

Van de voorzitter

Dames en heren,

Hierbij onze nieuwbief om u op de hoogte te brengen van onze activiteiten.

Veel dank aan onze sponsors en nieuwe sponsors die ons steunen.

Veel donateurs hebben nog niet hun mailadres gegeven, wij willen vanwege de hoge portokosten zoveel mogelijk digitaal zenden.

Ook onze donateursdagen worden op de website vermeld.

Onze vaardagen staan op de website vermeld en er zijn ook mogelijkheden om mee naar een evenement te varen.

Op onze website kunt u zien dat we aardig wat tochten in de planning hebben staan.

In de maand juni staan er mooie tochten in de planning, Volvo Ocean Race, vlaggetjesdag Scheveningen, Zeehavendagen Amsterdam, Sail en Marinedagen Den Helder.

Dankzij onze vrijwilligers die de afgelopen jaren veel werk verzet hebben zien we de toekomst met vertrouwen tegemoet.

Onze 1e vaardag was naar Muiden, einde van de dag pech aan de SB startmotor moesten we op één motor retour. Dankzij deskundigheid van de schipper is dat gelukt, wel aardige vertraging

In de beschrijving van de TD in deze brief staat verslag hierover.

Afgelopen jaar zijn er in de organisatie wat wijzigingen geweest. Drie nieuwe vrijwilligers die inmiddels tot vaste bemanning horen. Zij stellen zich later in deze nieuwsbrief voor.

Ook het bestuur heeft wijzigingen gehad. Rob is gestopt als penningmeester, na flink wat jaren heeft hij stokje overgedragen. Rob hartelijk dank hiervoor

John Posthumus heeft de functie van penningmeester overgenomen door een programma dat wij hadden heeft hij dusdanige invulling gegeven dat alles gekoppeld kan worden aan donateurs etc, De meeste hebben dat inmiddels al ondervonden.

Daarnaast is Marcel de Rijk tot bestuur toegetreden hij heeft de functie als communicatie en PR in zijn portefeuille. Hij verzorgt o.a. onze website.

Nieuwe bestuursleden hartelijk welkom en dank voor het beschikbaar stellen.

Wim van Anen
Voorzitter

De eerste vaart van 2023

2e paasdag was het dan zo ver. We gingen de eerste vaart maken naar Muiden en daar zouden we de dag door brengen in de sluis midden in het stadje. Het vertrek was redelijk vroeg want we moesten om 10.00 UUR in de sluis liggen zodat alle andere deelnemers ook op hun plaats konden komen en het feest kon beginnen. Gedurende de winterstop is er door alle technenuten flink gewerkt en werd er het nodige onderhoud verricht. Dat houdt in dat deze vaart een beetje een proefvaart zou worden. Vlak voor het starten van de motoren bleek dat stuurboordhoofdmotor aan één zijde niet goed voorverwarmd was. Oorzaak: een grote luchtbel in de rechter rij cilinders. Na dit verholpen te hebben kon de motor snel op temperatuur gebracht worden en kon de reis beginnen. De heenreis verliep verder voorspoedig en we kwamen redelijk op schema binnen. De verdere dag verliep op een prettige wijze in de sluis vlak voor het terras van de wereld beroemde café van ome Ko.

Om 17.00 uur was het tijdstip van vertrek aangebroken en toen gebeurde het Stuurboord hoofdmotor wilde niet starten, de hydraulische startmotor was vast geslagen en deed, wat we ook probeerden niets meer. En dat terwijl we eerst de sluis uit moesten dan op het wat bredere stuk vaarwater een draai maken van 180 graden, dan de sluis weer in en dan door het nauwe vaarwater naar het randmeer. Dat zou dan maar op één motor gebeuren en dat terwijl de wind flink aantrok. Na allerlei mogelijkheden onderzocht te hebben, zoals sleepboot hulp bij het keren en dergelijke werd er besloten om, gezien de beperkte mogelijkheden, het op eigen kracht te gaan uitvoeren. Dat dit goed gelukt is, is vooral te danken aan onze twee uitstekende schippers en de gehele meerploeg. Dat het tijdstip van het aanmeren op onze ligplaats aanmerkelijk later was dan gepland zal een ieder wel duidelijk zijn. Om ongeveer 23.00 uur lagen weer vast aan de NDSM pier.



