

“ 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

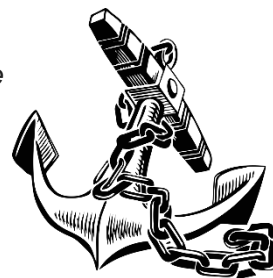


Redactie 't Schrijfhoutje
06-11177011

e-mail:
[pamsecretariaat@postactieve
marinevereniging.nl](mailto: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

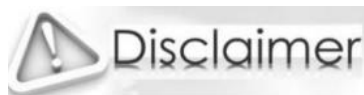
Het Publicatiebord is een samenraapsel van binnen gekomen berichten zoals lezerspost, uitgave nieuwe boeken, zoekers naar uit het oog verloren mannen/vrouwen, kennisgevingen voor een reünie, berichtgevingen uit dagbladen, ingezonden stukjes en nog meer....

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



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 35
29 AUGUSTUS 2023

Fanatisme is een misleidende warmte van een oververhitte geest.



Vorvallen cq, eigen beleving verzamelt door zeeschilder Joes Wanders



Ik kan mij herinneren dat er ook een rage geweest is om een troeteldiertje te hebben aan boord, buiten de aanwezigheid van de scheepshond die overigens ook een coduite-boekje-had.

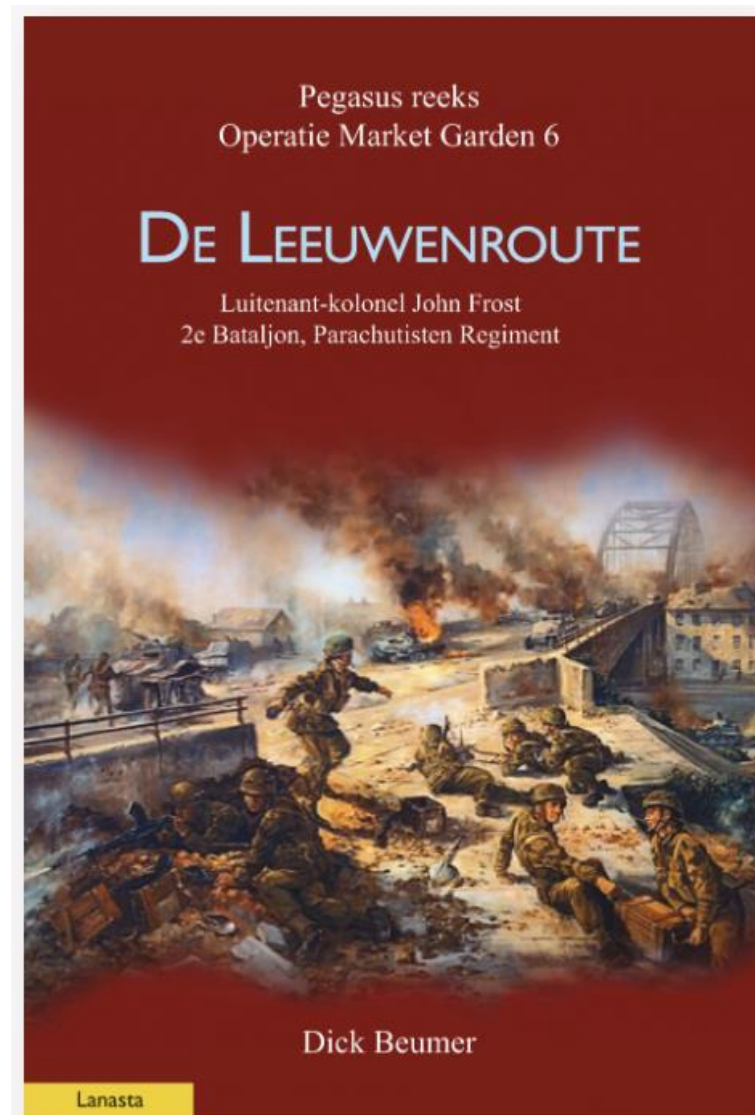
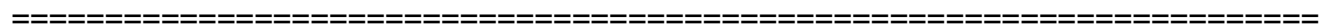
Het was tijdens een van de bezoeken aan Suriname dat er aan boord overal kooitjes hingen met exotische vogeltjes, papagaaien enz., Zelfs een aapje, schildpad en een luiaard in de mast die zichzelf had aangemonsterd. Het schildpad was eigendom van de ziekenpa en schuifelde de hele dag over het dek. Om er tijdens de hondenwacht niet over te struikelen hadden we op zijn schild een wit vlak met rood kruis geschilderd, wat iets vrolijks gaf. De

luiaard heeft bij mijn weten de Ark van Noach pas verlaten op Curacao.

De sloopshond ging geregeld mee stappen we bestelden hetzelfde voor hem, dus ook bier en ze deed niet onder bij onze snelheid van drinken. Als zij dan vergat haar voorpoten mee te nemen, belde we een taxi en werd ze netjes aan boord gebracht waar ze in de kombuis haar roes lag uit te slapen. De volgende dag bij de ouwe op het matje en een aantekening in haar conduite-boekje. Over boekjes gesproken....

Joos heeft een pracht boek gemaakt boordevol informatie en illustraties...
Wat hoor ik u zeggen?, die ken ik niet....

Welnu klik op het plaatje hiernaast



Misschien niet maritiem maar voor onze doelgroep best wel interessant de onderstaande promotie....

Dick Beumer

De Leeuwenroute
Luitenant-kolonel John Frost, 2e
Bataljon Parachutisten Regiment

In De Leeuwenroute volgt Dick Beumer het spoor van het 2e Parachutistenbataljon onder leiding van luitenant-kolonel John Frost tijdens Operatie Market Garden, zoals dat in 1944 liep vanaf de landingszone bij Heesum tot de Rijnbrug in Arnhem. Uiteindelijk werd de operatie een mislukking doordat de cruciale brug bij Arnhem niet kon worden behouden. Een boeiende tijdlijn van een bijzondere organisatie, een Amsterdamse belangenvereniging voor zeelieden.

