

“ Publicatiebord - 't Schrijfhoutje ” combinatie

Redactie:

A.C. Krijgsman
Vijverlaan 101
3319 SN Dordrecht

Telefoon 10.00 / 1600 uur
078-7507545
b.g.g.
06-25160899

e-mail:
arcon46@kpnmail.nl

NL98 INGB 0002 4713 68



Redactie 't Schrijfhoutje
06-11177011

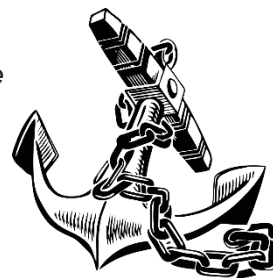
e-mail:
pamsecretariaat@postactieve-marinevereniging.nl



Deze extra toevoeging van het web-magazine ten Anker fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website:

<https://www.tenanker.com>

en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.



Verzendfrequentie iedere maandag of dinsdag

Het Publicatiebord is een samenraapsel van binnen gekomen berichten zoals lezerspost, uitgave nieuwe boeken, zoekers naar uit het oog verloren mannen/vrouwen, kennisgevingen voor een reünie, berichtgevingen uit dagbladen, ingezonden stukjes en nog meer....

Ook biedt het publicatiebord gratis ruimte om te adverteren, mits deze past in onze doelgroep. (info bij de redactie)



Wet op de privacy !

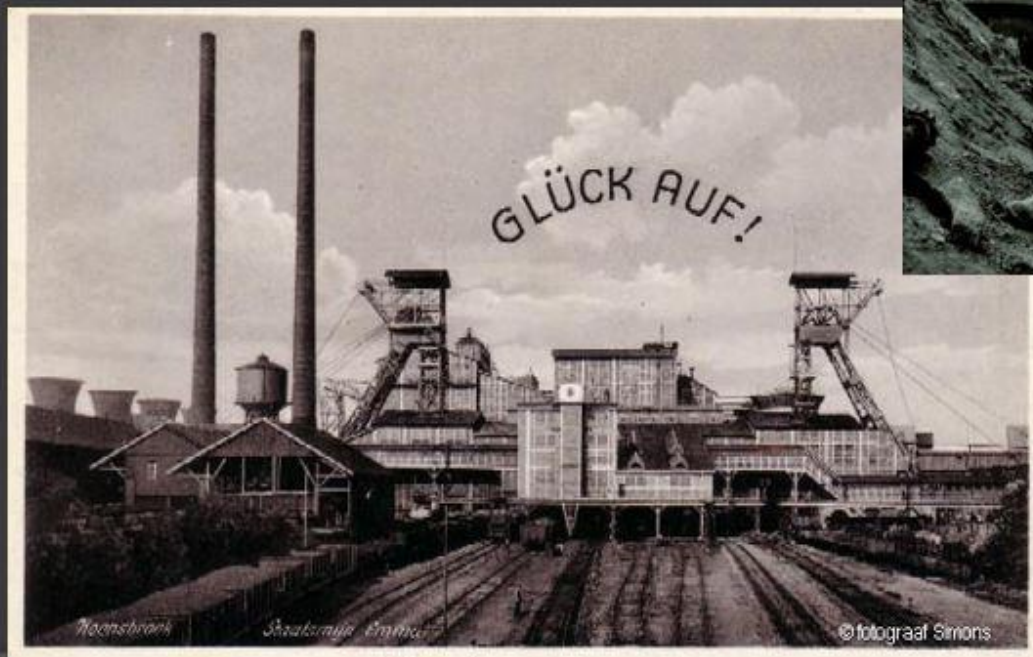
Indien u een verzoek indient voor publicatie in de ruimste zin of een reactie wilt plaatsen waar u behalve uw naam als afzender ook uw e-mail adres vermeld, geeft u daarmee de redactie specifiek toestemming deze mee te publiceren !



JAARGANG 6 – NUMMER 31
1 AUGUSTUS 2023

50 jaar geleden....

Een impressie van
kleine Jan tot man



Hoewel de staatsmijn Emma officieel haar deuren al in het najaar van 1973 sloot, bleven de werkzaamheden ten behoeve van de sluiting van de mijn nog enkele jaren doorgaan.

Hier onder de link van een Power Point vervaardigd op verzoek van ons
abonnee Jan Schalkwijk

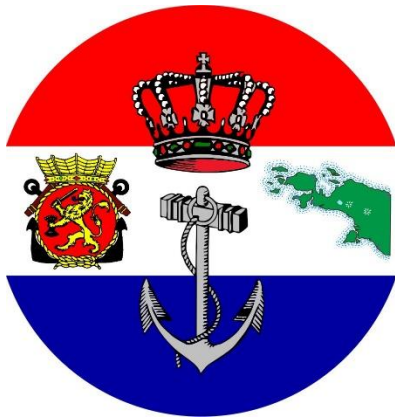
<https://www.tenanker.com/power-points.html>

Gehoord... op de Alpenwei

Met ons gezin genieten we van een welverdiende vakantie in een Alpenland, alwaar wij mogen ervaren wat het 'Zwitserlevengevoel' inhoudt. Op een zonovergoten dag bevinden wij ons in de bergen nabij het Grindelwald.

Zittend op een terras van een restaurant laven we ons aan een hapje en een drankje. En op de achtergrond is het onophoudelijke gerinkel van de koeienbellen te horen. Het stoort ons niet, integendeel. Wel trekt mijn jongste dochter een logische conclusie:

“Volgens mij hebben die beesten nog meer dan genoeg beltegoed...”



Grave, juni 2023.

Persbericht

De stichting Reünisten Hr.Ms. De Zeven Provinciën en voormalig Nederlands Nieuw-Guinea is voornemens om op zondag 29 oktober 2023 haar 31^e reünie te organiseren.

Deze zal plaatsvinden in het Congres- en reüniecentrum Kumpulan Bronbeek, Velperweg 147 te Arnhem. De Kumpulan staat immers garant voor een traditionele “blauwe” hap.

Ontvangst met koffie en spekkoeck.

De aanvang is 12.00 uur, de zaal gaat open om 11.00 uur.

De reünie is toegankelijk voor post-actieve medewerkers van de Konink-lijke Marine welke dienden in het voormalig Nederlands Nieuw-Guinea en/of aan boord van de kruiser Hr.Ms. De Zeven Provinciën (C802).

Tijdens de dag zullen er diverse activiteiten zijn zoals een optreden van de steelband van De Zeven Provinciën. Ook zullen oude en recente films van de Koninklijke marine worden vertoond.

De inschrijftermijn sluit vrijdag 20 oktober 2023. De toegangsprijs is vastgesteld op € 17,50 per persoon. Echtgenotes en partners zijn van harte welkom.