Startmotor na demontage



Het onderzoek, wat de oorzaak van het weigeren van de startmotor was, was eigenlijk gelijk gestart. Dergelijke hydraulische startmotoren zijn redelijk gecompliceerd en als ze in gespannen positie vastgelopen zijn, zijn ze bijzonder onvoorspelbaar en gevaarlijk om te demonteren. Tijdens dit onderzoek kwam vast te staan dat de startmotor vast was komen te staan in gespannen positie. Van veel dingen hebben we reserve onderdelen aan boord, echter van bakboords motor hebben we 4 startmotoren reserve en van stuurboord geen één. Dus moesten we een bedrijf zoeken die dit zou hebben en/of eventueel de reparatie uit kon voeren. De betreffende startmotoren worden al jaren

niet meer geproduceerd en komen ook niet veel voor dus dat werd zoeken. Tijdens de laatste werkperiode was dit bij een hydrauliek bedrijf op een complete mislukking uit gelopen.

Opnieuw zoeken en we kwamen uit bij de firma Elektra Brandt in Rijnsburg. Na telefonisch overleg hebben we de startmotor daar gebracht voor onderzoek en reparatie. Al na een dag kregen we het bericht dat de startmotor volledig gedemonteerd was en dat het draaimechanisme vastgelopen was op een stuk metaal wat niet op die plaats in de startmotor thuis hoorde. Hierbij was het draaimechanisme flink beschadigd maar niet onoverkomelijk en zou kunnen worden bijgewerkt zodat hij weer bruikbaar zou zijn. Nadat de boel weer gangbaar was hebben we de startmotor opgehaald en op de motor getest. Helaas hij had te weinig kracht om de motor te kunnen starten, dus weer terug naar de werkplaats. Ook deze poging lukte niet. De startmotor had wel meer kracht maar nog niet voldoende om diesel 550 PK aan de gang te krijgen. Nu kwam het weekend van 12/14 mei erg in de nabijheid waardoor we genooddaakt waren om de vaartocht naar Rotterdam af te zeggen zodat de organisatie van de Mariniers de noodzakelijke maatregelen kon treffen, helaas. Na een korte test van SB accumulator kwamen we tot de conclusie dat de beperkte startkracht als mogelijke oorzaak had de slechte werking van de accumulator. Hierbij ontdekte we tevens dat de bodemafluiser van de accumulator defect was, dus deze direct vervangen. Ook nu was de werking van de accumulator onvoldoende. In de generatorkamer hing al jaren een ongebruikte accumulator ten behoeve van de veegmotor. Deze hadden we inmiddels gedemonteerd en naar de machinekamer gebracht. Daar hebben we SB accumulator uit het systeem gehaald en die van de veegdiesel op deze plek gemonteerd. Zo gezegd maar niet zo gedaan, want in de generatorkamer zat hij achter de radiator gemonteerd en de accumulator moet je met twee man tillen want hij zit in een moeilijke positie en is behoorlijk zwaar. Op Hemelvaartsdag hebben we accumulatoren omgewisseld en wonder boven wonder de accumulator van de veegmotor deed het en we konden weer starten. Dit was echt een feestelijk moment. Hierna zullen we het hydrauliek systeem volledig controleren dus ook de andere accumulator laten controleren, maar we zijn weer gereed voor de volgende vaart.

Accumulator

in doorsnede



Wat is een accumulator

Dit is een langwerpige cilinder met daarin een zuiger. Boven de zuiger behoort de ruimte gevuld te zijn met stikstof van ca. 100 bar. Dit dan in ontspannen toestand. Aan de onderzijde is deze cilinder aangesloten op het hydrauliek systeem en kan met de pomp gevuld worden met olie waardoor de stikstofdruk/oliedruk stijgt tot maximaal 150 bar. Met deze oliedruk kunnen we de motor (550 pk) starten. Het mag duidelijk zijn als er geen of te weinig stikstof aanwezig is dat het dan niet goed werkt.