€ 19,99

+ Bestel dit boek



Een watermuur van voren,
Doet het vuur weer smoren.

MIJMERING

Wanneer ik staar over een gladde zee met om mij heen een enge horizon dan gaan in mij vele gedachten om en vraag mij af, waarom doe ik mee?

Het antwoord zou ik willen weten op wat mij bracht dit te doen de redenen zijn zo ver te zoeken 't waarom ben ik allang vergeten.

Maar soms ineens blijkt zonneklaar waarom ik dit werk heb gekozen de spanning, actie en diesmeer die maken 't plotseling weer eens waar.

Een fijne wereld, waarvoor wij leven is een diepgaand ideaal wat soms, lachend word vergeten . en daar wil ik mijn tijd voor geven.

Jan Dubbeldam



Gekke wereld!

Ik ben maar opgestaan, want slapend rijk worden is mij weer niet gelukt vannacht. Ik had ook niet anders verwacht; daarvoor had ik in de criminaliteit moeten gaan.

Ik sukkel al enige tijd met mijn gezondheid en doe wekelijks een stapje terug. Ik ben het volkomen eens met een mij onbekende schrijver door zijn stelling:

“Laten wij de hoogbejaarden in de gevangenis plaatsen.

Ze krijgen dan elke dag een warme douche en hebben videobewaking als er problemen zijn. Men krijgt dagelijks drie maaltijden, hebben televisie, telefoon en computer.

Ook hebben zij een bibliotheek ter beschikking en kan men dagelijks deel nemen aan gymnastiek!

Dan plaatsen wij de criminelen in een verzorgingshuis. Daar krijgen zij dagelijks koud eten, geen één keer per week in bad en gaat het licht om 20.00 uur uit in hun piepklein kamertje. Hiervoor betalen ze € 2000,- per maand. Dan is er pas gerechtigheid!"

Nu heb ik, als oud marineman, en later met mijn echtgenote, veel van de wereld gezien maar b.v. nooit Zuid Afrikaans gegeten. Toen ik ergens in een blad las dat een firma een Zuid Afrikaans maaltijd aan bood voor een redelijke prijs die n.b. nog werd thuisbezorgd, besloot ik zo'n maaltijd te bestellen. Ik verwachtte "Olifanten slurf" in een bedje met savannen gras, vooraf gegaan aan een "Zebra soepje". Dat viel tegen; de maaltijd had meer de smaak van "WC eend"



U vraagt zich natuurlijk af of bovenstaande tekening van een mot enige betekenis heeft in mijn verhaaltje. Jazeker en het berust op 100% waarheid n.b.!

Een dikke week geleden zat ik achter een kop koffie in onze keuken en de radio stond aan. Er was weer zo'n reportage op de radio te horen, zijnde een gesprek met een onderzoekster op de Universiteit van Amsterdam. Ik kon mijn oren niet geloven wat ik hoorde.

De Universiteitsdame deed met haar collega's onderzoek naar het seksleven van motten!

Ja, U leest het goed; het seksleven van een mannetjes mot met een vrouwtjesmot! Geloof mij; ik heb dit niet verzonnen! Ik dacht gelijk aan Dorus (Tom Manders) die ooit het liedje "Er zitten twee motten in mijn oud jas" zong. Maar wat die Universiteitsdame in een kwartier vertelde grensde aan ongeloof. Ze deed n.b. het onderzoek niet alleen maar met collega's. Maar wat was het nut om te weten wat die twee motten rotzooien? Er kwam geen goed antwoord op en ik dacht : "Wat een nutteloze geldverspilling! Een gedeelte van de bevolking zit diep in de schulden en hun kinderen gaan met een lege maag naar school. Doe dáár wat aan of zoek iets naar algemeen nut!"

Nog even een opkikkertje. Ik was onlangs in een Radio en TV-zaak voor een USB-stick. "Kan ik U helpen?" vroeg de verkoper. "Wij verkopen alles!" "Oh..ja? Graag een kilo tuinbonen en een keukenstoel." De man kon er niet om lachen.

Diemen, 21 augustus 2023

Wim Degen.



