

“ 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

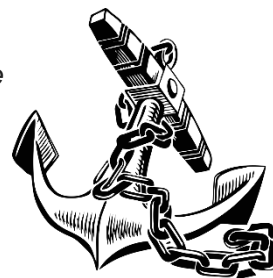


Redactie 't Schrijfhoutje
06-11177011

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 !



Disclaimer



JAARGANG 6 – NUMMER 43
24 OKTOBER 2023

Nog eventjes terug in jullie geheugen... Op www.tenanker.com in de leesmap staat een schitterende liedjes bundel.....

Willem Veerman was slechts 31 jaar oud toen een ziekte op de Middellandse zee hem de das omdeed. Hij had er toen al 22 marinejaren opzitten, daar hij als jongen van negen jaar aanmonsterde bij de zeemacht.

Het journaal van Luitenant ter zee Willem Veerman, 1808-1821

De belevenissen van een jonge officier in een woelige tijd

Het originele journaal is in oud-Nederlands geschreven en bevat een schat van waardevolle geschiedkundige gegevens.

Het project bestaat niet alleen uit het omzetten in moderne begrijpelijke taal, maar ook uit het analyseren van de vele geschiedkundige feiten en problemen die aan het licht kwamen.

Uitleg wordt verschaft over de moeilijke geopolitieke situatie waarin Nederland zich bevond en de zware taak van de krijgsmacht om de Nederlandse belangen in de Indische Archipel te herstellen na de Napoleontische tijd.

De navigatie op sterren op de lange reizen, afhankelijk van weer en wind, wordt belicht.

Weersomstandigheden worden beschreven met gegevens die van belang zijn voor klimatologen, zoals windrichting, sterkte en temperatuur gerelateerd aan positie.

Voedselvoorziening, ziektes en sterftcijfers worden naar voren gebracht.

Ook de bloedige opstand op de Molukken wordt bekeken vanuit Veermans oogpunt, en het belang dat de Nederlandse staat hechtte aan de handel in specerijen na de VOC-tijd wordt aangehaald. De slechte conditie en constructie van de schepen, die leidde tot het zinken van enkele schepen met kostbare wetenschappelijke ladingen die bestemd waren voor onderzoek in Nederland, wordt besproken. Het geheel wordt chronologisch gepresenteerd.

Veermans marineloopbaan begon op zijn 9e jaar en kwam ten einde op zijn 31e door ziekte aan boord van een marineschip in de Middellandse Zee. Al met al een zeer veelzijdige publicatie.

ISBN 9789464550535

Auteur(s) Bart van Rees

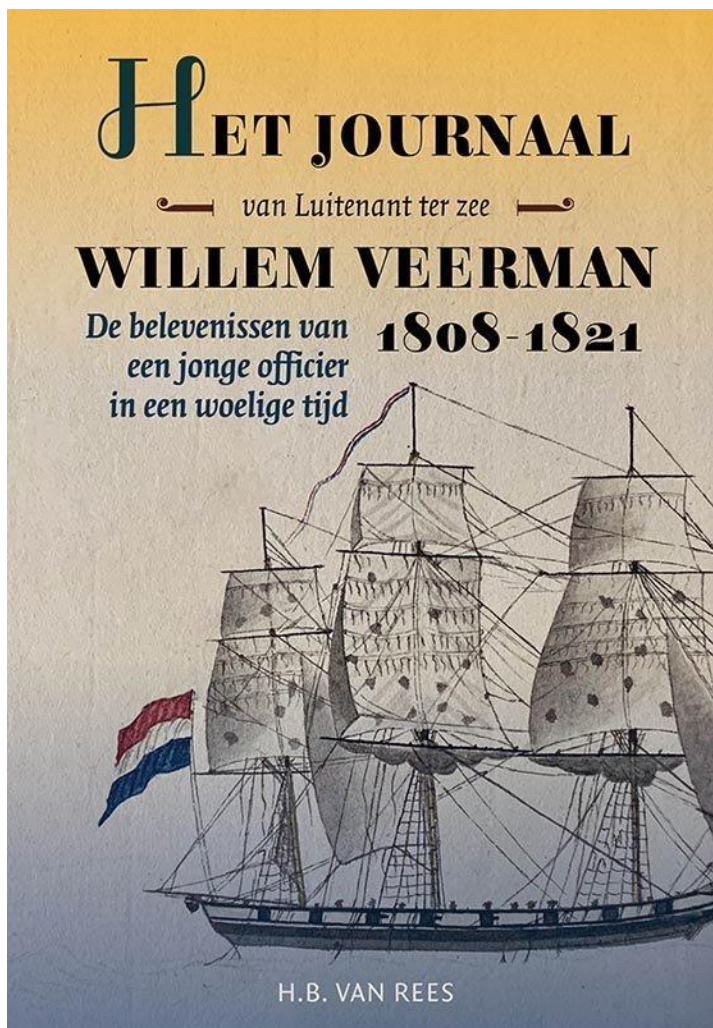
NUR codes 685 , 681

Jaar van uitgave 2023

Druk 1 Bindwijze paperback

Aantal bladzijdes 320

€ 35,00



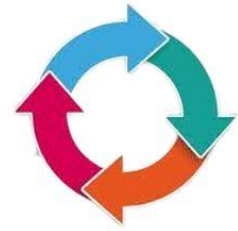
UITGEVERIJ VERLOREN

<https://verloren.nl/Webshop>



Geachte lezers van ten Anker en het Schrijfhoutje

Zoals u weet komt er elk jaar een Marinekalender uit en de winst daarvan gaat voor de volle honderd procent naar Marine gerelateerde doelen



