

De "Groepletter"

Han Visser

Inleiding

Menigeen zal zich wel eens afgevraagd hebben waarom er een letter met een cirkel eromheen op zijn schip geschilderd is. Binnen onze vereniging (LVBHB) zal dat vaak een K of een L zijn, bij onze zusterverenigingen BASM en VDMS eerder een J, een S of een Z. Nader onderzoek, met medewerking van geïnteresseerden uit de binnenvaartwereld leverde op dat er bijna een heel alfabet aan zo genoemde "Groepletters" bestaat. Zo'n Groepletter wordt door 'Onze Minister' (van Verkeer en Waterstaat) officieel verstrekt sinds de publicatie van artikel 8 lid 3 in de Maatregel Schepen in het Staatsblad van 6 augustus 1948, nummer I - 359. Daarin staat dat je de door de Minister schriftelijk medegedeelde letter van 15 cm hoog in een cirkel, met olieverf in contrasterende kleur met de ondergrond dient aan te brengen vóór de scheepsnaam of kenspreuk, op aangewezen plaatsen. Zoals achter op het stuurhuis, op de den vóór de roef, op het voorschild. In principe gold deze wetgeving ook voor plezierschepen, daar mocht de letter kleiner worden uitgevoerd. Dit heb ik overigens nooit waargenomen.

Bij het formulier met de "schriftelijke aanwijzing" was ook een antwoordkaartje dat je moest terugsturen; ter bevestiging dat je de letter had ontvangen en aangebracht. De meeste schippers deden plichtsgetrouw wat hun was opgedragen, want het ontduiken van de verplichting werd beboet als een misdrijf.

In 1952 werd deze Maatregel herzien en bevestigd. Mogelijk ziet u een verband: het is de tijd met veel geheimzinnigheid en de dreiging van de Koude Oorlog. Het is echter een illusie te denken dat deze verplichting inmiddels historie is. Neen, tot op heden is ze formeel nog van kracht in de Maatregel teboekgestelde Schepen artikel 25 lid 3! We merken er op moderne schepen echter niets meer van. Kennelijk is enige manskamp die in Nederland nog letters uitdeelt Sinterklaas; gelukkig zijn deze letters van ongeveer gelijke grootte slechts van chocolade.

Graag hadden we u in dit artikel exact geïnformeerd over het hoe en waarom van de Groepletter. Helaas kunnen we daar om een aantal redenen nog niet achter komen. Men heeft mij echter verzekerd dat het geen Staats- of Navogeheim is. Helaas is de materie nog niet toegankelijk. De betreffende ambtenaren die het zouden kunnen weten zijn met pensioen of overleden. Daarom onderstaand een reconstructie van wat we dan wel weten of vermoeden.

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd Onze Regering geconfronteerd met het ontbreken van enig inzicht en regelgeving voor het geval er in Nederland een crisis zou uitbreken, of dat zich een oorlogssituatie zou voordoen. Bij de grote overstromingsramp van 1916 bleek de chaos alom, de grote veenbranden in de vroege jaren 20 bleken onblusbaar en het leger stond in die tijd bij wijze van spreken nog met hellebaarden en donderbussen achter de Hollandse waterlinie. De economische crisis vergde vervolgens veel aandacht en we hadden tenslotte nog steeds de "Neutraliteitsproclamatie" van 1870 als vrijwaring tegen oorlog.

Met de crisis van september 1938 (Duitsland annexeert Sudetenland en Chamberlain tekent het Pact van München) werd de regering toch wat benauwd en besloot een negental Noodwetten te maken. Deze waren in 1939 klaar. De eerste



JB

wet die in werking trad was de Distributiewet. Verdeling van voedsel, brandstof en andere zaken, zoals meel voor de bakkers etc. Deze wet is de enige die gefunctioneerd heeft en waar we als bevolking mee te maken hebben gehad. (distributiekantoren, bonnen). Tot in de jaren 50 aan toe. Er waren Mobilisatienoodwetten. De meeste van deze wetten zijn door de oorlogshandelingen ingehaald. Zoals de Vorderingswet, de Vervoersnoodwet, de Wet Behoud Scheepsruimte. De wet Vordering Zeeschepen en de Vaarplichtwet zijn in 1942 door de regering in Londen wel toegepast. Deze toepassing van deze 2 wetten hebben veel commotie gegeven bij de reders en de bemanningen; met een jarenlange nasleep van processen over schade en gage. Over deze wetten is nog veel meer te zeggen, maar dat valt buiten het bestek van dit verhaal.