Het verschuldigde bedrag kan men overmaken op bankrekening van de van de stichting:

NL18 INGB 0009 3168 37 t.n.v.

**Stg Reünist Hr Ms De Zeven Prov en vm Ned Nw-Guinea
te Zeist**

Bij overschrijving – al dan niet langs elektronische weg – wordt men uitdrukkelijk verzocht zijn adres te vermelden.

De overschrijving geldt als toegangsbewijs !!

Voor nadere inlichtingen kan men contact opnemen met de secretaris:

N.G.A.F. Meeuwsen

Lodewijk Napoleonstraat 9

5361 CD Grave

0486 – 42 11 38

06 – 47 312 240

ng.meeuwsen@ziggo.nl

Onderstaand berichtje is op de redactie binnen gekomen die ik één op één voor u publiceer!

Tekst van Jan Kaauw die deze krant in navolging van wijlen Harry Faber enkele jaren in het leven heeft gehouden!

De Marinekalender

Sinds en aantal jaren stel ik de Marinerkalender samen qua verhalen en foto's

Joes Wanders doet de lay out en menig (oud)marineman weet wie Joes is en wat hij heel goed kan

Wij hebben een Marine met en gigantische historie, alleen de Engelsen evenaren ons in dit. De verhalen zijn bijna onuitputtelijk

Ik laat de laatste jaren 600 exemplaren drukken en die worden dan verkocht voor 10 euro per stuk. Echt een hele lage prijs voor een glossy kalender De zegels voor de porto ontwerp ik zelf en het zijn altijd wapenschildjes van Hr.Ms. of Zr.Ms. oorlogsschepen Er zijn ook oud marine mensen die deze kalenders en zegels . Te mooi en interessant om weg te gooien.



Verdien ik aan de verkoop van de kalender???. **NEE** is verdienen hier niets mee want de winst gaat naar maritiem gekleurde projecten.

Wat kan dit zijn:

Traditiekamer Onderzeedienst
Varend Erfgoed van de Marine
Marine Museum schepen zoals Bonaire en Buffel
Zeekadetten Korps Nederland met hun korpsschepen
Hulpfondsen (bv hulpfond Mariniërs)

Ik ben dus afhankelijk van de bereidheid dat (oud)marine mensen de kalender kopen

U steunt daarmee gelijk een goed doel

Ik zie echter dat de verkoop elk jaar terugloopt want alles blijkt tegenwoordig digital te gaan dus ook een jaarkalender

De Kalender 2024 verkoopt niet zo denderend. Ik moet er heel wat verkopen voordat ik wat winst kan gaan draaien. De laatste 200 brengen de winst. Dus 2000 euro Maar ik heb dit jaar er nog zo een 150 over die nog niet verkocht zijn Dus die gaan kachel in als ze niet verkocht worden.

MAAR een woord is een woord van mij De Mercurus in Vlissingen en de TRAKA OZD zullen hun deel ontvangen ook al betaal ik het uit eigen zak.

Daarom een oproep ...

Koop een kalender en steun hiermee een goed doel

De Marinekalender stopt

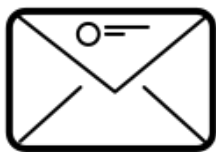
Zoals al aangekondigd in de groepen waar ik beheerder ben geef ik hier een wat bredere toelichting waarom de stekker er uit gaat

- 1) De verkoop gaat elk jaar moeizamer
- 2) En vaste afnemer van 200 kalenders is gezakt naar 160 kalenders en doet ook lang over de betaling
- 3) Een aardige groep abonenthouders reageert niet dat de kalender verschenen is MAAR daar baseer ik well mijn te drukken aantal exemplaren op af
- 4) Een aardige groep besteld de kalender maar doet geen betaling dus de kalender gaat niet op de post

De winst zit hem pas in de verkoop van de laatste 200 want 600 kalenders en 2 serie postzegels van 428,00 euro per 1 serie van 4 dus 856 euro maakt echt een leuk bedrag wat ik dus moet voorschiet.

Volgend jaar is de laatste kalender en dan bestel ik er maar 400 van de drukker . Hoe minder je echter besteld hoe hoger de stuksprijs zal zijn en of ik dit door kan berekenen is maar afwachten De een zegt geen probleem en voor een anders is 1 euro meer een reden om niet meer tot een aankoop over te gaan

Ik krijg veel reacties op de aankondiging van wat jammer dat het stopt en ook allerlei adviezen maar zo gemakkelijk is het vaak niet als mensen denken.



Bedankt voor de geweldige verhalen en de gedeeltelijke boekwerken, waaruit deze zijn gehaald.

m.v.g. Joop Belt 😊



Het gesprek



Enige jaren geleden, de tijd dat ik mij nog niet verplaatste met mijn rollator maar op mijn scooter, werd op straat staande gehouden door een politieagent. "Halt" zei de agent, die met gevaar voor eigen leven van het trottoir de rijweg op stapte. "Waar gaat U naar toe en kwam U vandaan?" "Ik kom van achter vandaan en ga nu naar voren! Hoe zo, wil U mee rijden?" "Ik rij niet met U mee en ik zag U een beetje slingeren; hebt U gedronken?" "Jazeker agent, minstens 4 glazen want ik had het warm." "Zo, dat wordt blazen!" "Ik vind het best, maar mag ik dan Uw politiefluitje gebruiken, want ik kan niet op mijn vingers fluiten sinds mijn kunstgebit in reparatie is." De agent keek mij aan alsof ik uit een andere wereld kwam. Hij schudde zijn hoofd en bood mij toen een apparaatje aan waarop ik moest blazen. "Er komt geen geluid uit, hoort U dat agent. Uw apparaatje is stuk. Werkt U eigen fluitje ook niet?" De agent deed net of hij mij niet hoorde,

keek op zijn apparaatje en zei verbaasd "U heeft helemáál niet gedronken." "Jawél" antwoorde ik "maar geen alcoholische dranken; gewoon water omdat ik nou eenmaal dorst had." De arme agent zuchtte diep maar liet zich niet kennen en vroeg om het kentekenbewijs van mijn scooter. Zonder problemen hield ik het kentekenbewijs omhoog, maar toen de man het bewijs wilde grijpen zei ik "Ho,ho agent, ik hoef volgens artikel 166,lid 1 van de Verkeerswet 1994 het

kentekenbewijs alleen maar te tonen en niet, zoals mijn rijbewijs ter inzage af te geven. De man stond opnieuw voor paal. Ik kreeg een beetje medelijden met hem en vertelde hem dat ik na mijn diensttijd bij de Koninklijke Marine, tot de Politie Amsterdam was toe getreden maar inmiddels van mijn pensioen genoot. Tot mijn verrassing vertelde de agent mij dat hij óók bij de Koninklijke Marine had gediend. Het werd een amicaal gesprek met wat korte herinneringen en lachen. Toen ik tenslotte weg reed, zwaaiden twee ouwe marine maten nog eens vriendelijke naar elkaar.