Herhaalde oproep

Voor 2024 kalender gaat de winst naar de traditiekamer Onderzeedienst / Museumschip Mercuur te Vlissingen

Ook het Mariniers hulpfonds zit in de verdeelsleutel want ook mariniers kopen deze kalender en hebben daarmee ook recht op een gedeelte van de winst

Prijs ook dit jaar 10 euro bij afhalen en 14 euro bij verzenden

Bestellen kunt u via email adres

Johannes.kaauw@hetnet.nl

Betalen kunt u naar

IBAN NL16INGB0001896470

Op naam: J.H. Kaauw

Een dag niet

Gelachen
is een dag niet geleefd

Moos zit tegenover de dokter. Deze heft waarschuwend de vinger op en zegt: U leeft te zwaar, U heeft het te zwaar. U gaat teveel met vrouwen uit en als U dat blijft doen hebt U kans dat U op latere leeftijd stokdoof wordt.

Moos kijkt verbaasd naar de dokter en zegt: Meent U dat ?

Waarop de dokter zich over de tafel buigt, zijn hand achter zijn oor legt en schreeuwt: Wat zegt U ?



Na bijna 6 jaren mails te verzenden aan de abonnees van ten Anker ben ik vandaag gruwelijk de fout in gegaan door eerste 400 adressen niet in BCC te verzenden maar in CC.

Hiervoor wil ik mijn excuses aanbieden.

Sorry mannen dit heeft weer een aandachtspuntje voor mij, wilt u zo vriendelijk zijn deze adressen te verwijderen?

Hierop zijn diverse mails binnengekomen die allen aangaven er geen probleem mee te hebben gehad.

Het zijn er teveel om ze te vermelden, maar één wil ik hieronder wel even kwijt....

Iedereen kan een fout maken. En dat mag, dat is menselijk. En je zet het ook nog recht, dus helemaal perfect.

Er zijn mensen welke geen fouten maken en ik ken mensen welke fouten maken.

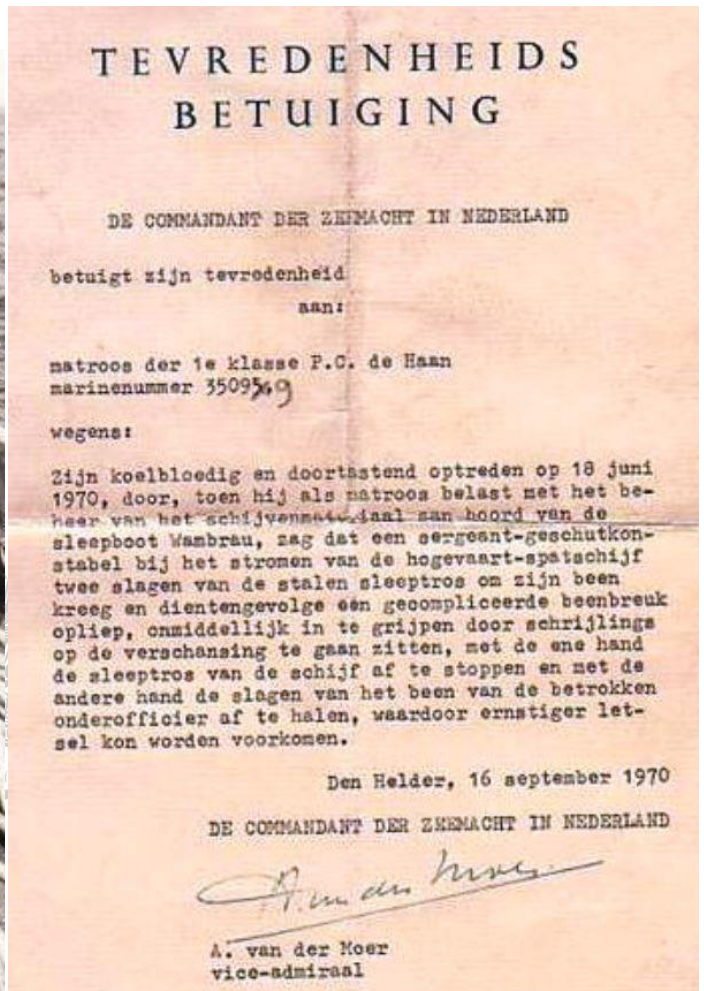
Hier staat het tegenovergestelde ,

Ik ken mensen welke niets doen en ik ken mensen die veel doen.

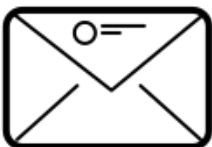
Dit laatste slaat op U, klasse gewoon.

Philippie

Er was eens een hippie in Philippie,
dat was meer kuiken dan kippie.-
Maar wanneer ze maar dacht aan het mannelijk geslacht
stond ze meteen naast haar slippie.



Bij het opruimen van mijn externe opslag kwam ik nog een tevredenheid betuiging tegen die ik jullie niet wil onthouden. Als Naut kan ik jullie verzekeren dat je dit soort handelen niet aan kan leren, Petje af hoor Pedro!
Heeft u ook zoiets meegemaakt?... stuur die informatie naar uw redactie zodat we deze kunnen delen...