Onze dank gaat uit naar de firma Elektra Brandt in Rijnsburg welke ons met raad en daad terzijde stond bij dit complexe probleem.

Tot zo ver de eerste vaart naar Muiden en de gevolgen.



Uit het voorgaande seizoen

Vertrek van Amsterdam donderdag 9 juni 2022 om 07.15, via het IJ naar het Amsterdam-Rijnkanaal, we hadden een rustige vaart naar de Beatrix sluisen van Vreeswijk (Nieuwegein) met een gemiddelde snelheid van KM;17.

Na het doorschutten van de sluis kwamen wij op de rivier de Lek, ook daar hadden we de stroom extra mee, omdat we na het passeren van de sluis iets na hoog water op de rivier kwamen dus de gang erin, om 12.50 passeerden we Schoonhoven de zilverstad, na de kruising van de Lek-Noord bij Krimpen aan de Lek voeren we via de Noord naar Dordrecht en vandaar via de Dordtse Kil naar het Hollands Diep richting Willemstad en de Volkeraksluisen.

Op het Hollands diep nabij Willemstad hadden we nog een klein onderonsje met Gerrit, beheerder van Fort Buitensluis alwaar we voorheen een paar maal gastvrij zijn ontvangen in de kleine haven, we hadden nog wat onderdelen en een naambord van de LCR die voorheen in het bezit was van de stichting PMT, maar enkele jaren geleden verkocht is naar Fort Buitensluis en ook onderdeel is van het Varend erfgoed van de Koninklijke Marine.

Na een lange tijd gewacht te hebben voor de sluisen (het was erg druk met scheepvaart) er lagen ongeveer drie schuttingen te wachten en dan kun je voor elke schutting rekenen op 1 uur, maar, we hadden geluk in Tholen zat een persoon die ook op de Volkerak sluisen werkt als sluiswachter en die heeft via zijn collega's ervoor gezorgd dat we via de jachtensluis snel konden doorschutten, via het Volkerak-Krammer-Zijpe Mastgat naar Tholen, de aankomst aldaar donderdag om 19.00 uur.

Het was een feestelijk welkom aldaar een groot aantal schepen lagen al in de haven maar men had op ons gerekend en we konden achteruit afmeren vlak achter de Blazer van de landmacht (duikvaartuig Genie).

Op de vrijdag en zaterdag was het een komen en gaan van vele gasten het was uitstekend weer en goed toeven daar in Tholen, er was veel te doen en ook zeer oude legervoertuigen en oude klederdrachten, werden getoond, om kort te zijn een geslaagd evenement om op terug te zien.

Mei 2023

De zondag mochten we niet blijven liggen dus vertrokken we op zondag om 09.50 richting Krammersluizen om naar de Roompot te gaan om 12.00 waren door de Krammersluizen en om 15.45 uur uit de Roompot jachtensluis alwaar we buiten afgemeerd waren om 16.00 uur.

Op maandag 13 juni om 09.00 uur vertrokken van de Roompot steiger via Westgat en Banjaard richting Maassmond het was een beetje winderig weer, maar het schip kan daar wel tegen, al waren er wel wat mensen zeeziek oftewel wat katterig NW 6.

Om 13.40 passeerde we De Maasmond richting Scheveningen alwaar we om 15.00 afgemeerd waren.

Het was een zeer leuke vaart en een evenement in Tholen om nogmaals heen te gaan al koste dat wel wat brandstof.

Jan Elswijk Schipper Mahu, tezamen met Cor Blok en bemanning Mahu.



Als gevolg van het defect aan SB-hoofdmotor (startmotor/accumulator) was het helaas voor ons niet mogelijk om deel te nemen met de Hr. Ms. Mahu aan de 14th Memorial Regatta Rotterdam, om de bombardementen op de stad Rotterdam op 14 mei 1940 te herdenken. (oud) Mariniers, Mariniersmuseum, stichting Rotterdam en de gemeente Rotterdam herdenken jaarlijks deze ingrijpende gebeurtenis.

