



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Een voortvarende gierpont

Acda, G.M.W.

Citation

Acda, G. M. W. (2014). Een voortvarende gierpont. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 33(1), 83-84.

Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306194>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306194>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

was gewaagder dan gedacht. Desondanks was het dreigingsbeeld van de MARID, in combinatie met de Amerikaanse druk, voldoende ernstig om Nieuw-Guinea op te geven.

De gevolgen waren niet te overzien geweest indien de Nederlandse regering langer had geaarzeld. De Indonesische strijdkrachten zouden met Russische hulp verrassend en vermoedelijk succesvol toe hebben geslagen. De Amerikaanse Zevende Vloot zou assisteren in het evacueren van duizenden westerse burgers uit Nieuw-Guinea. In deze wateren hadden de Indonesisch-Russische onderzeeboten vrij spel om elk schip te torpederen.

Alles overziend lijkt het erop dat Nederland in Nieuw-Guinea door het oog van de naald is gekropen en in augustus 1962 onbewust een potentieel hoogtepunt bereikte in de Koude Oorlog. De geheime actieve Sovjetsteun droeg bij aan het verlies van onze laatste kolonie in de Oost en brengt het Nieuw-Guineaconflict zodoende in nieuw perspectief.

Over de auteur

Matthijs Ooms (1980) behaalde in 2012 zijn master militaire geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam. Dit artikel is gebaseerd op zijn scriptie 'Het Nieuw-Guineaconflict in nieuw perspectief; hoe in 1962 actieve militaire Sovjetsteun aan Indonesië leidde tot het verlies van onze laatste kolonie in de Oost'. Ooms is marineofficier (korps zeedienst) en studeerde in 2003 af in internationale veiligheidsstudies aan het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM). Momenteel is hij docent maritieme operaties op het KIM.

Anekdoten

Een voortvarende gierpont

Gerard M.W. Acda

In het waterrijke Nederland zijn van oudsher rivieren en vaarten handige verkeerswegen. Maar, voor vervoer over de landweg kan een waterweg ook een obstakel zijn. Naast de vaart in de lengterichting van de vaarweg is daarom ook scheepvaart dwars over de vaarweg ontstaan: het veer. In Nederland zijn 284 veren in bedrijf, in het minder waterrijke België 38.

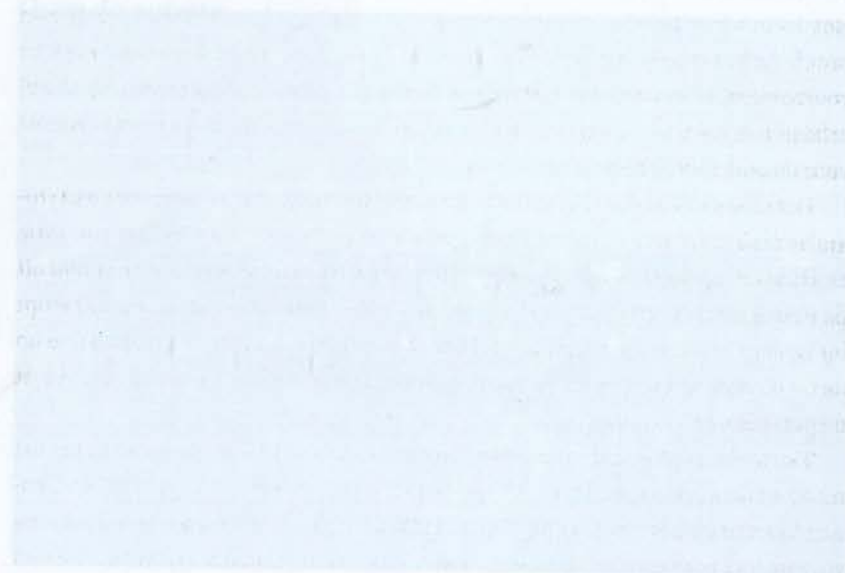
Tot de veerponten in Nederland behoort een elftal gierponten.¹



Zoals de eerste stap van een mens precies op de Zuidpool altijd naar het noorden gaat, zo vaart een pont over rivier of kanaal altijd naar hetzelfde doel: de overkant. Dat alledaagse feit wordt de passagier van de gierpont Dieren-Olburgen duidelijk bij het zien van de naam van de pont.