JB



Voor "onze" binnenvaartschepen is de Wet Behoud Scheepsruimte het meest van belang. Op 25 september 1939 werd de "Inschrijvingsbeschikking I" van kracht. Alle schippers en reders van bedrijfsvaartuigen moesten binnen 10 dagen hun schip per formulier laten inschrijven bij de Bevrachtingscommissie. Tonnage, motorvermogen, bemanning, domicilie etc. Vrij snel daarna, in november 1939 werd de "Verdelingsbeschikking Binnenschepen en sleepboten II" van kracht. Schippers en reders van binnenvaartschepen en sleepboten werden verplicht de aanwijzingen van de Inspecteur Generaal van Verkeer en Waterstaat op te volgen m.b.t. waar de schipper of groepen schepen wel of juist niet mocht(en) varen. Deze regeling zien we in 1940 terug in een uitgebreid en gedetailleerd overzicht in deel I van het Vaarregelement, dat toen nog 4 delen omvatte.

MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT
DIRECTORAAT-GENERAAL VAN HET VERKEER
Binnenhof 20 Telefoon 182670



Volgno.: 014760 *

MEDEDELING

ingevolge artikel 8, derde lid, van de Maatregel Schepen (besluit van 6 Augustus 1948, Stb. I 359) zoals deze is gewijzigd bij besluit van 19 Juli 1952, Stb. 422.

Bestemd voor:

eigenaar	van	de sleepboot	Wijka	(55	P.K.)
eigenaresse	van	het binnenschip	p/a	(Ton)

Wonende/gevestigd: te: GRONINGEN.


Hierbij deel ik U vanwege de Minister van Verkeer en Waterstaat mede, dat door U ingevolge boven vermeld wettelijk voorschrift op genoemd vaartuig moet worden aangebracht de hoofdletter

(K)

Deze letter moet duidelijk zichtbaar worden aangebracht op een vast deel van het vaartuig aan beide zijden of op het achterschip, onmiddellijk vóór de naam van het vaartuig; de letter moet worden geplaatst in een cirkel en moet tenminste 15 centimeter hoog zijn, in lichte kleur op donkere grond of in donkere kleur op lichte grond.

's-Gravenhage, 17 Januari 1953

DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN HET VERKEER.



Han Visser

21982 - '52 (8075)

Op 9 november 1939 werd de "Aanwijzingsbeschikking Vervoermiddelen II" van kracht. Een schip kon verplicht worden (sleep)reizen aan te nemen tegen opgelegde conditie's. Dit gold zelfs voor bij een schip geregistreerde opduwers! Een maatregel die feitelijk een "nette" vorm van vorderen inhield. De aanwijzingen konden zich ook strekken tot het laten aanpassen van je schip, verplichting tot aanschaf van reddingmiddelen en allerlei andere scheepsonderdelen, maken van onderkomen voor bemanning etc. Een regeling die in 2008 nog steeds van kracht is in de Vervoersnoodwetgeving.



Er is ook een Noodscheepsregistratiebesluit uitgevaardigd in 1940, evenals een Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart. De inhoud daarvan is me niet bekend. Wel weten we dat de uitvoering en registratie van al deze zaken zich bevindt in het archief van het Kantoor Bewaring Scheepsbewijzen. Via dit register heeft de overheid een overzicht van wat er onder de Nederlandse vlag vaart. De "Groepletter" is dus een Nederlandse aangelegenheid; het wordt niet aangetroffen op schepen van andere aan de NAVO deelnemende landen.

Op basis van bekendheid met schip / schipper is het mogelijk schepen te vorderen.