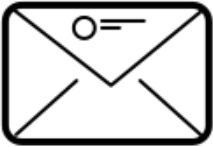


Beste Arie;

Even inhakend op de discussie over de onderzeeboten , in mijn beleving en herinnering is het zo, onderzeeboot kan, ook over een onderzeeër mag gesproken worden, maar het is een doodzonde om ze schip te noemen.

Het is altijd een "BOOT" dus als je er op geplaatst ben zit je op een boot nooit op een schip hier ben ik ooit nog niet zo lang geleden voor berispt door een bemanningslid van de Bruinvis toen ik daar even aan het oplopen was.

Met vriendelijke groet Wim Klepper



Beste landrot in ruste Willem Pink.

De woorden onderzeeër en onderzeeboot of, op z'n Engels, 'sub(marine)', overigens het meest gebruikt binnen de marine, zijn de gangbare woorden.

Een duikboot heeft de nare eigenschap dat hij nooit meer bovenkomt en heet niet voor niets 'duikboot'. En dát woord is inderdaad vloeken in de kerk 'sobat'.

Aanbesteding ASW fregatten, de vervangers voor de M-fregatten, is nu rond en worden gebouwd bij Damen in Vlissingen. Nog net op tijd om het restantje aan technische kennis die nog in Nederland is, aan te spreken. Er worden zelfs reeds gepensioneerden ingeschakeld waar nodig is.

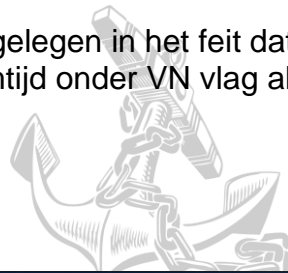
Men hoopt dat ook nog te kunnen doen bij de bouw van de nieuwe onderzeeboten voordat alle gespecialiseerde kennis verloren gaat.

De Groningen, een van de OPV's (Ocean Going Patrolvessel), is inmiddels voorzien van een 'hullvane' een onderwater hekspoiler die het brandstofverbruik reduceert, het schip minder bewegen maakt en stabielier ligt tijdens helikopteroperaties én sneller kan varen.

Een video is bijgevoegd. [Design, building and installation process of the Hull Vane® for HNMLS Groningen - YouTube](#)

De reden van de Palestijnse vlag is gelegen in het feit dat ik de ellende heb mogen zien onder de Palestijnen tijdens mijn Blauwhelmtijd onder VN vlag als UNIFIL'er.

@b.



De Hydrograaf Pakjesboot
De ouderen onder ons kennen het voormalig stoomschip Hydrograaf uit 1910.
In november en december ingehuurd door Sint Nicolaas als Pakjesboot 12.
Zie onderstaand vaar- en bezoekschema.
En voor nadere informatie: www.pakjesboot.nl

De Pakjesbootdagen komen er weer aan!

Zien we jou weer aan boord van de enige echte Stoomboot van Sinterklaas?
Je kunt het schip dit jaar bezoeken op de volgende locaties:

Gorinchem (19 en 20 november)
Hellevoetsluis (21 en 22 november)
Rotterdam (23 t/m 26 november)
Leiden (27 t/m 29 november)
Lisse (30 november en 1 december)
Haarlem (2 en 3 december)
Weesp (4 en 5 december)



Over de Pakjesbootdagen

Beleef de magie van Sinterklaas: bezoekers zijn welkom aan boord om met eigen ogen te zien hoe Sinterklaas en de Pieten aan boord leven en werken. In de kombuis staan kombuispieten pepernoten en ander lekkers te maken, in het pakjesruim maken de inpakpieten duizenden pakjes klaar. Wie stil is mag een kijkje nemen in de slaapkamer van Sinterklaas. Natuurlijk ga je op bezoek bij Sinterklaas in zijn werkkamer.

Met vriendelijke groeten,

Roeland Kremers,
Comité van Aanbeveling tot instandhouding van ms 'Hydrograaf'.



Mail te grabbel gooien zodat de kwaadwillende hier dankbaar gebruik van kunnen maken om **spam** te verspreiden naar alle actuele e-mail adressen die u vaak in uw onschuld verspreid.

Hoe kunnen we met z'n allen deze ellende voorkomen? ?....

Op het moment dat u mail verstuurt of ontvangt kunt er diverse dingen mee doen...

Maar wat wel belangrijk is, is n.l. of de mail alleen aan één persoon is gericht of zijn er meerdere adressen onderhavig onder de kop CC of onder de knop BCC.

Aan	
CC	
BCC	

Onderwerp

- **Aan:** gebruiken als u mail wilt versturen naar één of meerdere personen tegelijkertijd. Vergeet niet dat deze personen dan de mail adressen ook voor allen onder deze kop (Aan) zichtbaar zijn.
U stuurt dus dit berichtje dan ook aan allen
Bijv. Aan ... Jantje@ziggo.nl ; Pietje@gmail.com . ; Truus@kpmail.nl
Zowel Jantje almede Pietje en Truus kunnen dan elkanders mailadressen zien.
- **CC:** CC gebruikt u in combinatie met Aan:
U stuurt bijvoorbeeld een berichtje aan Jantje@ziggo.nl met een boodschap voor hem bedoeld maar wil laten weten (dus alleen als kennisgeving) aan Pietje en Truus wat u Jantje heeft geschreven.
Ook hier kan Jantje alsmede Pietje en Truus elkanders mailadressen zien!
- **BCC:** Deze knop kunt u gebruiken c.f. **CC**, maar dan met die verstanden dat alle adressen die in BCC staan niet door de anderen kan worden gelezen. De persoon in kwestie onder BCC ziet dan uitsluitend de mail voor hem bestemd niet wetende dat anderen hetzelfde hebben ontvangen.