=====

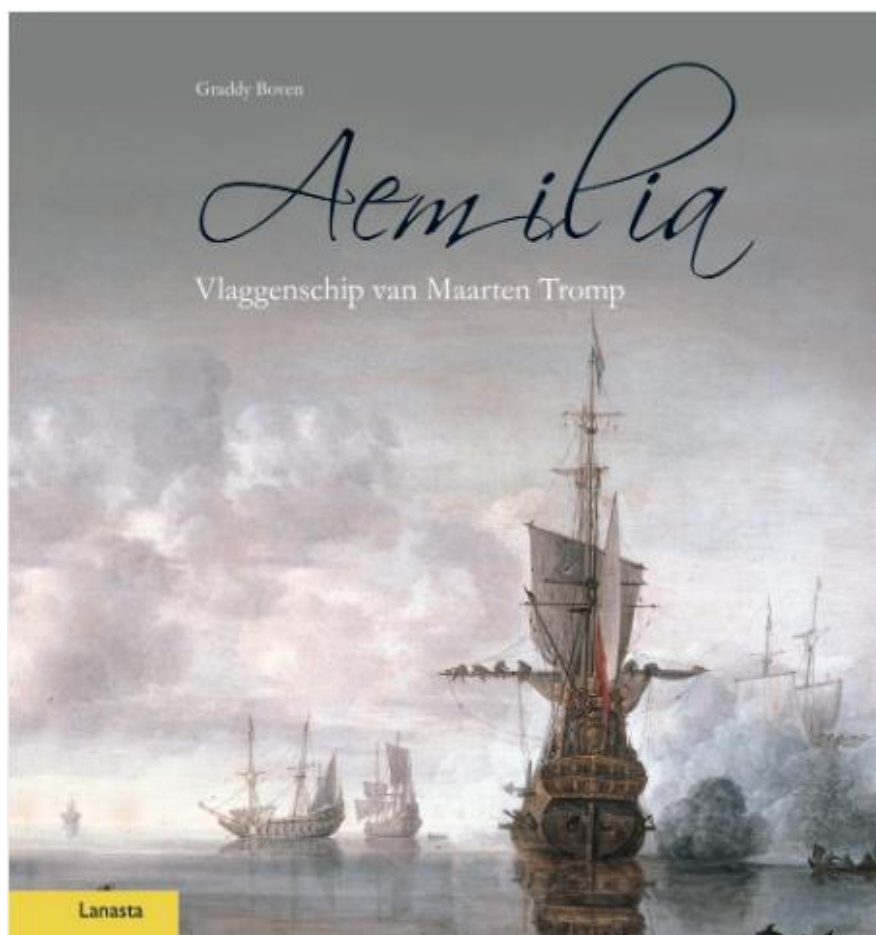


Hallo,

Is het een idee om eens een oproep te doen aan oude sobats die op hr ms schepen in een scheepsband hebben gespeeld ? Ik heb zelf op hr ms Groningen in de scheepsband "The Bojo,s" gespeeld en daar o.a. in de West een gouden tijd beleefd. Wellicht hebben oude muzikanten , gitaristen, drummers enz, ook nog mooie foto's van hun band uit vervlogen tijd. Lijkt me

erg nostalgisch overigens. Wat hebben ze allemaal beleefd ? Feestjes, optredens enz.
Enfin is maar een idee.

Met vriendelijke groet,
Chrit Hendrix -73 jr ex klp elmnt
Chendrix@zeelandnet.nl



Graddy Boven



Aemilia

Vlaggenschip van Maarten Tromp

Wie bekend is met de maritieme geschiedenis van Nederland in de zeventiende eeuw, weet dat de zeemacht in die periode

enige beroemde schepen kende. Veelal robuuste oorlogsbodems die meerdere zeeslagen doorstonden en onderdak verleenden aan illustere zeehelden. Een goed voorbeeld daarvan is de Aemilia, het vlaggenschip van Maarten Tromp.

In *Aemilia* volgt de lezer de indrukwekkende carrière van dit oorlogsschip: op jacht naar Duinkerker kapers, tijdens de verovering van de Tweede Spaanse Armada, het vervoer van de Prins van Oranje naar Engeland en de verovering van Duinkerken door Gaston-Jean Baptiste. De Aemilia vormt het prototype voor de indrukwekkende Hollandse oorlogsschepen uit de zeventiende eeuw.

Klik hier... https://www.tenanker.com/uploads/1/4/1/3/14135904/graddy_boven.pdf



Misverstanden ??..

Aan alle lezers van ons blad...

Blijkbaar zijn er nogal wat misverstanden onder de abonnees, op de redactie krijg ik bij voorbeeld mails binnen met het verzoek het in het schrijfhoutje te plaatsen, maar ook komen er op het secretariaat van de PAM verzoeken binnen die juist voor de redactie van ons blad zijn bedoeld.

Ter opheldering Ten Anker +:

“Ten Anker” is uw digitale webmagazine die uw wekelijks in uw mailbox kan vinden. Deze wordt altijd op de donderdag en/of vrijdag verzonden.

Daarnaast is “het Publicatiebord” gekoppeld waar zoals de naam al doet vermoeden u alle publicaties, oproepen, kennisgevingen, knipsels enz. enz. in terug kan vinden die u wekelijks op de maandag en/of dinsdag in uw mailbox ziet verschijnen.

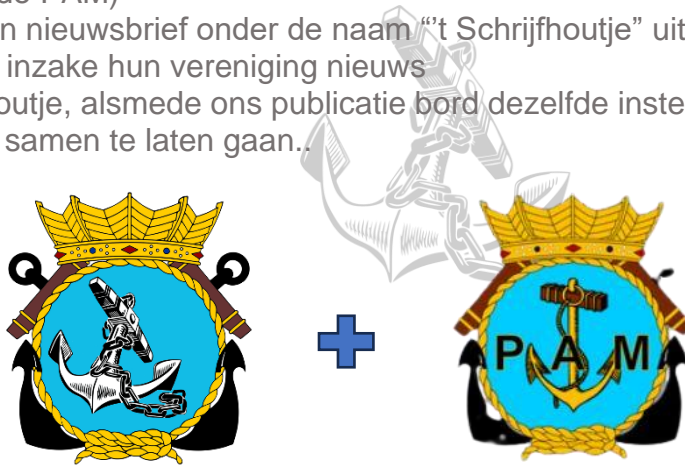
PAM :

De Post Actieve Marine vereniging is een digitale vereniging met een hele lage contributie (€1,00 p/maand) met de kanttekening dat 80 plussers gratis lid kunnen zijn (informeer naar de voorwaarden bij de PAM)

de PAM geeft een nieuwsbrief onder de naam “t Schrijfhoutje” uit waarmee zij hun leden kunnen bereiken inzake hun vereniging nieuws

Daar het schrijfhoutje, alsmede ons publicatie bord dezelfde insteek hadden qua inhoud is besloten deze te samen te laten gaan..

Gevolg:



Zo is besloten door het bestuur van de PAM en uw Redactie deze nieuwsbulletin de Cloud in te sturen onder de naam “**Publicatiebord – Schrijfhoutje combinatie**”

Dus alle mails ten behoeve van de PAM sturen naar het secretariaat van de PAM (dus alles de vereniging aangaande !)

Alle mails inzake ten Anker en of het Publicatiebord dient u te sturen naar uw eigen redactie.

Wat hoor ik jou denken ???,... de PAM die ken ik niet!

Gauw lid worden is mijn devies,... gezelligheid kent geen tijd !

www.postactievemarinevereniging.nl

Marinier

Een marinier uit Schin op Geul ging naar een feest, maar zoop te veel en zo kreeg hij een dag later last van een minder fraaie kater

-En ik had', zo dacht hij lichtgeraakt, nog wel zo'n mooie poes geschaakt.