Diemen, 21 juli 2023 Wim Degen

=====



Hallo Arie en L.s,

Zie onderstaand stukje in de rubriek 'Gezocht' in Jaargang 6 – Nummer 28 dd 10-11 juli 2023:

Beste Arie, Aller eerst wil ik jou bedanken voor alle ten anker mails die ik van jou mag ontvangen. Hoop dat je er nog heel lang mee door mag gaan, lees ze met veel plezier. Beste Arie ik ben op zoek naar een modelbouw van de Hr. Ms. Van Galen, die al is af gebouwd. Heb ik twee jaar met veel plezier op gevaren van 1976 tot 1978. Mijn

hoop is gevestigd op jou of je er achter kan komen of iemand een model wil verkopen. Arie bij voorbaat mijn hartelijke dank. Bert v.d Waal

Zelf heb ik in 1973 op het fregat Hr. Ms. Van Speijk gevaren, waarvan ik rond de eeuwwisseling een model op de kop heb getikt (zie bijlage Hr. Ms. Van Speijk). Misschien is het een optie om via het nummeringcertificaat (zie hieronder) een dergelijk exemplaar van een Leander-fregat te bemachtigen. Desnoods vervang je een letter op het heli-dek en het cijfer 2 op de boeg in een 3.

Kun je er s.v.p. voor zorgen dat dit mailtje bij Bert v.d. Waal terechtkomt? Waarvoor dank.

Groet, Hans Geurts
flachland@home.nl

Nummeringscertificaat

Het model van de Van Speijk-klasse is gemaakt volgens de traditie van Artitec b.v., waarbij vakmanschap en techniek samengaan en leiden tot zeer gedetailleerde modellen van constante kwaliteit.
Het volrompmodel bestaat hoofdzakelijk uit polyuretheaan giethars, ook wel resin genoemd.

Het op de markt brengen van een model van de Van Speijk-klasse is uniek te noemen, zeker gezien het geringe aantal bouwpakketten (500 stuks) dat wordt geproduceerd.

De stichting MSF heeft op zich genomen de eerste 250 stuks voor haar rekening te nemen.
Alleen deze eerste modellen worden voorzien van een nummeringscertificaat.

Opdrachtgever: Stichting MSF / Artitec b.v.
Fabrikant: Artitec b.v.
Model: Van Speijk-klasse / (MLM) fregat Koninklijke marine
Schaal: 1 : 350
Aanvang productie: November 2000

Nummer:

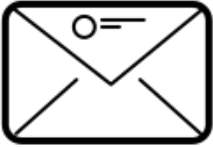
22

BEWIJS VAN ECHTHEID

F. Pama
Voorzitter MSF

H.H.T.M. Tomesen
Directeur Artitec b.v.





Hoi Arie,

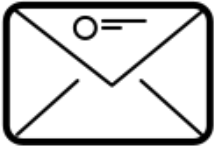
2023-07-25_publicatiebord_nr._30

Op pagina 3 een foto van twee snelle boten in de Mokbaai Texel. Er wordt gevraagd wat voor type boten dit zijn.

Ik denk dat het gaat om twee Interceptors van Damen.

De achterste lijkt mij een 1503 FRP en de voorste een groter broertje daarvan.

Groet, Frits Leenes.



Ik herken de bootjes niet die op de foto staan van Doesburg als zijn van het Korps Mariniers.

Ten eerste hebben die geen blauw zwaailicht en ten tweede geen mitrailleur opstelling op de voorplecht zoals op de foto. Vermoedelijk zijn het bootjes van de Britse Marines die met enige regelmaat ook hier oefenen met het uitvoeren van landingen. Hier onder wat foto's van schepen die van het Korps Mariniers zijn

Dit is de FRISC



(fast raiding interception and special forces craft)

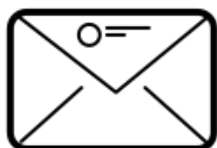
En dit is de RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat)



Wat verder zoeken bracht het volgende naar voren dat de Marechaussee een tweetal speciaal uitgevoerde FRISC's heeft in camouflage uitvoering en uiteraard wél een blauw zwaailicht en het Korps Commandotroepen heeft twee speciaal uitgevoerde RHIB's tot hun beschikking.

Konklusie, het zijn oefenende Marechaussee's die gebruik maken van de faciliteiten van de Joost Dourleinkazerne, ooit het AOK, 'Amfibies Oefenkamp' genoemd in de MOK baai

@b Woudstra
anknipper634@gmail.com



De 50 FRISC's (Fast Raiding, Interception and Special Forces Craft) bereiken in 2024 het einde van de levensduur.

Een deel wordt vervangen door **13 FFI's (Future Fast Interceptor)**, terwijl een ander deel gemoderniseerd wordt. Daarnaast wordt een aantal FRISC-vaartuigen voor amfibische landingen op een andere manier vervangen.

De bedoeling is dat de nieuwe vaartuigen en de gemoderniseerde FRISC's zeker 10 jaar mee kunnen.

Het is niet gezegd dat het bootje wat op de foto te zien is het ook gaat worden. Testen van welk voldoet het beste (Zou bv een type Whaler kunnen worden)

Jan Kaauw.

johannes.kaauw@hetnet.nl



Arie en L.S;

Met dank voor uw geduld, stuur ik hierbij eindelijk weer een nieuwe aflevering van de Koerier! met een onderwerp dat de Koude Oorlog betreft.

U zult tijdens het lezen nog wat vragen tegenkomen. Als u het antwoord weet, houd ik me van harte aanbevolen! Dat geldt overigens voor alle aanvullende informatie over het onderwerp: de Natobrug tussen

Gorinchem en Sleeuwijk.

NO. 211 – JULI 2023

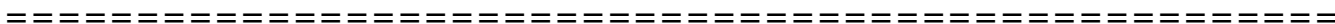
1998 – DE KOERIER – 2023

**INFORMATIEBLAD OVER VERDEDIGINGSWERKEN
EN MILITAIRE GESCHIEDENIS**

Klik op het handje voor de Koerier..



Met vriendelijke groet
Dik Winkelman
dik.winkelman@casema.nl



Als reactie op de 'Mijnenwachter' wijs ik op de expositie op dit moment aan boord van Museumship Mercur, die ook over Mijnen Uitkijk Dienst (MUD) gaat. Dat was de dienst waar onze mijnenwachters werkten.

MVG, Rob Schouw





Foto: Flying Focus Luchtfotografie www.flyingfocus.nl ©

Op 26 juli rond middernacht kreeg de Nederlandse Kustwacht een melding dat er een grote brand was uitgebroken op het autotransportschip FREMANTLE HIGHWAY. Het schip, eigendom van Shoei Kisen en gecharterd door K Line, had 23 bemanningsleden aan boord en was op dat moment varend 27 kilometer ten noorden van Ameland.