Meest voorkomende fouten...

De meeste fouten gebeuren echter nadat u mails doorzend aan anderen of dat u een mail wilt beantwoorden zonder vooraf de adressen die hiervoor niet zijn bedoeld te wissen !

Wis in dat geval eerst alle mailadressen waarvoor uw berichtje niet bestemd is !.



Maak daarna duidelijk de keuze of u één persoon wilt beantwoorden of meerdere in één keer.

Weet wel dat als u klikt op “Allen beantwoorden” u alle mailadressen in betreffende mail mee stuurt en daardoor het voor een **Hacker of Spamverspreider** erg aantrekkelijk maakt.

Advies in deze : Gebruik niet de knop “Allen beantwoorden” voor u zich van te voren hebt vergewist het goed te doen....



VACATURE

De Bernisse is een houten boot met een stalen bemanning met als thuishaven Hellevoetsluis. Kijk eens op www.ams60bernisse.nl.

Vanwege al het hout zijn wij op zoek naar timmervaklieden die hun vakkennis als vrijwilliger in willen zetten bij ons aan boord.

Zijn er onder jullie zelf houtdeskundigen of weet je een familielid, vriend of kennis die bij ons aan boord de Bernisse in een goede conditie wil houden? Meld je dan aan via e-mail info@ams60bernisse.nl of vanwaardenberg@planet.nl



Knipsel Marine Nieuws

februari 1971

FATALE BRAND EIST ACHT MENSENLEVENS

In diepe verslagenheid moest de Koninklijke marine in de vroege morgen van Donderdag 11 februari j.l. vernemen, dat die nacht bij een felle brand aan boord van het hotelschip Mr. Jan Elshout, gemeerd op de werf van de R.D.M. te Rotterdam, vermoedelijk acht burger-technici om het leven waren gekomen.

Aanvankelijk koesterde eenieder nog de stille hoop, dat deze mensen, die na de brand als vermist werden opgegeven, die nacht niet aan boord waren geweest.



Er waren 51 mensen aan boord geweest, toen

In de loop van de middag werd de verschrikkelijke werkelijkheid een voldongen feit, toen in het totaal uitgebrande schip hun lichamen gevonden werden.

Op de Mr. Jan Elshout die donderdagnacht omstreeks kwart over twee de brand uitbrak. Vijf en veertig van hen waren betrokken bij de onderhoudswerkzaamheden aan de bewapening en bewapenings-electronica van de kruiser Hr.Ms. De Zeven Provinciën, die op 19 januari j.l. naar de R.D.M. was gekomen voor zijn tweejaarlijkse onderhoudsbeurt.

De overigen behoorden tot de vaste staf en het bedienend personeel van de Jan Elshout, een hotelschip geëxploiteerd door de stichting Watertransport te Rotterdam, aan boord waarvan de Koninklijke marine voor deze burger-technici accommodatie had gehuurd. Een deel van deze technici is in dienst bij de Bewapeningswerkplaatsen van de Rijkswerf te Den Helder, de overigen bij de Hollandse Signaal Apparaten N.V. te Hengelo en een enkele onderaannemer.

Uit het relaas van de geredden is gebleken, dat het vuur de mensen in hun slaap overvallen heeft. Door de airconditioning drong de verstikkende rook in een oogwenk alle hutten en gangen binnen. Dit zal vermoedelijk de oorzaak zijn, dat de acht omgekomenen niet meer het reddende dek hebben kunnen bereiken. Hulp was vrijwel onmiddellijk ter plaatse aanwezig. Sloepen van Hr.Ms. De Zeven Provinciën en van de Rotterdamse rivierpolitie brachten opvarenden in veiligheid, waar ontsnappen via de loopplank, door het om zich heen grijpende vuur onmogelijk was geworden.

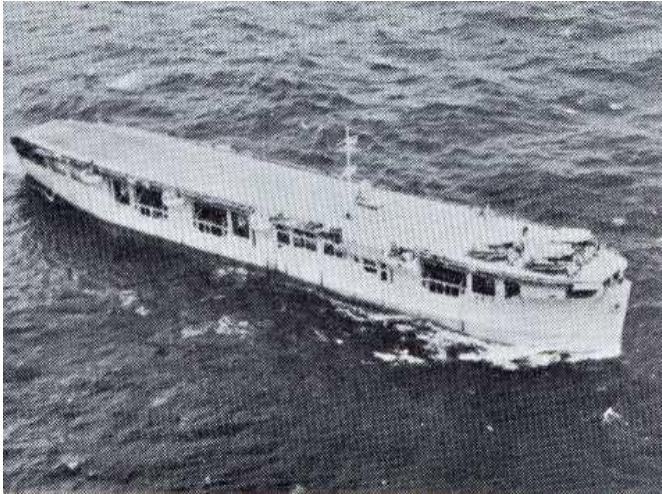
De geredden, de meesten nauwelijks gekleed, werden overgebracht naar Hr.Ms. De Zeven Provinciën, om aldaar door het marinepersoneel behulpzaam te worden opgevangen. In de ziekenboeg van de kruiser werden snij- en brandwonden verzorgd, terwijl in die gevallen waarin dat nodig was, onmiddellijk onder- en bovenkleding werd uitgereikt.