Welke letters zijn ons nu bekend

- A: aangetroffen op een rederij-sleepschip van ongeveer 800 ton
- B: aangetroffen op een sleepschip
- C: aangetroffen op sleepschepen tussen 250 en 1500 ton. Met mogelijk een Rijnattest
- D: nog niet vermeld
- E: aangetroffen op een sleepkempenaar. Na motorisatie kreeg deze een K
- F: nog niet vermeld
- G: aangetroffen op een beurtschip. Mogelijk stoombeurtschip
- H: aangetroffen op onze eigen schoonheid: sleepkempenaar "Antoinette"
- I: Aangetroffen op Rijn-rederijschepen en "moderne" particulieren
- J: aangetroffen op kleinere motorsleepboten. De "Shipdock's" en anderen. Vermogen <300 pk
- K: een "keur" aan motorschepen, beurtmotorschepen, spitsen, gemotoriseerde zeil- en sleepschepen
- L: (voormalige) zeilschepen. Mogelijk de grootste groep in

LVBHB verband

M: van zeilaakje van 30 ton tot sleepkast van 1000 ton

N: zullen we niet vinden, om verwarring met de Nationaliteitsletter N zonder cirkel te voorkomen

O: nog niet gevonden. Mogelijk verwarrend met de cirkel

P: sleepboten

Q: aangetroffen op een sleepboot met groter motorvermogen dan 300 PK

R: niet gezien, maar een informant gaf aan dat dit de letter voor hospitaal- en passagierschepen was

S: aangetroffen op stoomsleepboten

T: aangetroffen op kleinere tankers en een waterboot

U: nog niet gevonden

V: aangetroffen op grote tankschepen

W: door mij gezien achter op een grote sleepkast, maar weet niet meer waar

X: op een sleepkast en een spijsolietanker

Y: aangetroffen op grotere motorsleepboten, zoals de "Dockyard's" en een spijsolietanker met sleepvermogen

Z: aangetroffen op krachtige sleepboten

Tot besluit

Nu lucht- en wegverkeer bij distributie een grotere rol spelen dan het scheepvaartverkeer en alles en iedereen een uniek nummer heeft, zijn Groepletters uit de tijd geraakt. We zullen moeten wachten op het ontsluiten van twee archieven uit de scheepvaarhoek om precies te weten wat de achterliggende gedachte was achter de classificatie met letters.

Grote Broer zag u al vóór 1984 vanuit de lucht of de verkeerspost. We hebben een Burgerservicenummer en een ENI nummer.



We staan met naam en toenaam in het FONV register. We zijn hopelijk nog niet vergeten dat sommige groepen burgers rond 1939 ook een letter in hun paspoort hebben gekregen.

De Inspecteur Generaal van V en W is weg bezuinigd. De Russen rijden al jaren gewoon met hun vrachtwagen door Nederland, al dan niet geholpen door Tom Tom en GPS. Op het Internet kunt u opzoeken hoe het met de Munitieschepen is gegaan, hoe het met inundatie zat en de bevoegdheden van het Militair Gezag. We weten ook nog niet wie de 18 gelukkigen waren die met hun schip de motorspuiten van de BB aan boord mochten hebben. Kortom, voor de liefhebber is er nog genoeg om uit te zoeken.

Met dank aan de respondenten op Binnenvaartforum en Pieter Klein van Binnenvaarttaal.



De "Groepletter" deel 2

Han Visser

In de afgelopen weken zijn dank zij naspeuringen door Pieter Klein en publicaties in (andere) ledenbladen weer wat puzzelstukjes op zijn plaats gevallen. Er zijn letters opgespoord en we hebben gemerkt dat het onderwerp is gaan leven. We merkten dat het een onderwerp is dat met zoveel geheimzinnigheid is omgeven, dat niemand een structurele aanwijzing kan geven, maar dat wat men weet iets is uit "overlevering". Met het gevolg dat er foutieve aanwijzingen worden gegeven en dat de tijd waarin het zich afspeelt (60 jaar geleden) verward wordt met de oorlogstijd (70 jaar geleden).

Maar: mijn vermoedens uit het eerste stuk; nl. dat het te maken heeft met de angst voor het gevaar uit het Oosten worden bewaarheid. Onderstaand volgt de volledige tekst van een brief aan Hare Majesteit door het Directoraat-Generaal van de Scheepvaart, ondertekend door de ministers van Verkeer en Waterstaat, Financiën en Justitie en verstuurd op 20 mei 1952.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
DIRECTORAAT-GENERAAL VAN SCHEEPVAART.