Beste dames en heren,

Dit keer hoeft u niet zo lang te wachten op een nieuwe Koerier. Dat is te danken aan Herman van Zanten, die - niet voor de eerste keer - een editie-vullend artikel heeft aangeleverd! Dit keer duikt Herman in de moderne vestinggeschiedenis van een land dat we nog nooit uitgebreid hebben behandeld in de Koerier, namelijk Zwitserland.

Met hartelijke dank aan Hans Eggenberger, auteur van het oorspronkelijke boek waarvan het artikel van Herman een uitgebreide samenvatting is. Laat Herman een en ander verder toelichten in zijn voorwoord; veel leesgenoegen!

Met vriendelijke groet,

Klik hier... https://www.tenanker.com/uploads/1/4/1/3/14135904/koerier_212.pdf

Dik Winkelman



RECTIFICATIE

Dank aan de oplettende lezers...

Vorige week had ik een link geplaatst voor de stickersite, doch deze werkte blijkbaar niet naar behoren...

Hieronder de juiste link:

<https://www.debakstafel.nl/wapen-emblemen-km.html>



Zr.Ms. Vlaardingen vertrekt uit Den Helder.

Mijnenjager Zr.Ms. Vlaardingen naar NAVO-vlootverband

Den Helder

Zr.Ms. Vlaardingen is zondag met een ongeveer 34-koppige bemanning uit de haven van Den Helder vertrokken. De mijnenjager sluit zich de komende drieënhalve maand aan bij de Standing NATO Mine Countermeasures Group 1 (SNMCMG1).

Dit NAVO-vlootverband richt zich onder meer op het ruimen van explosieven in de Oostzee. Het gaat bijvoorbeeld om zeemijnen, vliegtuigbommen en andere munitie uit de Eerste en Tweede Wereldoorlog. Deze explosieven vormen nog steeds een gevaar voor de koopvaardij, visserij en het milieu. Samen met bondgenoten maakt Zr.Ms. Vlaardingen zoveel mogelijk projectielen onschadelijk. Hiermee dragen ze bij aan een vrije en veilige doorvaart.

SNMCMG1 maakt onderdeel uit van de NATO Response Force, de snelle reactiemacht van de NAVO. De marine levert continu mijnenjagers aan de NAVO voor snel inzetbare vlootverbanden. Daardoor kan het bondgenootschap voor militaire operaties direct een beroep op hen doen.

Sandy Coast

Voor de Vlaardingen naar Oost-Europa gaat, doet het schip eerst nog mee aan het omvangrijke internationale Sandy Coast. Nederland en België organiseren deze mijnenbestrijdings- en havenbeschermingsoefening beurtelings om het jaar. Dit jaar is Sandy Coast gedurende twee weken in de haven van Delfzijl en delen van de Noordzee en Waddenzee.

Naast Zr.Ms. Vlaardingen doen nog tal van andere marineschepen mee uit onder meer België, Canada, Duitsland, Finland, Nederland en Polen. In totaal komen meer dan tien schepen en zo'n vijfhonderd militairen naar Delfzijl.

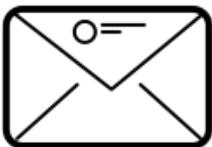
RECTIFICATIE

Waar gewerkt wordt vallen spaanders, dit keer in de Bottelarij...

Vorige week schreef ik over Jan Bloemendaal die als Sgt.Majoor met FLO is gegaan, doch moet dat corrigeren. Jan is met FLO gegaan als OPPBOTT.

Zo zie je maar weer dat ook een redacteur zich in zijn vingers kan snijden.

Hierdoor heeft Jan wat meer biefstukjes te verteren (lol)



Beste,

Ben zelf niet op <https://www.linkedin.com> actief, maar hier is wel een **Jan Kuijper Sergeant machinist** te vinden.

Mocht Jan zelf niet reageren dan kan Bertus Nijenhuis mogelijk hem zelf benaderen of het de "echte" betreft.



Nl.linkedin.com

<https://nl.linkedin.com/in/jan-kuijper-1b569019b>

Jan Kuijper - Sergeant machinist - EPZ - LinkedIn ✓

Bekijk het profiel van Jan Kuijper op LinkedIn, de grootste professionele community ter wereld. Jan heeft 1 functie op zijn of haar profiel.

Met vriendelijke groet,
Ex kpl mach

Ben de Booij
Den Helder

Zr.Ms. Groningen heeft bijna 2.600 kilo drugs onderschept in de Caribische Zee. Het ging om twee vangsten. Maandag werd er ruim 2.000 kilo in beslag genomen en afgelopen zondag 560 kilo.



In totaal werd bijna 2.600 kilo drugs onderscheept.

Het marineschip kwam beide keren in actie nadat het was gealarmeerd door de Kustwacht Caribisch Gebied. Die had de smokkeltransporten gespot waarna de snelle onderscheppingsboot (FRISC) van de Groningen de achtervolging inzette. De eerste groep van zes verdachten weigerde echter te stoppen en reageerde zelfs niet op waarschuwingsschoten. Daarom schakelden de militairen de buitenboordmotoren van de smokkel-go-fast met gericht vuur uit. Gedurende de achtervolging gooiden de opvarenden pakketten drugs overboord. Die zijn later uit het water gevist. De tweede go-fast stopte wel na het geven van waarschuwingsschoten.

Alle verdachten en de partijen drugs zijn overgedragen aan de lokale autoriteiten. De verdovende middelen zijn inmiddels vernietigd. Voor Zr.Ms. Groningen gaat het inmiddels om negen drugsvangsten sinds deze als stationsschip opereert in het Caribisch gebied.

=====

Lieve Mies,

Ik heb gehoord dat ze in Engeland gek zijn van dansen.

Dansen kan ik echter niet. Heeft u voor mij niet een paar kontakten, die ook in mijn armen willen liggen zonder te dansen?