Men deed zijn uiterste best om deze, door het gebeurde geheel verslagen mensen, zo goed mogelijk op te vangen.

Driemaal is scheepsrecht

TOEN DE COMMANDANT VAN DE MARINELUCHTVAARTDIENST, KAPITEIN TER ZEE VLIETGER L.C. KUIKEN, BIJ VLIETGUITIGSQUADRON 860, GESTATIONEERD OP DE KOOIJ, AAN EEN AANTAL VLIETGERS HET NACHT- UIL-INSIGNE UITREIKTE, WERD EEN GOEDE MLD-GEWOONTE IN ERE HERSTELD. OM VOOR DE NACHTUIL IN AANMERKING TE KOMEN DIENT DE VLIETGER ZICH TE KWALIFICEREN IN HET NACHTVLIETGEREN VANAF

EEN SCHIP. DE GESCHIEDENIS VAN DEZE NACHTUILEN GAAT VOOR ONZE MLD-ERS TERUG TOT IN DE TWEEDE WERELDOORLOG



DE MAC-SCHEPEN

Het was bij datzelfde VSQ 860, dat tegen het einde van de 2e wereldoorlog de eerste uiltjes uitgereikt werden. Vele jongeren onder ons zullen het niet weten, maar reeds gedurende de laatste oorlog waren vliegtuigen van 860 gestationeerd op kleine vliegekampschepen, de zogenaamde "MAC-schepen" (Merchant Aircraft Carriers = tankers en vrachtschepen voorzien van een vliegdek(je) en een kleine werkplaats). De taak van deze schepen en haar vliegtuigen (Swordfishes) was primair de onderzeebootbestrijding. Er werd dan ook dag

en nacht gevlogen. Het is dan ook in deze tijd, dat de uiltjes - naar Amerikaans voorbeeld - voor het eerst aan de nachtvliegers werden uitgereikt.

In feite was 860 dus het eerste Nederlandse carrier-squadron. Met de beëindiging van de tweede wereldoorlog verdwenen de MAC-schepen en daarmee ook de nachtuiltjes.

DE KAREL DOORMAN

In 1962 zien we de uiltjes weer opduiken aan boord van Hr.Ms. Karel Doorman waar toen, vooral met de S2A - de Tracker - het nachtvliegbedrijf intensief werd beoefend. In datzelfde jaar werden ook de eerste uilen uitgereikt aan helicoptervliegers, alhoewel het toen specifieke werk voor de helicopters - het nachtdippen - eerst in 1964 goed op dreef kwam.

Met de verkoop van Hr.Ms. Karel Doorman in 1968 brak het tweede nachtuil- loze tijdperk aan.



Het Praathuis .5

Ik moest hartelijk lachen in ons Praathuis, toen Hans vertelde: "Ik was vorig jaar met een bejaarden-uitje op een strand; ik geloof Katwijk."

Ik had mij in badpak laten omkleden in een gloednieuw strandhotel en scharrelde op blote voeten, gesteund door mijn wandelstok, langs de waterlijn tot ik een bord tegen kwam met een opschrift dat ik zonder bril vrijwel niet kon lezen. Dus liep ik verder door en las van dichtbij het



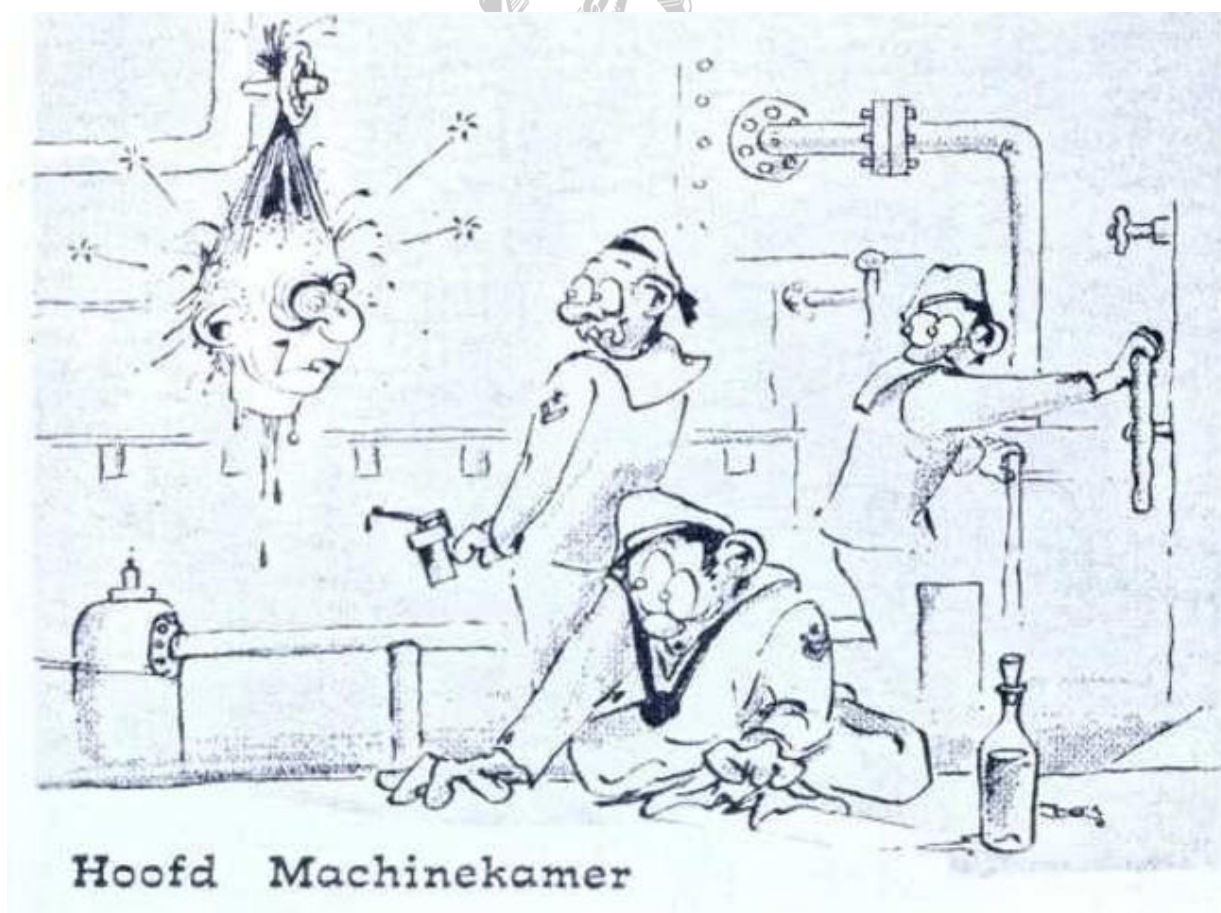
opschrift "Privé naakt- strand". Vanaf dat strand kwam onmiddellijk een blote kerel met een enorme piemel op mij af gestormd. "Donder op vieze gluurder." brulde de man tegen mij. Ik wilde nog een grapje maken door te vragen of hij zijn zwembroek in de zon liet drogen maar antwoordde "Man maak je niet zo druk; dat heeft allemaal niets om het lijf!" Toen werd die kerel nóg bozer en ik werd bang dat hij mij met zijn piemel om wilde stoten want ik sta al onstabiel, dus maakte ik mij waggelend uit de voeten. Terug in het strandhotel bestelde ik een borrel voor de schrik en adviseerde ik het management de naam van hun hotel te wijzigen in "Hotel Naaktzicht".