Door met een afgevaardigde vanuit het bestuur aanwezig te zijn, zij het niet met de MAHU, konden wij onze steun betuigen en hebben we de mogelijkheid gehad om diverse contacten (weer) te ontmoeten en te ook persoonlijk te spreken. Uiteraard hopen wij dat we de volgende keer weer aanwezig te kunnen zijn.

Tijdens enkel korte toespraken van onder andere Burgemeester van Rotterdam Ahmed Aboutaleb en commandant van het Korps Mariniers Jan Hut, werden beelden getoond van de strijd in de mei dagen van 1940.



Voorafgaande aan het evenement werd het commando “Riemen op” gegeven gevolgd door de taptoe en twee minuten stilte voor allen die zijn omgekomen tijdens de bombardementen op Rotterdam.



Daarna werd de roei challenge gestart en konden de sloepen een voor een de haveningang verlaten voor de wedstrijd.





Vereniging Dutch Marines Rowing Challenge (DMRC) zal van zaterdag 26 augustus tot en met zaterdag 2 september 2023 een nieuwe challenge gaan roeien van Maastricht naar Rotterdam over een afstand van 358 kilometer. (358 jarig bestaan korps Mariniers in 2023). De MAHU zal tijdens dit evenement aanwezig zijn om de roeiers te begeleiden.



We stellen voor... Willem Hersbach

Goedendag mede vrijwilligers van de Mahu,

Hierbij wil ik mijn even voorstellen en wat ik zoals gedaan heb ik mijn werkzame leven.
Ik ben dus Willem 58 jaar en net met functioneel leeftijdsontslag gegaan (september 2021)
Ik ben alweer 35 jaar samen met Derk en alweer 25 jaar getrouwd. Geen kinderen.

Ik ben in augustus 1981 in dienst gegaan als matroos 3 ELMNT wat later matr 3 TDE is geworden. Na het doorlopen van de EMMV en de EVO werd ik gelijk op een mooie oude mijnenveger geplaatst. Dit was de Amerikaanse oceaanomijnenveger de Onverschrokken M886 (1954) wat later is omgedoopt tot de torpedowerkschip Hr.Ms.Mercur A856. hier heb ik drie mooie jaren op gevaren en veel geleerd van deze oude technieken. Hierna mocht ik de KPL opleiding in Amsterdam volgen en als ras echte Amsterdammer vond ik dit een mooie locatie om de 2 jarige opleiding te volgen. Na deze opleiding werd ik als KPL geplaatst op de Zwaardvis klasse onderzeeboten de Zwaardvis en Tijgerhaai heb ik dan ook geheel uitgevaren tot deze uit dienst gesteld werden. Hierna mocht ik door varen op de Walrus klasse onderzeeboten de Parel Zeeleeuw was de eerste moderne OZB en daarna heb ik de op de Walrus en Bruinvis gevaren. Tot ik voor de OZD te oud werd :-). Mijn eindrang aan boord was SMJRTD. Na hier een mooie tijd te hebben mogen varen had de Onderzeedienst mijn hart gestolen en ik wilde er eigenlijk niet meer weggegaan. Maar ik ben toen geplaatst als instructeur op Erfprins maar algauw kon in instructeur worden op de onderzeeboot simulator de POWCT. Hierna ben ik Kazerne adjudant geworden op het altijd gezellige Marine Etablissement Amsterdam. Na deze plaatsing mocht ik weer terug naar de OZD als Chef der Equipage van de onderzeebootgroep. Ook hier kwam er een einde aan en ik mocht officier worden op de NBCD school op de brandplaat. Ik heb hier vele brandjes gesticht. Hier mocht ik nieuwe apparatuur aanschaffen waaronder de NH90 helikopter en milieu vriendelijke brandmoten. Na deze plaatsing werd ik HTD op de werf waar de onderzeeboten een update kregen. Hier werd bij mij helaas kanker geconstateerd en ik kon toen niet meer aan deze drukke baan voldoen en werd na een goede behandeling wederom geplaatst op MEA als Chef-staf/HTD waar ik tot mijn FLO mocht blijven.