Antwoord:

Probeer eens een kinder-crêche of zoiets.

~~~~~

# Ogen, oren en tanden van de marinevloot

*Als luchtmachtafdeling is het 860 Squadron, dat met de NH90-helikopters vanaf de fregatten kan opereren, een beetje de vreemde eend in de marinestad Den Helder. „Wij zeggen wel eens gekscherend dat we een mengsel van kerosine en zout water door onze aderen hebben lopen”, legt squadroncommandant Maurice van Mourik uit. Bij de tachtigste verjaardag van het squadron staat de kapitein-luitenant ter zee stil bij heden, verleden en toekomst van '860'.*

**De NH90 heeft de eerste jaren in een moeilijke situatie gezeten. De transitie van Lynx naar een NH90 was een grote stap. De NH90 is nu volwassen aan het worden**



## Heden

Vanuit zijn werkkamer in het squadrongebouw heeft de commandant goed zicht op de binnenkomende NH90's. Het is examentijd op de Kooy. Buiten wordt een tactisch coördinator door een groep mannelijke collega's gefeliciteerd met zijn geslaagde beproeving. „Het zijn inderdaad allemaal mannen. Binnenkort gaat aan boord van Zr.Ms. Tromp een NH90 mee, waarbij de gezagvoerder de vluchtcommandant en een vrouw is. Nog steeds vind ik dat we veel te weinig vrouwen binnen '860' hebben rondlopen. Ik denk dat dit op dit moment hooguit tien procent is. Je wilt veel meer naar een evenwicht. Dat is goed voor het squadron. Het is inherent aan de verhoudingen op technische scholen. Als tachtig procent van de klassen in het MBO 4 vliegtuigtechniek man is, dan heb je een flinke uitdaging als je een gelijke verdeling nastreeft.”

Aan de kapstok valt zijn marinepak op. Geruime tijd was het squadron onderdeel van de Koninklijke Marine, maar sinds de oprichting van het Defensie Helikopter Commando van de Koninklijke Luchtmacht in 2008, is het hieronder geschaard. „We vallen onder de luchtmacht, maar onze grootste broodheer is de marine. In 2008 was dat een grote stap. Nu ruim vijftien jaar verder voelt dat al lang niet meer vreemd. Voor de buitenwacht moet je nog steeds uitleggen waarom je niet meer onder de marine valt. Dat pak, ik ben natuurlijk wel marineman. Hier op de Kooy werken veel marinemensen voor de NH90. Dat is prettig. We kennen de taal van de marine, weten wat de marine nodig heeft. Dat faciliteren we middels de helikopters vanuit de lucht.”

Het squadron dat opereert met de maritieme gevechtshelikopter NH90 geldt als de ogen, oren en tanden van de marinevloot. Waar nodig wordt er gekeken, geluisterd en gebeten. „We hebben drie hoofdtaken. Allereerst het monitoren en in kaart brengen van de grote zeegebieden voor de maritieme vloot. In normale mensentaal: wat vaart waar? De NH90 heeft een radar met

een enorm bereik. Hoe ver dat is, daar kan ik niet op ingaan. Bovendien heeft de helikopter een 'uithoudingsvermogen' van vier uur."

„Onze tweede taak is een onderwaterbeeld opbouwen. Onderzeeboten hoor en zie je niet. Opsporen is een lastige tak van sport. Doen we met de NH90 met een actieve sonar. Je laat een apparaat in het water zakken, dat stuurt een geluid uit, dat geluid weerkaatst en vang je op. Dan weet je dat er iets in het water zit. Als het ook nog eens beweegt, dan wordt het nog makkelijker. Dan krijgt het een koers en vaart en kun je een onderzeeboot detecteren."

„En tot slot ondersteunen we het Korps Mariniers door middel van amfibische operaties. De NH90 is een soort Zwitsers zakmes. De NH90 is een gamechanger omdat het grote zeegebieden in kaart kan brengen én onderzeeboten kan bestrijden en aanvallen. Het kan echt enorm veel, maar dit zijn de speerpunten. Je moet keuzes maken. Oorlog voeren is tegenwoordig zo complex. Als je die focus niet aanbrengt op dat soort operationele taken, dan kun je op een gegeven moment niet meer meedoen. Als we meedoen, dan willen we winnen en moeten we dus ook heel goed zijn. Eigenlijk is goed niet goed genoeg. Je moet de beste zijn. Om dat te zijn moet je veel samen met de marine trainen en de juiste specialisten goed weten op te leiden. Dat kost tijd."

## **Verleden**

Het 860 Squadron, van juni 1943 werd als marine-vliegtuigsquadron opgericht om Duitse U-boten aan te vallen. „We zijn inderdaad ontsproten aan de oorlog. Bij zo'n jubileum ga je als commandant ook weer even terug. Waar kom je vandaan? Het is mooi om te zien dat eigenlijk vanaf 1943 de taken onveranderd zijn gebleven. De systemen zijn continu aangepast en gemoderniseerd. De mentaliteit is nog steeds dezelfde: met kleine clubjes, super flexibel, ondersteunend aan de vloot onze taken uitvoeren."