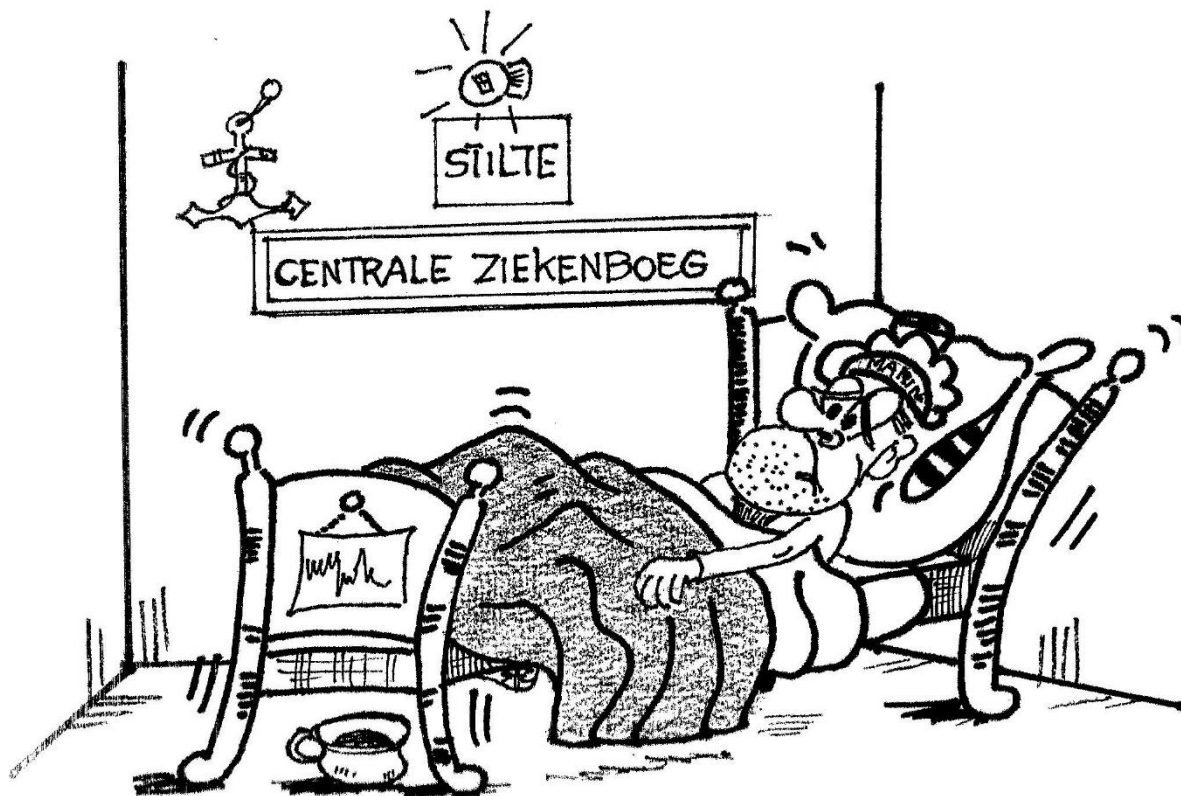
"Mijn echtgenote heeft beslag gelegd op een fles Whisky dat ik vorige week in "De blauwe druif" heb gewonnen." vertelde Benny. "Lullig hoor. Ik was met de fles Whisky voor mijn deuisdeur gestruikeld over een los liggende straattegel en ik voelde wat vocht. 'Laat dat ik hemelsnaam niet de fles Whisky zijn' kreunde ik toen mijn vrouw de voordeur opende. Het bleek wat bloed maar mijn fles ben ik kwijt! Gister was het zonnig weer en zat stiekem op het terrasje van "De blauwe druif". Met een hand ik een juist gekochte krant vast en de ander een borrelglas tot ik besepte dat ik mijn leesbril thuis had laten liggen. Ik hield de krant desondanks vlak voor de ogen om nog iets te kunnen lezen, zegt een voorbijganger "Moet U soms een 'vergroot' glas?" waarop ik antwoordde "Nee ik drink mijn borrel altijd uit een klein glaasje!" Zeg nou zelf; waar bemoeide die kerel zich mee!"

