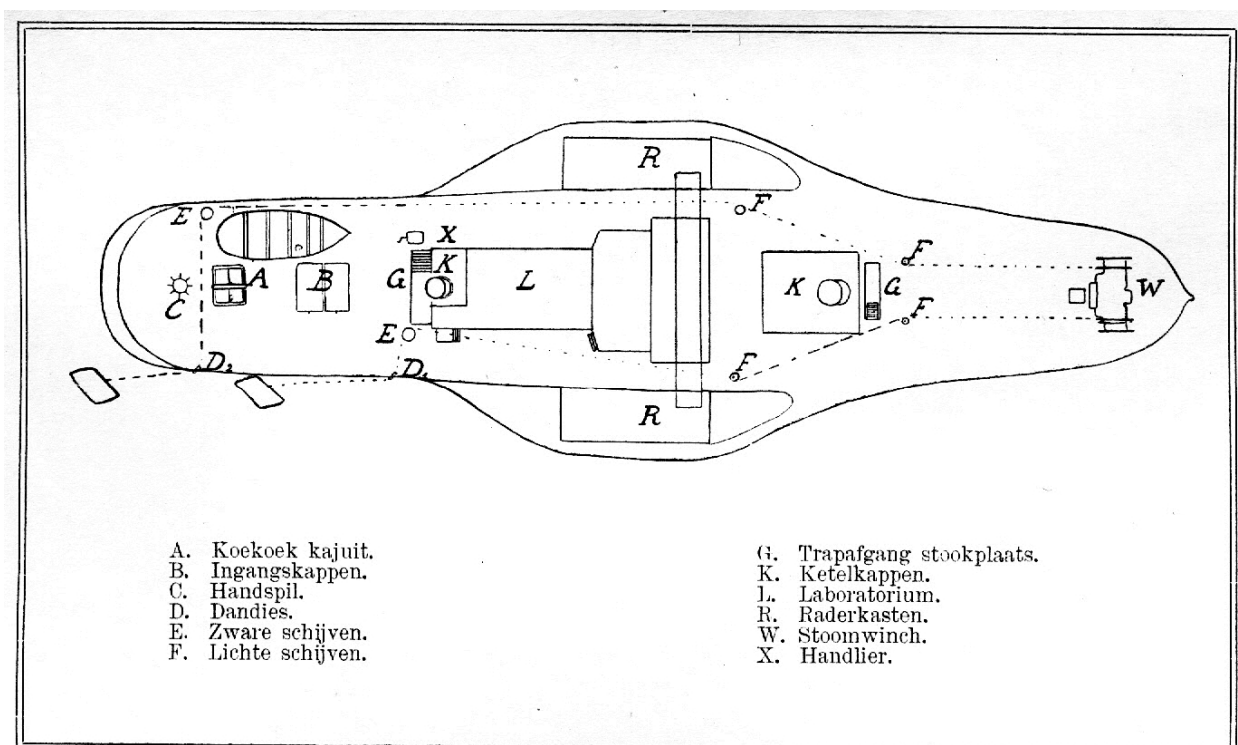
### Links:

de Haas, K.: 'Hollands Glorie in oorlogstijd'

[www.ssew.nl/hollands-glorie-oorlogstijd-1914-1918](http://www.ssew.nl/hollands-glorie-oorlogstijd-1914-1918)

Anoniem: 'Slepen op de zeven zeeën / Van rader naar schroefsleepboot'

[www.zeesleepvaart.com/gesch2.htm](http://www.zeesleepvaart.com/gesch2.htm)



### HOC Katern Onderzoeksschepen:

Oorspronkelijke versie: Johan van Bennekom, 17 februari 2011

Laatst gewijzigd: 15 maart 2011