De overgang van de Lynx-helikopter naar de NH90 in 2010 ging gepaard met veel strubbelingen. „De NH90 heeft de eerste jaren in een moeilijke situatie gezeten. De transitie van Lynx naar een NH90 was een grote stap. Wij kregen ook nog eens als eerste land de maritieme NH90. Met alle kinderziektes die daarbij kwamen kijken. Nu zijn we echt aan het groeien en komt het product tot wasdom. We zijn een squadron in opbouw. In de eerste tien jaar van de NH90 is dat niet gelukt. Toen was de totale vloot er niet, de uren waren niet beschikbaar. Dus bleef het squadron kleiner. De NH90 is nu volwassen aan het worden."

## **Toekomst**

Het squadron telt op dit moment 175 mensen, onder meer technici, vliegers, tactisch coördinatoren, sensoroperators, en vliegdekofficieren. „We groeien straks naar minimaal 235. Dat is echt een forse stap, De huidige arbeidsmarkt is moeilijk. Voor de luchtmacht en de marine vissen we min of meer in dezelfde vijver. De vijver van relatief hoog opgeleid personeel, veelal technisch onderlegd. De helikopters van 860 worden permanent uitgezonden, omdat daar behoefte aan is binnen de NAVO."

„We zijn als squadron van 150 geleidelijk naar 175 mensen gegroeid. En nu moeten we de stap naar die 235 maken om de missies die gevraagd worden vanuit Defensie te kunnen vliegen. We kunnen de vraag nu matchen. Je ziet dat de vraag naar helikopters aan het toenemen is. Los van de marine, is de vraag van NAVO groter dan wij kunnen leveren als Nederland. Maritieme helikoptercapaciteit is schaars."

Als gevolg van het ongeluk met een NH90 in 2020 (zie kader, red.) telt '860' nu negentien in plaats van twintig helikopters. „Negentien is voor ons voldoende om aan de vraag te voldoen. Als ze hier in Den Helder straks alle negentien zijn en de modificaties van de laatste drie zijn afgerond in Italië, dan kunnen we aan onze taken voldoen. Mochten de taken door Defensie worden uitgebreid, dan past het om het aantal helikopters uit te breiden. Dat is op dit moment niet aan de orde.”

Het onderkomen van het 860 op vliegveld de Kooy voldoet niet meer aan de huidige normen. Binnenkort wordt dan ook gestart met de nieuwbouw. „Dit gebouw is oud. Het kan niet meer de mensen faciliteren die we binnen krijgen. De moderne systemen vragen gewoon om een nieuw gebouw. Alles wat uit de NH90 komt aan data, wil je hier als product kunnen verwerken. Dat kan nu niet. Daarvoor moet je naar een ander gebouw hier op de Kooy. Alle netwerkverbindingen die je nodig hebt om data snel te kunnen ontsluiten, dat moet allemaal gemoderniseerd. Ik ben heel erg blij dat we vanaf volgende week geleidelijk gaan starten met de opzet van de nieuwbouw, op de huidige plek. Dit gaat allemaal tegen de vlakte. We krijgen tijdelijk onderdak in het gebouw dat tegen de hangaar aan staat. Dat wordt omgebouwd zodat er meer kantoorruimte komt. We moeten in staat zijn om door te kunnen werken.”

Van Mourik doelt onder meer op de oorlog in Oekraïne, die op de Kooy 'op de voet wordt gevolgd'. „We zijn een operationele eenheid en volgen wat daar gebeurt. Niet elk gesprek hier aan de koffietafel gaat over de oorlog. Gelukkig niet. We worden al ingezet binnen NAVO in vlootverbanden die varen in de Oostzee. NAVO is daar veel. Dat vloeit direct voort uit de situatie in en rond Oekraïne. Dat betekent dat wij ons goed voorbereiden op de inzet. Voor het echte? Vliegen is altijd voor het echt, behalve in de simulator. Eenmaal de wiertjes van de grond, dan kun je het oefenen noemen, maar als dat ding uit de lucht valt, dan doet het toch heel erg pijn. Het is oefenen, maar eigenlijk altijd inzet. Dat benadrukken we ook bij de vluchteenheden die we op pad sturen.”

Ondertussen bereidt de squadronleiding zich voor op een waarschijnlijke toekomst zonder vliegers. Is het mogelijk dat er in 2050 geen vliegers meer nodig zijn? „Misschien is dat een te grote stap in een keer. Dat de verhoudingen totaal anders worden, dat geloof ik wel. Minder mensen nodig? Dat valt tegen. Onbemande toestellen kunnen langer vliegen en dus veel meer data binnen halen. Als je langer vliegt, is er bij terugkeer meer onderhoud aan de grond nodig. Het personeelsbestand gaat er sowieso heel anders uitzien. Dus moet je technici nu de fabrieksopleiding van onbemande rotary wing insturen. Dat zijn onbemande helikopters, groter dan een drone. Ga maar eens kijken hoe dat werkt, wat daarvoor nodig is.”

„De marine gaat vanaf 2025 met onbemande helikoptersystemen vliegen voor de nieuwe mijnenjagers. In die toolbox zitten onbemande onderwatersystemen, oppervlakte-eenheden én vliegende systemen. De Reaper moet straks ook in het maritieme domein kunnen vliegen. Een gevaar voor ons? Absoluut niet. Je moet proberen het zo snel mogelijk te omarmen. Wij hebben de kennis van het maritieme optreden vanuit de lucht. Zo ben je in staat om aan de voorkant van de evolutie te zitten en niet aan de achterkant. Daarin kunnen wij assisteren en capaciteit opbouwen. De wapensystemen zijn vergelijkbaar, maar de taken blijven grotendeels hetzelfde. Met welke systemen je dat doet, dat verandert in de loop der tijd. De toekomstige onderzeebootbestrijdingsfregatten krijgen geheide een ruimte voor een onbemand én een bemand systeem.”