Een wonderlijk stel, die oudjes in het Praathuis. Maar je komt er altijd lachend vandaan.

Diemen, 10 oktober 2023

Wim Degen.





Tekening: Chris Caanen

Vandaag vond ik een berichtje in de postbus dat sobat Fred Boogert ernstig ziek is. Ik heb contact opgenomen met Fred die aangaf thans uitgedokterd te zijn of te wel Fred is Terminaal...

Wat gaat de toekomst nu nog brengen ?.... geen idee zei Fred het kan morgen afgelopen zijn en het kan nog maanden c.q. een jaar duren, maar zo zei Fred als je morgen een ongeluk krijgt kan je ook misschien niet meer thuis komen.

Met andere woorden "pluk de dag en probeer nog wat van de resterende dagen te maken" en daar sluit ik me bij aan.

Nu spreken we alle jaren over een hechte gemeenschap bij de KM en over saamhorigheid en maten gevoel.... Daarover wil ik nu een beroep op u doen!

We laten Fredje nu toch niet in de steek.... Koop een kaartje tijdens het boodschappen doen... kosten vaak minder dan één pilsje (incl. porto) stuur deze naar

Fred Boogert
Afslag 62
3331 RJ Zwijndrecht

De ontvanger zou u voor altijd dankbaar zijn...

Uw redacteur...



WALBURGPERS

Oktober - Maand van de geschiedenis

Bij de bekendmaking van het thema van de Maand van de geschiedenis **Eureka!** krabden we op de uitgeverij even achter de oren... hebben we boeken over techniek en uitvindingen? Gelukkig hadden we een helder moment en bedachten we ('eureka!') dat midden in deze maand het boek *Werelddenkers* zou verschijnen. Daarin ook veel oude Grieken, dus veel eureka-momenten.

Verder hebben we natuurlijk nog veel mooie andere geschiedenis-titels: veel leesplezier!

[Bekijk het complete overzicht](#)



Nieuwe mijnenjagers zijn beter, maar niet eleganter

Mijnenjager Vlissingen is in Bretagne te water gelaten.

Zeemijnen zijn door de oorlog in Oekraïne terug op het toneel als wapen dat angst en chaos zaait. Nederland krijgt zes splinternieuwe mijnenjagers; in Bretagne ging de eerste van een reeks nieuwe schepen te water. „Als de Rotterdamse haven door mijnen wordt afgesloten, gaan op dag drie de supermarkten dicht.”

Concarneau

De waterzuil die tientallen meters uit de golven torent als een zeemijn explodeert, is een onvergetelijk gezicht. En de schokgolf van zo'n ontploffing is niet in woorden te vatten, zegt Ralph Klinker. De voormalig commandant van een mijnenjager weet hoeveel indruk het maakt op marinepersoneel als ze hun eerste gecontroleerde mijnexplosie bijwonen. „Je ziet het, je hoort het en je voelt het vooral. Eigenlijk fantastisch om van afstand mee te maken.”

Zo'n krachtig en gevaarlijk wapen vraagt een stevig antwoord. In het Franse Concarneau was donderdag de tewaterlatingsceremonie met een grote groep genodigden, onder wie Klinker. Scheepsbouwer Naval Group presenteerde trots de 'Vlissingen' en de 'Oostende', de eerste mijnenjagers van een serie voor de Nederlandse en Belgische marine. Nederland betaalt daarvoor zo'n 900 miljoen euro. De plechtigheid had nog een extra lading, want Naval is in gespannen afwachting of het ook de Nederlandse onderzeeboten mag gaan bouwen: een miljardenproject waar zowel Franse, Zweedse als Duitse werven op azen.

De nieuwe Nederlandse mijnenjagers zijn veel beter dan de voorgangers, maar een prijs voor elegantie zit er niet in. De Vlissingen en Oostende ogen als drijvende vrachtwagens: massief, vrijwel raamloos en veel groter dan de voorgangers. Bij de lancering blijken ze pas half af: de verf moet er nog op, multiplex blindeert de vensters van de brug, duizenden kabels bungelen

van de plafonds, vonken vliegen van steigers naar beneden. De geur van vers gelast staal hangt in de lucht.

“
Laatst
meldde een
kabelexploitant
dat er een object
naast een
zeekabel lag

Commandant René Tas

Training

De jagers zijn pas in 2025 écht klaar. Dan kunnen ze meteen aan de slag. Waar andere marineschepen doorgaans alleen uitvaren voor patrouilles, afschrikking en oefeningen, doen mijnenjagers veel vaker waar ze voor zijn gebouwd. Zelfs bij een training kan er een echt explosief opduiken. Nog tienduizenden mijnen liggen te roesten in de Noord- en Oostzee. In 2005 stierven drie vissers toen een oude mijn op het dek ontplofte.