13 JUN 1952 N°
s. Groenlânge, de 20 Mei. 1952.

No. 327.469/3/95/95/13.
Afdeling

Artikel 8, derde lid van de Maatregel Schepen, besluit van 6 Augustus 1948 tot vaststelling van voorschriften omtrent de scheepsboekhouding, legt aan de eigenaar van een binnenschip de verplichting op om aan beide zijden van het schip of op het achterschip op duidelijk zichtbare wijze met olieverf aan te brengen de naam van het schip, de teboekstellingskentekenen en, indien het schip ook buitenslands wordt gebezigd, de letter N. Het hierbij aangeboden ontwerp-besluit tot wijziging van de Maatregel Schepen beoogt de juistgenoemde verplichte herkenningstekenen uit te breiden met een voor elk schip door of namens de eerste ondergetekende te verlenen groepletter. De groepletter houdt verband met een om redenen van defensie-voorbereiding nodig geoordeelde klassificering der binnenschepen.

In het kader van de verdediging van West-Europa is n.l. door de Nederlandse en de geallieerde legerleiding de mogelijkheid voorzien, dat op grote schaal gebruik moet worden gemaakt van binnenschepen van zekere afmetingen en tonnage, alsmede van sleepboten van een bepaald vermogen.

- Ter -

Aan de Koningin

17743-51-46

Artikel 8, derde lid van de Maatregel Schepen, besluit van 6 augustus 1948 tot vaststelling van voorschriften omtrent de scheepsboekhouding, legt aan de eigenaar van het binnenschip de verplichting op om aan beide zijden van het schip of op het achterschip op duidelijk zichtbare wijze met olieverf aan te brengen de naam van het schip, de teboekstellingstekenen en, indien het schip ook buitenslands wordt gebezigd, de letter N.(1)

Het hierbij aangeboden ontwerp-besluit tot wijziging van de Maatregel Schepen beoogt de juistgenoemde verplichte herkenningstekenen uit te breiden met een voor elk schip door of namens de eerste ondergetekende (2) te verlenen

groepletter. De groepletter houdt verband met een om redenen van defensie-voorbereidingen nodig geoordeelde klassificering der binnenschepen (3).

In het kader van de verdediging van West Europa is nl. door de Nederlandse- en door de geallieerde legerleiding de mogelijkheid voorzien dat op grote schaal gebruik moet worden gemaakt van binnenschepen van zekere afmetingen en tonnage, alsmede van sleepboten met een bepaald vermogen.

Ter voorbereiding van deze maatregel, waaraan van militaire zijde groot gewicht wordt gehecht, is het niet alleen nodig van te voren vast te stellen, welke vaartuigen ervoor in aanmerking komen, doch de vaartuigen moeten tevens door de betrokken autoriteiten gemakkelijk als zodanig te herkennen zijn en wel zo mogelijk door een merk, dat voor niet-ingewijden geen betekenis heeft. Overwogen is derhalve alle binnenschepen door groepletters te doen onderscheiden, waarbij slechts enkele van de te bezigen letters voor het beoogde doel zullen dienen. Ogenscheinlijk zullen de groepletters voor statistische doeleinden worden verleend; enig wezenlijk verband met de eigenlijke scheepsboekhouding houden zij derhalve niet. Gemeend wordt, dat het verlenen en aanbrengen van een speciaal herkenningsteken minder zal opvallen en derhalve minder vragen zal doen rijzen, wanneer het geschiedt als onderdeel van het aanbrengen van de naam en de teboekstellingskentekenen, zoals dit thans reeds in de Maatregel Schepen is voorgeschreven. Het is daarom, dat de ondergetekenden voorstellen het vereiste wettelijke voorschrift onder te brengen in artikel 8 van de Maatregel Schepen.

Daar verwacht mag worden, dat het onderhavige ontwerpbesluit in het Staatsblad zal verschijnen, nadat het in artikel 31 van de Maatregel Schepen bedoelde tijdstip zal zijn bepaald, doch het ontwerpbesluit niettemin gelijktijdig met de Maatregel Schepen in werking moet treden, is dat tijdstip voortsnog in artikel 2 van het ontwerp open gelaten. De ondergetekenden geven Uwer Majesteit zeer eerbiedig in overweging het ontwerp-besluit wel te willen bekrachtigen, nadat de Raad van State daaromtrent zal zijn gehoord.