Mijn hobby's in het begin waren actief schietsport beoefenen in wedstrijd verband en uiteraard uitgaan, bourgondisch eten en vakantie houden in verre warme landen.
Sinds ik met FLO ben heb ik twee (en nu dus drie) vrijwilligers "banen" de eerste is de beheerder zijn van de Marcandie store op MEA. De 2 is stoker zijn op de stoomboot Christiaan Brunings die bij het SvM afgemeerd ligt. En de 3e is nu dan vrijwilliger mogen zijn op de Mahu.



We stellen voor 2..... Marcel de Rijk

Vanuit het kabelgat is mij gevraagd een stukje proza te schrijven en mij voor te stellen. Nu ben ik geen tuis maar ga het toch proberen.

Geboren in de vestingstad Naarden, voor de kenners binnen de vestingmuren, en eind van de negentiger jaren verhuisd naar de overkant van de plas om daar te settelen in Almere. Getrouwd, twee kinderen, een zoon van 21 en dochter van 15 jaar, en nog onder de vleugels van het ouderschap.

Als kind ben ik opgegroeid met de zee en niet alleen met de verhalen ook schijnt er zeewater in onze aderen te zitten. Oma komt uit Alblasterdam en heeft haar roods vanuit de Smit tak familie. Mijn vader heeft gevaren bij de Koninklijke Marine (Elektr. Monteur 1 OVW) en vervolgens bij de koopvaardij, Walvisvaart op de Willem Barentsz. Mijn vaders broer heeft zijn hele leven gevaren op de koopvaardij.

Het was voor mij dan ook niet meer dan "normaal" dat ik na mijn LTS-C diploma aanmeldde voor de Koninklijke Marine. Na mijn opleiding op het TOKM als elektromonteur werd ik geplaatst op S-fregat Hr. Ms. Banckert. Vier jaar lang gevaren en mooie reizen mogen maken maar een die eruit springt is toch wel mijn "West" reis.

Omdat ik als KVV'er (voor de niet kenners KVV- Kort Verband Vrijwilliger) was aangesteld meerdere pogingen ondernomen om beroeps te worden want daar lag toch mijn droom, ik denk dat ik toch meer mijn best had moeten doen, werd mijn verzoek afgewezen en in 1990 verliet ik de Marine terugkijkende op een geweldige tijd, ervaring rijker, kennis en was ik gevormd naar wat ik allemaal nu heb kunnen bereiken.



Ik was niet alleen verbonden met het water buitengaats, vanaf mijn zesde jaar verbonden aan de reddingsbrigade, eerst als zwemmend lid om alle zwemmen redden vaardigheden op te doen later, zodra dit kon, ook op het water eerst als opstapper en later vele jaren als schipper op de reddingsboot van Naarden. Vele reddingsacties uitgevoerd als vrijwilliger met diverse overheidsinstanties op het Gooi en IJmeer maar ook vele malen ook op het Markermeer.

In 2013 werd ik door de regio-inspecteur van de KNRM IJmuiden gevraagd of ik wilde helpen een nieuw reddingsstation op te zetten voor de KNRM in Lelystad. Vijf jaar heb ik hier invulling aan gegeven als coördinator van het onderhoud voor de reddingsboot. Omdat ik in die tijd in mijn eindexamen avondstudie zat (drie avonden per week, naast mijn huidige werk), kon ik geen balans

vinden en heb ik mijn werkzaamheden als vrijwilliger bij de reddingsbrigade en KNRM neer moeten leggen.



Totdusver mijn historie en achtergrond en de verbintenis met de Koninklijke Marine en mijn sterke aantrekkingskracht met water.