Zeemijnen speelden een rol in de Irak-oorlog (1991) en het conflict in Libië (2011). Anno 2023 zijn moderne zeemijnen opnieuw in beeld als oorlogswapen. Zowel Rusland als Oekraïne strooit ze uit rond de Zwarte Zee. Het gevolg: ontregelde transporten en dreigende voedseltekorten.

Voor Nederland zou alleen al het vermoeden van mijnen voor de kust van Rotterdam of Eemshaven een ramp betekenen.

„Het is vreselijk eenvoudig om een mijn te fabriceren”, zegt Commandant Zeestrijdkrachten René Tas, eregast bij de tewaterlating. „En nog makkelijk om te leggen. Een koopvaardijship of zelfs een kustbootje kan ze gewoon 's nachts een overboord zetten. In de Zwarte Zee zijn ze losgeslagen en drijven ze rond. Je zal er maar tegenaan varen. Niet alleen een ramp voor bemanning en schip, maar denk ook aan de verzekeringspremies, die sky high gaan.” Tachtig procent van alle handel gaat over zee. „Als de Rotterdamse haven door mijnen wordt afgesloten, gaan op dag drie de supermarkten dicht.”

Sonar

Voor de viceadmiraal is de komst van de nieuwe mijnenjagers dan ook een grote stap voor Nederland. De Vlissingenklasse kan veel sneller grote watermassa's uitkammen dan de voorgangers. Voorheen moest een jager zelf het mijnenveld binnen varen, de nieuwe schepen blijven op veilige afstand terwijl de bemanning lucht-, oppervlakte- of onderwaterdrones op pad stuurt zodra de sonar een verdacht object heeft waargenomen.

Er zijn ruwweg twee manieren om een mijn te vernietigen. Door een duiker die een springlading bevestigt, of met een op afstand bestuurde Seafox-drone. „We vonden boven Denemarken een keer een oude Duitse zeemijn die we ook op mochten ruimen”, zegt Klink. „Aan boord kun je meekijken met wat de Seafox ziet. Tot je op afvuren drukt natuurlijk, want dan is de robot ook weg.”

Behalve zeemijnen loeren er nog meer dreigingen op de zeebodem. Woensdag nog hield een Russisch 'onderzoeksschip' zich verdacht op voor de Nederlandse kust. Dat gebeurde eerder ook, toen meldde de militaire inlichtingendienst dat de Russen mogelijk windmolenparken en onderwaterkabels in kaart willen brengen. Als een verdacht schip wordt gesignaleerd kan een mijnenjager naderhand controleren of het iets heeft uitgespookt op de zeebodem.

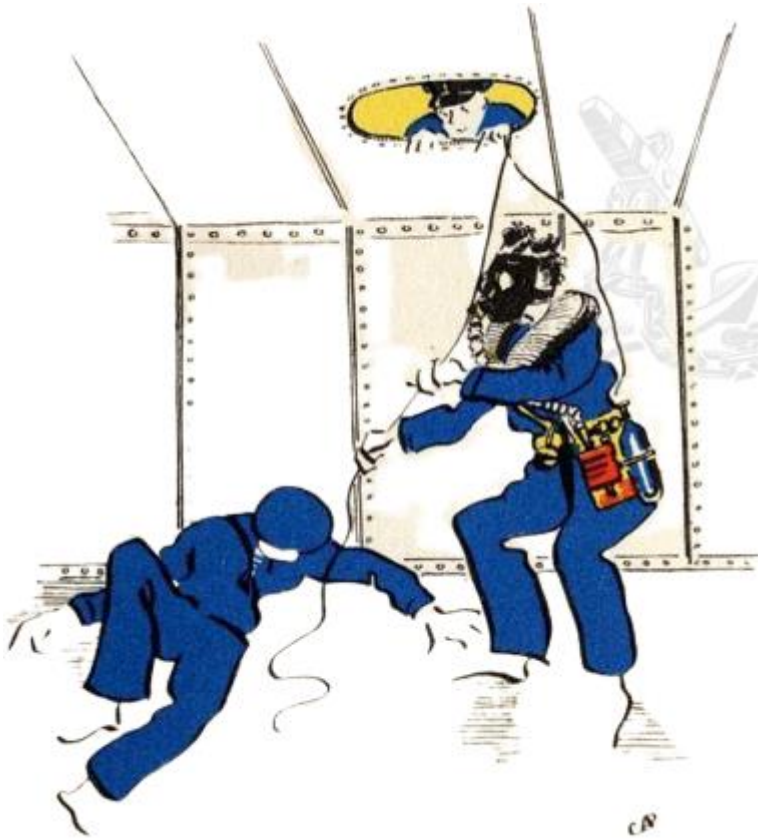
„Laatst meldde een kabelexploitant dat er een object naast een zeekabel lag”, zegt Tas. „De Kustwacht heeft toen een mijnenveger gestuurd en die heeft gekeken.” Het was vals alarm,

maar vorig jaar bleek bij de Nordstream-pijpleijn dat onderwatersabotage in een onrustige wereld harde realiteit is.



Ze zijn weer in voorraad hoor....

Neem een kijkje op www.debakstafel.nl



Voor Dorus Vlug is het te laat,
Hij nam geen zuurstof
apparaat.



tot volgende week...