De bemanning probeerde aanvankelijk zelf het vuur te blussen, maar dat lukte niet. Het vuur breidde zich verder uit, waardoor een evacuatie volgde. De bemanningsleden werden geëvacueerd door helikopters en reddingsboten.

Verschillende leden van de bemanning moesten in het water springen om zichzelf uit de brand te redden. Volgens de Nederlandse kustwacht is één bemanningslid overleden en raakten meerdere gewond.

De opvarenden werden naar Lauwersoog en vliegveld Eelde gebracht. Zestien gewonden werden vervolgens per ambulance naar nabijgelegen ziekenhuizen gebracht, allemaal met ademhalingsproblemen.

De FREMANTLE HIGHWAY staat nog steeds in brand en meerdere hulpdiensten zijn nog aanwezig in de buurt van het schip en er wordt gevreesd dat het schip zal zinken. Volgens rapporten brak de brand uit op het vrachtdek en verspreidde zich waarschijnlijk naar andere dekken.



De reddingsboot HUNTER van Terschelling heeft een noodverbinding met het schip en houdt het schip zo in een gecontroleerde positie. Momenteel zijn verschillende partijen zoals bergingsbedrijven en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan het kijken hoe de schade zo veel mogelijk kan worden beperkt.



Photo : Flying Focus Aerial Photography www.flyingfocus.nl ©

Het schip ligt in de buurt van de Waddeneilanden die een Werelderfgoedgebied zijn. Als het schip zou zinken, zouden de gevolgen voor het milieu voor het gebied immens zijn. Het schip verliet Bremerhaven op 25 juli rond 14.30 uur UTC, op weg naar Egypte. De brand brak rond 21:30 UTC uit. Het autotransportschip had 2.857 auto's aan boord, waarvan 25 EV's. Er zijn berichten dat de brand is ontstaan in een van de EV's, wat een groot probleem is. De EV's aan boord zijn een serieuze brandversneller, aangezien de lithium-ionbatterijen in brand temperaturen kunnen bereiken van meer dan 2.700 graden Celsius. Bron : Splash247

Bron: **DAILY COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS 2023– 209**

=====

Webmaster en L.S,..



Ik heb een vraag over het bijschrift van een foto op de site www.debakstafel.nl met jaargang 1974. (EMV redactie !)

Er staat bijgeschreven dat er een foto is gemaakt op een plein bij 'De Witte Olifant'. Was dat toevallig een restaurant?

Ik ben op zoek naar de eigenaren van een restaurant met die naam in de jaren '70. Zij woonden destijds in Rilland. Anna Groot-Weber en Francois Oet, is mij doorgegeven. Zij waren toen al in de 60 en zijn inmiddels overleden. Voor Duitse familieleden van haar (zij was van origine een Duitse) ben ik op zoek naar hun levensgeschiedenis.

Zeggen hun namen u iets? Of de naam 'De Witte Olifant'?

Ik hoor het graag van u, ook als u er niets van weet.

Alvast bedankt!

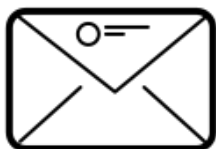
Groet,

Louise Garming

Na telefonisch onderhoud met Louise over de Witte Olifant is gebleken dat de familie in 1949 in Hilversum woonde, dus is er een klein kansje dat de beheerder van onze oude kantine in het MOKH ooit heeft verteld dat het een restaurant beheerde of iets dergelijks.

Is er iemand tussen onze lezers die misschien iets meer weet te vertellen over het beheer van de Witte Olifant uit de periode net na de Oorlog en zou het zomaar kunnen dat het onder de Duitsers al dezelfde naam heeft gehad ?

Iedere tip is welkom.... arcon46@kpnmail.nl



Hoi Arie, slechts 2 fregatten ter vervanging van de 8 M fregatten is eigenlijk een schande voor Nederland.

Ton Neleman

Dienstplicht terughalen Ton, scheelt een hoop ellende op straat en we hebben meer bemanningen.... Of dat allemaal past ik de huidige maatschappij is dan nog maar de vraag daar de KM meer is gespecialiseerd in vergelijking met de jaren uit onze generatie.

De tijd zal het leren...

Arie



L.S;

Ik heb nog een foto gevonden in de schoenendoos. Ik ben wel blij met uw internet-site. Mijn kinderen zouden de foto's bij het grof vuil gooien en nu worden ze toch "vereeuwigd" op uw www.debakstafel.nl

Wat kan ik over die foto zeggen. Ik ben inmiddels ook 75 dus ik moet even in mijn geheugen graven.

Ik werkte als dienstplichtig hofmeester op vliegveld Valkenburg te Noordwijk in de officiersmess.

Heette dat niet de "gouden bal" ? Dat poept op in mijn geheugen.

Op de foto sta ik weer links achteraan (met een kersttak uit mijn hoofd)

De baas van het stel is de man met stropdas. Die was sergeant.

Voor de rest weet ik geen namen.

De foto is niet helemaal scherp, maar misschien kunt u hem nog wat aanscherpen met een foto-programma.

Meer foto's heb ik niet. Nog een pasfoto met mijn marine nummer erop, maar dat zal niet echt interessant zijn. De groeten en een pluim en schouderklopje voor je hobby om dat allemaal vast te leggen en te onderhouden.

Paul Wijnands



Zijn er lezers die iemand herkennen?... stuur uw reactie naar uw redactie opdat de namen kunnen worden toegevoegd.

Kenners voorzien ingewikkelde ontwerpfase

Onderzeeboten onder hoge druk

Overslaan ontwerprondes funest voor onderzeedienst

Silvan Schoonhoven en Peter Winterman

Den Helder

Nieuwe problemen dreigen voor de nieuwe onderzeeboten die Nederland laat bouwen. Vandaag sluit de deadline voor drie buitenlandse werven om een offerte in te dienen. Dat is een mijlpaal in het al jaren slepende proces, maar experts vrezen valkuilen. De aankoop van vier nieuwe onderzeeboten is een miljarden euro's kostend megaproject voor defensie, vergelijkbaar met de verwerving van het F-35 jachtvliegtuig. Zweden, Duitsland en Frankrijk leveren vandaag hun offertes in en een van de werven wordt uitverkoren.

Experts vrezen dat daarna te veel haast wordt gemaakt. Net als bij fregatten zijn tientallen ontwerprondes nodig om tot een ideaal model te komen, maar die zogenoemde 'iteratieslagen' worden volgens de huidige planning overgeslagen om tijd te winnen.

Daardoor dreigen problemen: Nederland krijgt niet de boot die aan de eisen voldoet, de kosten lopen op of het project vertraagt in een later stadium. Vertraging kan de roemruchte Nederlandse Onderzeedienst de kop kosten, want die kan niet eindeloos blijven doorvaren met de oude Walrus-boten.