\*\*\*\*\*

## DE ZWARTE BLADZIJDE VAN HET 860 SQUADRON

Op 19 juli 2020 stortte een NH90-helikopter tijdens een oefening bij Aruba in zee. Twee van de vier bemanningsleden, tactisch coördinator Erwin Warnies (33) en vlieger Christine Martens (34), kwamen daarbij om het leven.

Van Mourik: „Het ongeluk zit in dit squadron. De mensen die hier lopen, hebben daarmee te maken gehad. De een direct, de ander indirect. Het zit bij iedereen tussen de oren. Iedereen hier kende die crew. Een van die crewleden is de dienst uitgegaan en later weer teruggekomen in dienst. Die is hier weer aan het werk. Dat is inderdaad knap. Het is een enorme zwarte bladzijde voor ons. Het is zo'n moment waarvan je nog weet waar je was toen je het hoorde. Ik was destijds nog geen commandant, maar werd wel 's avonds gebeld. De volgende ochtend zijn we hier bij elkaar gekomen. Dat vergeet je nooit meer.”

„Aan de andere kant heb ik ook als commandant aangegeven dat we het op een gegeven moment ook een plek moeten geven. Je moet door, want je bent een operationeel squadron en je moet weer gaan leveren. Hoe moeilijk dat ook is na zo'n vreselijke gebeurtenis. Dat hebben ze na een aantal maanden vanuit hier weer opgepakt.”

„Of er lessen zijn geleerd van het ongeluk?”, herhaalt de kapitein-luitenant ter zee. „Ik denk dat iedereen op dat moment weer beseft dat je iets bijzonders doet als vluchten. Als je als buitenstaander hier komt, vind je het geweldig om in een helikopter te kunnen vliegen. Wij vliegen hier dagelijks mee en op een gegeven moment is dat besef dat je iets gevaarlijks doet misschien minder. Wordt het net als autorijden. Je trekt die helikopter aan en gaat ermee op pad. Zo moet het ook. Vliegen is inherent gevaarlijk. Vliegen boven zee is nog veel gevaarlijker. Want boven land kan ik een helikopter, waar mogelijk, in nood ergens op een plekje neerzetten. Als ik op zee ver van een schip af ben en bijvoorbeeld plotseling iets raak, dan zit ik meteen in een zeer gevaarlijke situatie. Ik heb namelijk een bak water onder me. Dat besef dat je iets riskants doet, is er wel. Door het ongeluk is het misschien sterk teruggekomen. Het is een belangrijk iets dat we meenemen naar volgende generaties. Het is en blijft een bijzonder beroep. We vliegen hier niet van A naar B in een rechte lijn. We vliegen van A naar B om daar tussen iets te doen.”

### Casper Duin

\*\*\*\*\*

Redactie en Lezers..

Dank zoals steeds voor wekelijkse wetenswaardigheden.

Voor wat betreft de Nederlandse vlag: weet iemand wat de RAL kleuren daarvan zijn ?

Hoor gaarne.



Groeten,  
Theodor Strauss  
[strauss.theodor@gmail.com](mailto:strauss.theodor@gmail.com)

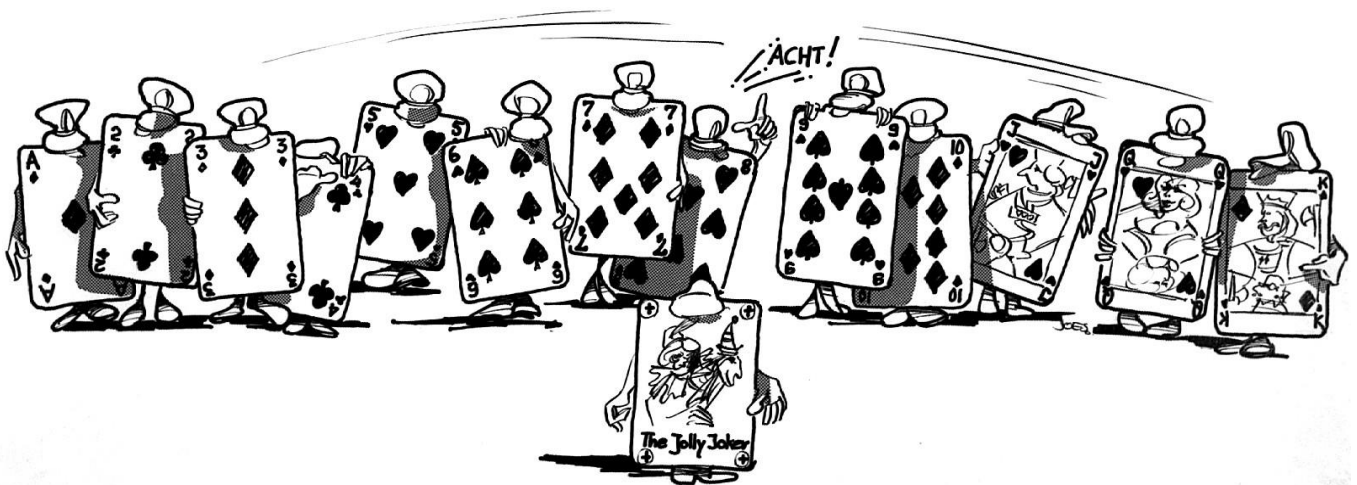
**noot redactie: ben ik ook wel benieuwd naar**

- " DE BAKSTAFEL "
- DISCLAIMER
- UPDATES
- HET ONTSTAAN VAN DE MARINE
- EMV EN BAKSFOTO'S
- BAKSMEESTERS
- BOOMHOEK
- MOC / MOK
- OPLEIDING ALGEMEEN
- " TEN ANKER "
- FACEBOOK
- FILM OPERATOR
- DE LEESMAP
- EMBLEMEN-ONDERSCHIEDINGSTEKENEN EN ONDERSCHIEDINGEN
- WAPEN EMBLEMEN K.M.
- MARINE GERELATEERD
- OVERZEESSE GEBIEDSDELEN
- VLOOTBEZOEK INDIË / INDONESIAË
- HYPERLINKS WEBSITE'S
- CONTACTFORMULIER
- TOKO / WINKEL



Mag ik jou uitnodigen... wordt jij nu mijn 30.000 bezoeker. In deze website vindt u veel informatie over het ontstaan van de marine, veel herkenningen inzake de eerste mil. vorming en je kan er via de webmaster foto's uit jouw EMV / Boomhoek ik laten plaatsen opdat deze bewaard blijven voor onze nazaten.

*Tekening van Joes Wanders*





## 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..."



## Voorvallen cq, eigen beleving verzamelt door zeeschilder Joes Wanders Souvenirs

Na het bezoek aan buitenlandse havens zagen de verblijven aan boord er een stuk gezelliger uit. Zo ook het slaapverblijf aan boord van Hr. Ms. van Amstel c.q. Dubois in de West 1965-1966.

Elk stadje een ander schatje. Zo waren we aan het stappen in het toen nog zo exotische Paramaribo. Met onze gezonde bemanning was het gezelschap van mooie meisjes prioriteit nummer een. Na een weekend aan de wal de nodige sporten te hebben beoefend en de verliefdheid weer op peil te hebben gebracht, moest er natuurlijk een aandenken worden meegenomen, wat varieerde van lippenstiften geurtjes, plukjes haar, foto's of ondergoed. Nou was er aan boord van Hare Majesteit oorlogsbodems in die periode niet echt sfeerverlichting in de slaapverblijven dus spanden wij de zo gekleurde pendekken met fantastische structuren om de kappen van de lampen wat een feestelijke indruk gaf. Er moest s'morgens wel een of twee keer extra gesport worden.

*Noot redactie : helaas geen foto van, maar kan het wel beamen... ik zat aan boord!*