Na mijn Marine tijd gestart bij KPN, vanwege mijn technische achtergrond eerst in de datacommunicatie als monteur en later in het Landelijk Dienst en Beheer Centrum in de 24-uur continudienst, waarmee ik de overstap heb gemaakt vanuit de techniek naar processen en aansturing. Na vele reorganisaties te hebben overleefd vond ik het tijd om een nieuwe weg in te slaan, ik had mijn avondstudie succesvol afgerond en kreeg toen de mogelijkheid om bij de politie Amsterdam op de kabelweg als Change Manager te beginnen. Ik dacht klaar te zijn met de reorganisaties en onzekerheid omdat ik nu bij een overheidsinstantie ging werken maar helaas werd ook hier gereorganiseerd. Van 13 regio's werd consalideerd naar 5 regio's en daarna naar één Nationale politie, met een overvloed aan Change Managers tot gevolg, en omdat ik de laatste was die was binnen gekomen was ik de eerste die mij met "jas en tas aan de balie" kon melden en overcompleteet werd.

Om toch in blauw te blijven vanuit de Marine, KPN even als zijstap in het groen, en Politie-blauw aan de slag gegaan in de IT bij de KLM, inmiddels werk ik hier alweer 15 jaar naar volle tevredenheid en de laatste jaren vul ik de functie in als Vendor Manager waar ik mij bezig hou met IT contracten en de



relatie met deze leveranciers.



Waarom de Mahu?

Omdat ik nog steeds verbonden voel met de Koninklijke Marine zocht ik naar enige betrokkenheid met de Marine zo ik mij aanmeldde bij de AVOM, al snel kwam ik er achter dat bij de AVOM geen activiteiten werden georganiseerd waar ik op hoopte. Een oplossing waarbij prive/werk en vrijwilligerswerk in balans kunnen zijn. Vandaar mijn contact met Wim, ik meen ergens tijdens de zomervakantie vorig jaar waarbij ik uitgenodigd werd om en keer op te komen lopen en in oktober aan te monstern bij een donateursdag.

En zo geschiedde:



Na een overgetelijke dag waarbij ik mij terug waande in de tijd, vol interesse naar de "sterke" verhalen luisterde en de saamhorigheid weer voelde alsof ik zelf bij de Koninklijke Marine de valreep betrad met mijn plunjebaal op de rug. De termen/ taal die ik eigenlijk lange tijd gemist had, maar ook de onderlinge sfeer zorgde ervoor dat ik mij op mijn gemak voelde. Toen ik dan ook aangaf interesse te hebben, wel beperkt omdat ik een 40 uurige werk week heb en daardoor niet op de geplande dagen kan helpen te klussen besprak ik dit met Wim en boodt mijn hulp aan ook open te staan voor andere activiteiten waarmee we uitkwamen bij de website van de "Vriendenvandemahu". In December met Toon gezeten en een rondleiding gekregen in de in gebruik zijnde websites waarmee ik aan de slag ging om een voorstel te schrijven en dit aan te bieden aan het bestuur.

Ongetwijfeld hebben jullie gemerkt 1 januari 2023 de nieuwe website is gelanceerd, en op moment wij meer dan 1800 bezoekers hebben mogen ontvangen. En vandaag de dag ook op de PMT website diverse noodzakelijke aanpassingen zijn doorgevoerd. Mochten jullie nog niet gekeken hebben zou ik je willen uitnodigen een bezoek te brengen aan onze website op <https://www.vriendenvandemahu.nl/>

Plan is om op de facebook pagina straks ook de foto's te plaatsen per evenement zodat daar de Mahu evenementen gevolgd kan worden.

Marcel de Rijk

We stellen voor 3..... Gerard Oude Grootte Beverborg

Wie is Gerard Oude Grootte Beverborg sinds 1 december aspirant vrijwilliger op de Mahu. Getrouwd 2 dochters met aanhang 5 klein kinderen, vrijdags oppas opa natuurlijk samen met oma en dan komen ze allemaal mee eten.

Ik ben geboren in Oldenzaal 30 maart 1955. Mijn jeugd schooltijd woonde ik in Nijverdal waar ik ook mijn vrouw heb leren kennen. In mijn jeugd ben ik naar de vlootdagen geweest en daar is het begonnen ik wilde bij de Marine.