Nederland legt met een waslijst van specifieke eisen de lat hoog voor de nieuwe onderzeeboten. Maar wie een maatpak wil, moet keer op keer bij de kleermaker langs om te passen. Precies dat is volgens insiders wat mist in het traject naar vier peperdure onderzeeboten voor de Nederlandse marine.

Vandaag moeten de Zweedse, Duitse en Franse werf dus hun geheime offertes inleveren, in de hoop dat ze de nieuwe boot mogen gaan bouwen. Door de keus voor deze manier van aanbesteden, beperkt Nederland zijn eigen speelruimte, menen kenners die dicht op de aankoopprocedure zitten.

'Van de plank'

Het risico zit dus al ingebakken, zeggen experts. Omdat Nederland zulke specifieke eisen stelt, kan er geen onderzeeboot 'van de plank' worden ingekocht – wat aanvankelijk wel de bedoeling was. Daarom worden de Franse Barracuda, de Zweedse A26 en de Duitse 212CD aangepast aan onze verlanglijst.

Maar onderzeeboten zijn technisch zo ingewikkeld dat een kleine aanpassing direct gevolgen heeft voor het hele ontwerp. Daarom is het overslaan van 'iteratieslagen' zo riskant.

Het kabinet probeert het gat tussen het einde van de Walrus en de nieuwe boot zo klein mogelijk te houden, reageert Defensie. „De duur van de ontwerpfase kan per kandidaat-werf verschillen.”

'Bouw onderzeeboten is zoeken naar eenhoorn die niet bestaat'

Tweede Kamerleden maken zich zorgen over de voortgang bij de bouw van nieuwe onderzeeboten voor de Nederlandse marine. Vandaag moeten drie buitenlandse scheepswerven hun geheime offertes inleveren, maar er is vrees voor onzorgvuldigheid bij het project.

Zorgen in Tweede Kamer over aanpak door de marine

Kamerleden bevestigen de zorgen van marine-experts. „Ik ben bezorgd over de signalen die ik zelf ook doorkrijg van de betrokken scheepswerven”, zegt VVD'er Peter Valstar. „De keuzes van Defensie in dit proces kunnen extra vertraging geven. Daarover wil ik opheldering. Ik vraag mij af hoeveel risico we nu nemen.” Hij wil ook weten of dit te maken heeft met de 'dialogofase' met de werven, die eind vorig jaar werd afgekappt door staatssecretaris Van der Maat.

Valstar vindt dat het kabinet op zoek is naar een eenhoorn die niet echt bestaat: „Een uniek ding dat alles moet kunnen, inclusief langeafstandsraketten, de mogelijkheid om dichtbij de kust te opereren en speciale eenheden af te zetten. De huidige onderzeeboot is ook zo'n alleskunner. Maar het is de vraag of dat tegenwoordig nog allemaal kan.”

Ook CDA'er Harmen Krul is bezorgd. „Je wilt de beste boot tegen de beste prijs. Hoe die eruit ziet is niet een kwestie van wensen opsommen en die inleveren bij een marktpartij. Dat is een lang proces waarbij je samen met de markt constant een slag dieper gaat, om uiteindelijk tot het beste model te komen.”

D66'er Alexander Hammelburg waarschuwde al voor het overslaan van de 'dialogfase' voorafgaand aan het inleveren van offertes door de scheepswerven. Het ministerie van Defensie voorziet overigens geen vertraging en acht de kans klein dat er rechtszaken worden aangespannen klein.

HELDERSE COURANT
Noordhollands Dagblad



Onze nieuwe Bevoorrader is nog niet in de vaart, maar de redactie heeft al wat stickers aan laten maken voor geïnteresseerden en/of verzamelaars...

Prijzen: € 2,50 per stuk + € 1,00 verzendkosten

Bij aankoop van meerdere stickers betaald u geen verzendkosten.

Arcon46@kpnmail.nl



Nog een mooi verhaal uit de 60er jaren;

In Den Helder lagen de mijnenvegers afgemeerd op Harssens, een kwartiermeester ging na vastwerken op de fiets naar huis, op een zwarte damesfiets zo'n omafiets. De commandant vond dat maar niks en geen gezicht en heeft de kwmr. verzocht in het vervolg een herenfiets te gebruiken.

Komt voor elkaar commandant, ik ga er voor zorgen, ik begrijp het. De volgende morgen komt de kwmr. inderdaad op een zwarte herenfiets, maar even goed kijken, de grappenmaker had een zwart geschilderde bezemsteel horizontaal op het frame aangebracht als het ware zijnde de stang.

Lachen en zelfs de commandant vond het een leuke grap en heeft het gelaten zoals het was, nog lang op gefietst veel hilariteit.....

Zinderende strijd om defensiemiljarden



De keuze voor een onderzeeër is een keuze tussen 'betrouwbaar', de 'beste', of de 'scherpste prijs'.

PUBLICITEITSFOTO



REPORTAGE Zweden, Fransen en Duitsers willen vier Nederlandse onderzeeërs bouwen

Silvan Schoonhoven

Het wordt een zinderende finale tussen Zweden, Frankrijk en Duitsland met de Nederlandse defensiemiljarden als bokaal. Vrijdag moesten de offertes van drie buitenlandse scheepswerven voor vier nieuwe Nederlandse onderzeeboten bij het ministerie op de mat ploffen. Een blik achter de schermen bij de drie concurrenten, waar de afgelopen tijd de druk flink opliep.

Wij hebben het ontwerp dat het beste past bij de Nederlandse marine

■ Oud-commandant Wiebe Schmitz

Wij bieden de ervaring van een van de beste marines van de NAVO

■ Oud-commandant Thierry Petit

Amsterdam

Aanmeldprocedures en paspoortcontroles zijn verplicht, fotograferen streng verboden. Of je nou in het Zweedse Karlskrona, het

Duitse Kiel of het Franse Cherbourg de scheepswerf betreedt, overal wordt erop gehamerd: het bouwen van onderzeeboten is top secret. Een leek ziet het verschil niet tussen de ene of de andere zwart metalen sigaar, maar een onderzeeër is een complex militair systeem tjokvol technologie. Onderzeeërs horen tot de zwaarste wapens van een krijgsmacht, ze vuren geleide torpedo's en Tomahawk-kruisraketten af en zijn onmisbaar als spionage-apparaat, waarmee je vlak bij een vijandelijke kust heimelijk inlichtingen verwerft. In tijden van drones en camera's is de onderwaterwereld de laatste plek waar je je nog kunt verstoppen. „Zelfs als ik ergens zwem

of duik, zou ik het niet merken als er een onderzeeër voorbij voer”, zegt onderzeebootkapitein Christoph Ploss.