¹ www.voetveren.nl (09-12-2013)

De gierpont in de IJssel bij Dieren, verbonden aan een midden in de rivier liggend bovenstrooms anker met een draad van zo'n 150 meter lengte, gemaakt van een legering van staal en touw, vervoert mensen en voertuigen. Als modern veer beschikt de pont over een dieselmotor, die een schroefas aandrijft met aan beide uiteinden een schroef. De schroefas, bevestigd aan de zijde van de pont tegenover het stuurhuis, kantelt om het midden en steekt daarbij een van de schroeven onder water. Dat is bij het begin van de oversteek de schroef aan de kant van de oever van waar de pont vertrekt. Bij het wisselen van schroef wordt bakboord stuurboord of omgekeerd, maar verandert niet de vaarrichting van de pont. Die is gelijk aan de naam van de gierpont: *Steeds voorwaarts*.



Boekbesprekingen

René Tebel, *Das Schiff im Kartenbild des Mittelalters und der Frühen Neuzeit. Kartographische Zeugnisse aus sieben Jahrhunderten als maritimhistorische Bildquellen* (Bremen/Bremerhaven: Verlag H.M. Hauschild GmbH/Deutsches Schifffahrtsmuseum, 2012, 344 p., ill., ISBN 978-3-86927-066-1; € 69,90)

Afbeeldingen van schepjes op Europese kaarten werden tot ongeveer 1750 algemeen toegepast, maar hun waarde als historische bron was niet, of slechts fragmentarisch, onderzocht. In 2004 promoveerde René Tebel op dit onderwerp. Het Deutsches Schifffahrtsmuseum besloot om een handelseditie van zijn proefschrift uit te geven, want een goed boek over dit onderwerp was nog niet voorhanden. Het is een rijk geïllustreerde uitgave geworden met maar liefst 256 afbeeldingen – waarvan de meeste in kleur – en die maken van dit boek een feest voor de onderzoeker en de liefhebber.

Het onderwerp is lastig, omdat het om maritieme, kunsthistorische en cartografische kennis vraagt. Bovendien omspannt het schip als motief in de cartografie een lange periode; de oudste door Tebel beschreven kaarten zijn *mappae mundi* uit de tiende tot de dertiende eeuw, de zogenaamde Beatuskaarten. De auteur stopt bij Willem Janszoon Blaeu, van wie Tebel opmerkt dat hij zijn stempel drukte op de toepassing van schepjes op kaarten in de hele zeventiende eeuw. In feite blijft de periode na 1600 onbelicht.

Het maken van een standaardwerk over een dergelijk breed onderwerp vereist moed en doorzettingsvermogen. Tebel toont beide kwaliteiten. Hij bekeek duizenden kaarten en beschreef er bijna 750 in zijn digitale catalogus, die voor iedereen via internet toegankelijk is. In het kader van zijn onderzoek ontwikkelde hij een schema waarin hij de schepen op kaarten onderbrengt.

Het boek kent drie delen. Het eerste gaat over de ontwikkeling van het scheepsmotief in de cartografie en hierin volgt de schrijver de chronologische lijn van de middeleeuwen tot 1600. Het tweede deel behandelt de betekenis van schepen op kaarten, want ze zijn veel meer dan slechts een decoratieve toevoeging. Zo kunnen schepen bijvoorbeeld verwijzen naar ontdekkingsreizen, ankerplaatsen, havens, zeeslagen, en Bijbelse verhalen. Deel drie gaat over de afgebeelde schepen als bron voor de kaart en voor scheepstypologie. Tebel toont voorbeelden van schepen in