Wat nu niet is gepubliceerd, komt waarschijnlijk een andere keer !, zo niet?... jammer dan, dan heeft uw verhaal de mailbox waarschijnlijk niet bereikt !



**INTERVIEW** Door Wilhelmina gedoopt vaartuig redde de levens van 728 mensen

## Crowdfunding nodig voor reddingboot Prins Hendrik



De boot wordt nu ingezet voor onder meer vaartochten naar verschillende evenementen en voor asverstrooiingen op zee.

FOTO REDMOUSE

Wie vanuit het centrum van Den Helder naar de haven loopt kan er niet omheen. De blauwwitte reddingboten

die afgemeerd liggen bij het Nationaal Reddingmuseum Dorus Rijkers. De staat van de zeven boten, blauwe romp en witte opbouw, is goed en er wordt nog mee gevaren, maar daar gaat flink wat onderhoud aan vooraf.

### Den Helder

Ayla van de Weerd (36) is onder meer verantwoordelijk voor de marketing en communicatie bij het museum. Ze vertelt: „We zijn vorig jaar als eerste museum opgenomen in het crowdfundingplatform ‘Samen voor KNRM’ (Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij). Er waren al 37 reddingsstations in Nederland aangesloten maar een museum is een unicum. We zijn grotendeels afhankelijk van subsidies en donaties en genereren inkomsten uit bezoekers van het museum. We faciliteren ook bedrijfsuitjes, bijeenkomsten, vaartochten, en hebben een vergaderruimte. Onlangs kreeg ik de vraag of er ook getrouwd kon worden in het museum. En dat kan want wij zijn sinds vorig jaar een officiële trouwlocatie.”

„Daar zijn we natuurlijk heel blij mee maar bij onderhoud komt meer kijken. Daarom zijn we op 23 augustus een crowdfunding gestart voor reddingboot Prins Hendrik. Het doel is om 7760 euro binnen te halen. Het is altijd ons streven om zoveel mogelijk op te knappen en te herstellen in plaats van te vervangen maar soms ontkom je daar niet aan. In de eerste plaats willen we daarmee het authentieke en historische karakter van de boot bewaren en in de tweede plaats, en dat wil ik graag benoemd hebben, is er een team van kundige en enthousiaste vrijwilligers die het vakmanschap en de kennis in huis hebben om dat te doen.”

### Indrukwekkend

De Prins Hendrik is een reddingboot met een indrukwekkende staat van dienst. Zij is in 1951 gedoopt door prinses Wilhelmina en vernoemd naar haar toen al overleden echtgenoot Prins

Hendrik die zelf een grote belangstelling had voor het reddingswezen. De KNRM maakt overigens een strikt onderscheid tussen een reddingsboot (met 's') en een reddingboot (zonder 's'). Een reddingsboot is vaak een kleine sloep aan boord van een schip en een reddingboot is een boot die vanaf de wal opereert om dienst te verlenen aan schipbreukelingen of mensen die van een schip in nood moeten worden gehaald. De Prins Hendrik is een zelf richtende reddingboot en dat betekent dat de boot zichzelf weer opricht nadat zij omgeslagen is. De Prins Hendrik voerde in het verleden maar liefst 472 reddingsacties uit en daarmee werden 728 mensen gered. De boot wordt nu ingezet voor onder meer vaartochten naar verschillende evenementen en voor asverstrooiingen op zee.

## Onverschrokken

Zou het een idee zijn om de mensen die gered zijn door de Prins Hendrik, of hun nabestaanden indien zij niet meer leven, te benaderen voor een donatie? Zij hebben tenslotte hun leven te danken aan de onverschrokkenheid en de vastberadenheid van de bemanning van de reddingboot. Het zou aannemelijk zijn te veronderstellen dat juist zij bereid zijn voor een geldelijke bijdrage?

Van de Weerdt denkt even na en zegt dan: „Nu je het zo vraagt zeg ik je eerlijk dat ik daar nog niet over nagedacht heb maar ik vind dat bij nader inzien toch ongepast. Vergeet niet dat het voor de schipbreukelingen vaak een behoorlijke traumatische ervaring kan zijn en sommigen hebben echt gevochten voor hun leven. Er zal ongetwijfeld een lijst zijn met de namen van de geredde personen op zee maar waarschijnlijk niet met hun adresgegevens. Dan nog zou ik ze hiervoor niet willen benaderen. Ik hoop vurig dat iedereen het belang van ons varend erfgoed op de juiste wijze weet in te schatten en een donatie doet. Crowdfunding betekent letterlijk: Het geld binnenhalen bij het grote publiek maar daar horen de mensen die gered zijn door de Prins Hendrik mijns inziens niet bij. Hun dankbaarheid vind ik meer dan voldoende.”

## Verkrijgen

Doneren kan via: [www.reddingmuseum.samenvoorknrm.nl](http://www.reddingmuseum.samenvoorknrm.nl). Ook kunnen mensen een actie starten voor dit project en daarmee hun eigen initiatief en/of bedrijf promoten met een eigen pagina. Het museum zet dit platform in om donaties te verkrijgen die ten goede komen aan het museum in het algemeen en specifieke projecten, zoals deze voor de Prins Hendrik.

HELDERSE COURANT  
 **Noordhollands Dagblad**

---



Arie Krijgsman "ten Anker"

arcon46@kpnmail.nl



Tot volgende week