In een haven in de buurt van Kiel leidt hij rond door U-boot 212A, een kleine versie van wat de Duitsers voor Nederland in gedachten hebben. Je manoeuvreert door smalle gangen tussen buizen, leidingen en consoles door. De dieselmotor loeit oorverdovend in de machinekamer, maar dankzij de geluiddichte wanden kun je daarbuiten gewoon met elkaar praten. „Voor ons komt stealth op de eerste plaats”, zeggen de woordvoerders van de firma Thyssenkrupp Marine Systems (tkMS).

Maar dat zeggen de onderzeebootbouwers in het Franse Cherbourg ook. En die in het Zweedse Karlskrona. Wat is dan 'de beste boot voor de beste prijs' die Nederland wil? Technici hebben de komende maanden een zware taak om de drie offertes tegen het licht te houden. „Die bevatten een enorme hoeveelheid gedetailleerde, technische en commerciële gegevens”, schreef demissionair staatssecretaris Christophe van der Maat.

Gelet wordt op omvang, kwaliteit van sonars, geruisloosheid en aandrijving. Elke boot heeft een dieselmotor om boven water snel te kunnen varen en om de accu's op te laden, waarmee je onder water fluisterstil kunt opereren. Daarnaast hebben boten lucht onafhankelijke aandrijving waarmee je discreet kunt varen als de batterij leeg is, maar het gevaarlijk is ze boven water op te laden. Wil je lang en ver? Dan heb je een grotere boot nodig. Maar die moet vaker lucht happen om de dieselmotor te voeden. Zo betekent elke keus een afweging tussen tegenstrijdige belangen. Een onderzeeboot met honderdduizenden onderdelen, complexer dan menig ruimteschip, is een balanceeract.

Daar hangt een (nog geheim) prijskaartje aan. Zeker is dat de boten minimaal 2,5 miljard euro gaan kosten, maar in de wandelgangen klinken ook bedragen tot 4,5 miljard euro.

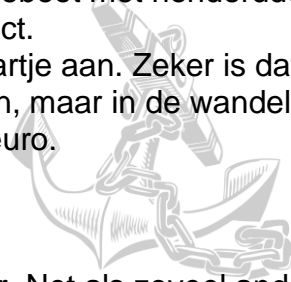
De Duitsers: 'betrouwbaar'

Van het oude Kiel is weinig meer over. Net als zoveel andere Duitse steden bombardeerden de geallieerden de stad weg. Hier bevond zich een grote maritieme industrie waar ook U-boten werden gebouwd. En nu weer. De firma tkMS noemt zich de grootste bouwer van niet-nucleaire onderzeeboten ter wereld.

Bijzondere troef in het Duitse ontwerp is de aandrijving door brandstofcellen, waardoor de motor 'lucht onafhankelijk' kan draaien, dus zonder naar de oppervlakte te moeten om lucht te happen – met groot risico van ontdekking tot gevolg. De boot die tkMS voor Nederland wil bouwen luistert naar de weinig opwindende naam 212 CDE, waarbij de E staat voor 'expeditionair'. Ver weg kunnen opereren in kustwater is een van de eisen die Nederland stelt.

Kan de Duitse werf aan die verlanglijst voldoen? De concurrentie denkt van niet. Zij denken dat tkMS Nederland een 'confectieboot' wil aanmeten in plaats van een maatpak, een aangepaste versie van de onderzeeboot die ze ook voor eigen land en voor de Noren bouwen. En die kan nooit naadloos aansluiten op de Nederlandse wensenlijst, zo fluisteren de rivalen. Een woordvoerder van tkMS geeft toe dat de werf 'grotendeels' aan het eisenpakket kan voldoen – niet helemaal.

De Duitsers zien dat niet als nadeel. Blijf dicht bij een bestaand model dat zijn waarde al bewezen heeft, is hun filosofie, anders vraag je om kinderziektes en bouwproblemen. Een keus voor Duitsland is een keus voor betrouwbaarheid, zeggen ze in Kiel. Dit jaar beginnen ze al met



“
Wij hebben het
ontwerp dat het
beste past bij de
Nederlandse
marine

Oud-commandant Wiebe Schmitz

een kleinere versie voor Noorwegen en Duitsland zelf. Nederland wordt uitgenodigd zich aan te sluiten bij deze 'Europese botenfamilie' met alle voordeeltjes die daaraan hangen.



Lassers van Thyssenkrupp Marine Systems aan het werk.

PUBLICITEITSFOTO

De productiebanden draaien al, Nederland hoeft dus niet bang te zijn voor vertraging. En vertraging is het laatste wat Nederland kan hebben, want het gevaar voor het zogenoemde capaciteitsgat is groot: dat al personeel weglekt uit de Onderzeedienst omdat het te lang duurt voor de boten arriveren. Critici plaatsen overigens vraagtekens bij de leveringszekerheid van de Duitsers. Zit hun orderportefeuille niet te vol? Duitsland bouwt de boot zelf, maar ziet daarna een grote rol voor de Nederlandse industrie. Op Den Helder moet een groot onderhoudscentrum komen.

De Zweden: 'in alles de beste'

Van de drie werven leggen de Zweden de zwaarste nadruk op de rol van Nederlandse industrie, niet alleen bij het onderhoud achteraf maar ook al tijdens de bouw. Daarom vormt Saab een team met de Nederlandse werf Damen. „Zij maken alle Nederlandse oorlogsschepen en die kennis nemen we mee”, zegt Wiebe Schmitz, zelf oud-onderzeebootcommandant, namens Saab-Damen. „Zo blijft Nederland onafhankelijk bij het onderhouden en aanpassen van de boten. Voor Nederland is Zweden ook de beste samenwerkingspartner. Het zijn landen met een vergelijkbare cultuur.”

Samen gaan ze een maatpak bouwen voor Nederland, beloven ze. Ze passen dus niet een bestaand ontwerp een beetje aan, maar beginnen met een wit vel waarop ze elementen uit bestaande boten samenvoegen. Daarom ontwerpen ze een onderzeeboot die volledig voldoet aan het, wat ze noemen, 'stevige Nederlandse eisenpakket'. „Wij hebben het beste ontwerp dat het beste past bij de Nederlandse marine”, zegt Wiebe Schmitz. Voor hun boot worden de beste onderdelen gebruikt, waaronder de beste sensoren. Daar hangt wel een prijskaartje aan. Als Nederland voor goedkoop gaat, dalen de kansen.