MQ. DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

DE MINISTER VAN FINANCIËN,

DE MINISTER VAN JUSTITIE,

Ter voorbereiding van deze maatregel, waaraan van militaire zijde groot gewicht wordt gehecht, is het niet alleen nodig van tevoren vast te stellen welke vaartuigen er voor in aanmerking komen, doch de vaartuigen moeten tevens door de betrokken autoriteiten makkelijk als zodanig te herkennen zijn. En wel zo mogelijk door een merk, dat voor niet ingewijden geen betekenis heeft. (4) Overwogen is derhalve alle binnenschepen door groepletters te doen onderscheiden, waarbij slechts enkele van de te bezigen letters voor het beoogde doel zullen dienen. Ogenscheinlijk zullen de groepletters voor statistische doeleinden worden verleend; enig wezenlijk verband met de eigenlijke scheepsboekhouding houden zij derhalve niet. (5) Gemeend wordt dat het verlenen en aanbrengen van een speciaal herkenningsteken minder zal opvallen en derhalve minder vragen zal doen rijzen, wanneer het geschiedt als onderdeel van het aanbrengen van de naam en de teboekstellingskentekenen, zoals dit in de Maatregel Schepen reeds is voorgeschreven. Het is daarom dat de ondergetekenden voorstellen het vereiste wettelijk voorschrift onder te brengen in artikel 8 van de Maatregel Schepen.

Daar verwacht mag worden, dat het onderhavige ontwerpbesluit in het Staatsblad zal verschijnen (6) nadat

het in artikel 31 van de Maatregel Schepen bedoelde tijdstip zal zijn bepaald, doch het ontwerpbesluit niettemin gelijktijdig met de Maatregel Schepen in werking moet treden, is dat tijdstip vooralsnog in artikel 2 van het ontwerp open gelaten. (7)

De ondergetekenden geven Uwer Majesteit zeer eerbiedig in overweging het ontwerp-besluit wel te willen bekrachtigen, nadat de Raad van State daaromtrent zal zijn gehoord. (8)

Volgt ondertekening

Noten:

- (1). Daarmee valt de letter N dus uit het alfabet weg, zoals in deel 1 reeds werd vermoed.
- (2). De eerste die tekende was de Minister van Verkeer en Waterstaat (de uitreiker van de letters, zie de brief in deel 1)
- (3). Begrijpt u nu de weerstand van de leden LVBHB tegen klassificeren van vaartuigen!
- (4). De overheid gaat er van uit dat onderdanen en vijanden tot een kennelijk te onderschatten soort behoren. Wat zullen ze in het Kremlin gegniffeld hebben.
- (5). Welke relatie heeft statistieken tot registers? Ook in deze tijd?
- (6). Dit blad mag professioneel worden gevolgd, bijvoorbeeld t.a.v. ligplaatsbeleid in Oost-Nederland, voorschriften t.a.v. veiligheid van schepen, bekwaamheidseisen schippers ect.
- (7) en (8) Wat mogen we nog meer niet weten?

Resteert nog te weten welke letters echt betekenis hadden. Hierbij een voorzet: E, I, J, K, P, Q, T, V en Z



Han Visser (groepletter L van "lamme arm"???)

De problematiek rondom de groepletter houdt een grote groep mensen bezig. Simon de Waard kreeg het volgende antwoord:

Geachte mijnheer De Waard,

De Maatregel Schepen is ingetrokken: zie Stb. 1982, 626, d.d. 25 okt. 1982, ondertekend door Min. VROM, Justitie en VenW.

Met vriendelijke groet,
Loes van Wijngaarden, Publiekscommunicatie



Het voorstel van 20 mei 1952 is uiteindelijk op 19 juli 1952 door koningin Juliana goedgekeurd en gepubliceerd in het Staatsblad.

Wie meer wil weten over dit onderwerp kan terecht op

de website van Pieter Klein (Binnenvaarttaal):

http://www.binnenvaarttaal.nl/aanvullende_teksten/omcirkel_de-letters.html

het kustvaartforum, onderdeel binnenvaartforum, topic over "letters in cirkels":

<http://kustvaartforum.com/viewtopic.php?t=3136&postdays=0&postorder=asc&highlight=letter&start=0>

Op dit forum is ook de gehele oorspronkelijke tekst van de Maatregel Schepen terug te vinden, inclusief de goedkeuring van koningin Juliana.



Op het boeisel van de Martje is vaag nog de letter K in een cirkel terug te vinden...