Stil, stiller, stilst is ook het devies van Saab. Zij gooien geen brandstofcellen in de strijd maar hebben een Stirlingmotor ('heteluchtmotor') in de aanbieding, die ook wekenlang onafhankelijk van de buitenlucht kan draaien onder het wateroppervlak. „Behalve stil is onze boot ook zeer schokbestendig. Zweden ontwerpt zijn boten voor de Oostzee waar nog veel mijnen liggen.” De rivalen vragen zich af of een relatief kleine werf het risico wel aankan om een compleet nieuwe boot te bouwen voor Nederland. Liggen vertragingen niet op de loer? Zweden bouwt voor de eigen marine kleinere onderzeeërs die alleen ondiep varen dicht bij huis in de Oostzee. Wel hebben ze ervaring met grote conventionele onderzeeboten voor Australië en leveren ze ook aan Singapore en Japan.

De Fransen: 'scherpe prijs'

In de productiehal van de Naval Group in Cherbourg past negen keer de Arc de Triomphe, vertelt de rondleider trots. De Franse werf is gigantisch en de boten zijn dat ook. Het is met zijn 16.000 werknemers de grootste bouwer van onderzeeboten van Europa.

Vriend en vijand zien Naval als grote kanshebber. De Fransen hebben Nederland waarschijnlijk een scherp geprijsd aanbod gedaan. Dat Naval deels in staatshanden is, drukt de prijs.

Bovendien, zeggen insiders, kan Frankrijk grotere risico's nemen, omdat ze de staat achter zich hebben om tegenvallers op te vangen. Daar komt bij dat de Fransen bekend staan als harde lobbyisten. President Macron dringt er bij de Nederlandse politiek op aan om voor de Franse werf te kiezen. Naval kan de order goed gebruiken, nadat Australië een bestelling had afgezegd.

“
Wij bieden de
ervaring van een
van de beste
marines van de
NAVO

Oud-commandant Thierry Petit

„Wij bouwen al ruim honderd jaar onderzeeërs”, zegt oud-onderzeebootcommandant Thierry Petit. „Wij bieden de ervaring van een van de beste marines van de NAVO en een onderzeeër die op zee al uitgebreid is getest, onze Barracuda.” De Fransen zoeken voor de Nederlandse boot de samenwerking met scheepswerf IHC, die ervaring heeft met onderwatertechnologie.

De concurrenten zien ook nadelen. Zo zijn de banden met Frankrijk op militair gebied niet zo intensief, terwijl we met de Duitsers en Zweden wel veel samen doen. En Naval bouwt voor de eigen markt uitsluitend grote atoomonderzeeërs. De Fransen bouwen wel 'conventionele' boten, maar die zijn voor de export. Het is een groot verschil of je een onderzeeër bouwt met onbeperkte energie aan boord of een boot die het van efficiëntie moet hebben. Een woordvoerder relateert dat diesel-elektrische boten niet tot hun corebusiness hoort: „Nucleair of conventioneel, wij kunnen allebei gewoon heel goed.”

HELDERSE COURANT
 **Noordhollands Dagblad**

REPORTAGE

Zeekadettenkorpssen uit heel Nederland op kamp in Den Helder



Kadet Roan de Vries en Joop van Diest.

**Door modder met
rauwe aardappel om je
nek**

Brian Wijker

„Kijk, daar heb je mijn favoriet.” Joop van Diest, bestuurslid van Zeekadetkorp Nederland

wijst in de richting van Roan de Vries (16). Hij denkt in eerste instantie onder de gevreesde doop als zeekadet uit te komen. „Tot ze me zo in het water gooiden. Met kleren en al.”

Den Helder

Het is een bijzonder aanzicht, al die zeekadetkorpsschepen langs de Kooyhaven. Vijftien stuks liggen er in het water, afkomstig uit alle windstreken van het land. Ze zijn voor het landelijke

kamp naar Den Helder gekomen. „We staan nu op een schip uit Lelystad, naast ons ligt een boot uit Rotterdam”, vertelt Van Diest. „Maar we hebben ook deelnemers uit Arnhem, van Urk en natuurlijk gewoon uit deze regio. Den Helder en Heerhugowaard hebben ook een korps afgeleverd.”

In totaal nemen vierhonderd kinderen deel aan het kamp. De meeste activiteiten voeren ze uit op het Amstelmeer. Ook de zeilwedstrijden - waar ook Belgische marinekadetten aan deelnemen - vinden daar plaats. Van Diest: „En 's avonds zijn we allen weer terug in de Kooyhaven. Om tien uur gaan de zeekadetten naar bed en is er voor de begeleiding ruimte voor ontspanning. Vanavond is de laatste avond voor iedereen weer naar huis gaat. Dus na tienu openen we het bier.”



De zeekadetten hebben ook Den Helder zelf bekeken en onder meer een bezoek gebracht aan het Marinemuseum en Reddingmuseum. Ook zijn ze naar Aquacentrum Den Helder geweest. „Daar hebben we een marinetraining bijgewoond”, zegt Roan, zelf woonachtig in Biddinghuizen. „Ik wil zelf niet bij de marine, maar ga wel de kant van defensie op. Dus het heeft raakvlakken.”

De schepen komen uit alle windstreken van het land.

FOTO REDMOUSE

Modder

Donderdagavond werken de nieuwe kadetten zich in het zweet, tijdens de gebruikelijke doping. Alleen als ze die doorstaan, mogen ze zich volwaardig kadet noemen. „Dan moet je je voorbereiden op een hoop viezigheid”, vertelt Roan. „Je trekt een vuilniszak aan en krijgt een rauwe aardappel om je nek. Dan heb je de bulken, een soort hulpjes, die je allemaal opdrachten meegeven. Opdrukken, bijvoorbeeld. En altijd in de modder.”

Ook Roan zelf moest eraan geloven. „Dit is mijn derde kamp. En ik heb zo'n doping al tijdens mijn eerste kamp meegemaakt.” Maar wat blijkt: dat ging om een regionaal kamp. „En dit is dus landelijk. Dus ik voelde hem al aankomen toen de officier aan me vroeg of ik mijn doop al had gehad. Ik had amper antwoord gegeven of ik lag al in het water, met kleren en al.”

Marinehaven

Aanvankelijk zouden de zeekadetten aanmeren in de Helderse marinehaven bij de mijnenvegersteiger. Van Diest: „Maar de marine besloot op het laatste moment op die plek een oefening in te plannen, waar wij niets van mochten zien. Ze hebben ons daarna uitstekend geholpen bij het vinden van een nieuwe plek.”

De marine heeft er tevens voor gezorgd dat de zeekadetten in de Kooyhaven de beschikking hadden over onder meer stroom en warm water. „Ze zijn ook echt aan het werven geweest.

Logisch, want een hoop van onze kinderen willen later bij de marine. Door de ervaringen die ze nu opdoen, kunnen ze op hun achttiende écht naar zee.”

Wat is een zeekadet?

Volgens het zeekadetkorps Nederland kan iedere jongere een zeekadet worden. „Een zeekadet is enthousiaste jongeling - jongen of meisje - die zich aangetrokken voelt tot de scheepvaart of watersport in meest algemene zin”, zo valt er te lezen op hun website.

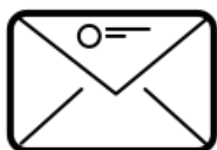


De zeekadetten op het Amstelmeer.

FOTO AANGELEVERD

HELDERSE COURANT

Noordhollands Dagblad



L.S;

Ik mag zelf ook graag varen met een (snelle) motorboot maar het liefst met een catamaran. Ook op de drukbevaren wateren waar heel veel broodvaart is en die gaat altijd voor.

En ook ik spreek sommige mensen aan het roer aan met de vraag waarmee ze bezig zijn. Ze hebben vaak niet door dat er een binnenvaarder met tonnen lading, denk eens aan de massa (!), aan komt omdat ze niet voldoende alert zijn.

Zeker de supersnelle waterscooters die ik van het water kreeg bij de centrale van Maurik toen er een 6 baks duwvaart aan kwam die al enkele keren zijn luchthoorn had gebruikt maar de 'heren' niet door hadden dat die waarschuwing hén gold. Bij het passeren ontstaat er een enorme zuiging.

Het is voor deze 'watersporters' spierlijzen en verbaast me nog steeds dat er met mooi weer geen ongelukken gebeuren als je ziet hoe de recreatievaart vaak te keer gaat.

@b Woudstra,
LTZVK 2 o.c. b/d.

BESTE VRIENDEN !

Van ons volk heeft men wel eens willen beweren, dat het niet goed zingen kan.

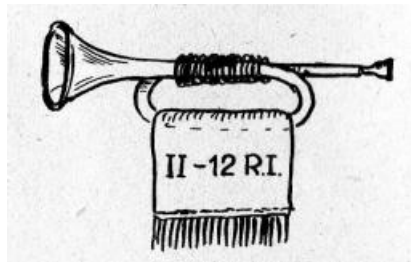
Men trachtte dit te bewijzen in zeer geleerde betoogen, geschreven in een ivoren toren van de studeerkamer van waaruit de banbliksems geslingerd werden naar al degenen, die luisterend in de practijk wel de stem van het volk zeiden te kennen.

Ons volk kan zingen, maar heeft leiding noodig! Oók onze soldaten kunnen het! De praktijk heeft mij bewezen dat ze graag zingen, vooral wanneer het liedjes zijn, waarvan tekst en melodie hen iets zeggen!

De zang maakt den dienst licht; vroolijkt de rustperiode op en houdt het moreel op peil. Op marsch, in de cantine, overal zingen de militairen spontaan hun lied.

Men heeft - en wel eens terecht - klachten gehad, dat het peil niet altijd even hoog was. Eén van de factoren hiervan was het gebrek aan goede soldatenliedjes. Daarom stelde ik deze bundel samen, jongens, opdat je daarin vinden zult watl je graag zingt!

Het is een bonte verzameling: volksliederen van verschillende landen, karakteristieke Nederlandsche nationale en streekliederen, Indische, Ambionnesche, en.... jullie eigen vlotte soldatenliedjes.



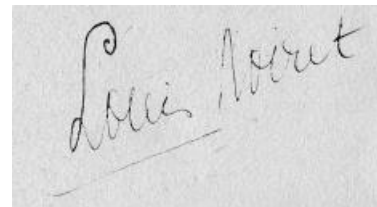
Hier ligt een arsenaal, waaruit je volop putten kunt! Ga je gang, maar zing beschaafd en brul niet!

Bij de samenstelling mocht ik van vele zijden medewerking ondervinden, van auteurs, componisten en uitgevers, die spontaan hun toestemming gaven tot publicatie in dit boekje.

Speciaalwil ik hier bedanken den Oud-Bestuursambtenaar en medewerker aan het Bureau Algemeene voorlichting van het Indisch Instituut den Heer G. L. Tichelman, door wiens

sympatieken steun ik in staat was, eenige Ambonneesche liedjes in dezen bundel op te nemen.

Het boekje is er, de uitvoering van het lied laat ik aan jullie over! Moge deze bundel jullie veel genoeg schenken.



Met dank aan Piet Zoeteweyl!

Klik op het handje...



Ik las (alweer een hele tijd geleden) in een van jouw artikelen in de "bakstafel" dat de logistieke dienst een baret met een zilverkleurig anker en de overige een goudkleurig anker dragen. Dat berust op een misverstand.

Kijk even naar de tekst hieronder.

Met vr.groet

Peter Beaujean

Uit de 'Bakstafel' Baret emblemen



Baretembleem Vlootpersoneel Logistieke dienst / Baretembleem Vlootpersoneel

Logistieke Dienst.

Een gekroond onklaar anker.

- Zilverkleurig metaal op een marineblauwe ondergrond voor alle rangen en standen van de Logistieke Dienst (de vloot). Gedragen op de baret.

Ingesteld: 1996

Van de redactie, de informatie vermeld op de website www.debakstafel.nl is overgenomen uit het boek Onderscheidingstekens van de Koninklijke Marine uit de periode 1945 / 2012 geschreven door Dick Beumer & Carel Fleischacker. ISDN 978-90-8616-115-7

Het komt echter wel vaker voor dat ook in de boekwerken foutjes zijn vermeld, maar weet nu niet wat hiervan het juiste is.

Ik zie in Den Helder regelmatig mannen lopen met een Baret voorzien van een zilverkleurig anker ???

Misschien dat een van onze lezers het juiste antwoord weten te geven.....

Verslepen brandend vrachtschip naar tijdelijke locatie begonnen



De Fremantle Highway wordt versleept.

Schiermonnikoog

Sleepboten zijn zondagmiddag begonnen met het verplaatsen van het brandende vrachtschip Fremantle Highway.

Het schip wordt naar een plek op 16 kilometer ten noorden van Schiermonnikoog en Ameland gesleept, meldt Rijkswaterstaat (RWS). Op de tijdelijke locatie ligt het schip verder weg van de vaarroutes en ook iets meer uit de wind, legt een woordvoerder uit.

Eerder op de dag zagen de bergers het slepen nog niet zitten, omdat de wind uit het zuidwesten kwam en dan rook over de sleepboten heen zou kunnen blazen.

Aan het begin van de middag bleek de rook sterk af te nemen. De bergers besloten daar gebruik van te maken, vertelt de woordvoester. „Twee sleepboten gaan nu heel gecontroleerd en langzaam het vrachtschip naar zijn tijdelijke plek brengen.”

Hoe lang het verslepen van het schip precies gaat duren, is onder meer afhankelijk van de rook, de weersomstandigheden en de stroming. Als het tegenzit, kan het verslepen eventueel worden gepauzeerd.

Tijdens het slepen wordt continu gemonitord op de stabiliteit van het schip, benadrukt Rijkswaterstaat.