Op een zondag in juni 1978 vanuit de binnenlanden van Nederland naar de keuring in Hollandse Rading. Hier moest ik allerlei dingen doen en laten zien waar ik nog nooit over nagedacht had. Je hoorde de hele dag een naam die zich met jas en tas moesten melden bij de Portier. Maar ik mocht blijven tot het einde van de week. Waar uiteindelijk de vraag gesteld werd wat je wilde worden, marinier of matroos. Ik koos matroos maar wat voor matroos uiteindelijk werd het matroos-elektromonteur.

Maandag 21 augustus 1978 was het zover op naar Hollandse Rading voor de EMV (eerste militaire vorming). Mijn vader zei nog nu gaan ze een kerel van je maken, ik dacht nog dit had ik bij de keuring al laten zien. Plunje halen, nummertjes naaien in al die barang (kleding hete vanaf toen barang). Apel, exerceren, roeien, schieten, lessen rangen standen en van alles en nog wat. Ook zwemmen kwam aan de orde als je niet kon zwemmen moest je elke morgen heel vroeg zwemmen. Je moest een diploma hebben en een zwemproef doen. De zwemproef ging goed en het diploma moet ik nog laten zien. Ik hoefde mij niet te melden voor de zwemlessen pfff.

Na EMV op naar Amsterdam de TOKM om daar het vak te leren van elektromonteur, wat ook weer een paar weken in beslag nam.

Vanaf de TOKM werd je geplaatst op de vloot voor mij was dat de onderzeedienst. Ik werd te werk gesteld op de Hr Ms Dolfijn een drie cilinder onderzeeboot. De plaatsing was van korte duur had problemen met klaren.

Ik werd overgeplaatst naar de Hr. Ms Holland een A klasse onderzeebootjager. De eerste week varen was verschrikkelijk de hele week zeeziek. En het verplaatsen buitenlangs was ook niet zo'n succes, passage verboden op de lage dekken en boven langs kon je ook prima een nat pak halen. Wel even gedacht och was ik maar bij thuisgebleven. Het weekend naar huis met de gedachte ik ga niet meer terug ze zoeken maar een andere Op maandag zou Hr Ms Holland vertrekken richting de

middellandse zee keurig op tijd kwam ik aan. We vertrokken en het was prachtig rustig weer en het leven lachte me tegemoet. Op deze boot in een recordtempo het taken boek gemaakt samen met nog twee aspirant monteurs. We konden de taken goed verdelen wat de snelheid ten goede kwam voor het halen van de twee rode strepen waar ook de hoogte van je katje (salaris) door toenam.



Hr.Ms. Holland

Na het avontuur op de Hr Ms Holland was de Tromp aan de beurt, van de oudste onderzeebootjager naar het nog in aanbouw zijnde geleide-wapenfregat. De proefvaarten en de indienststelling was een hele leerzame tijd van stoomturbine naar gasturbine (straalmotor) van handbediening naar automatische start stop bedieningen. Varen van het warme zuiden naar het koude noorden fantastisch.



Hr.Ms. Tromp

Ook aan dit avontuur op de Hr Ms Tromp kwam een einde, de onderofficiersopleiding TOKM staat op het programma 75 les weken en daarna de militaire kaderopleiding.

Na de onderofficiersopleiding naar de mijnendienst om opgeleid te worden voor de ondiepwatermijnenvegers. Voor de opleiding moest ik naar Oostende België. Dit waren twee hele zware weken het stappen met Belgische collega's ging je niet in koude kleren zitten. Ging na twee weken dan ook total loss terug naar Nederland. Na de opleiding mijnenbestrijder werd het Hr Ms Blommendaal een opnemingsvaartuig, vrijdag mijn plunjezakken gebracht om mij daar maandags te melden. Maandag bij aankomst mijndienstkazerne moest ik me melden bij de officier van de wacht, deze vertelde dat ik deze middag met de Hr Ms Zuiderkruis zou vertrekken voor een paar maanden naar geen idee. Ik mocht weer naar huis om mijn auto terug te brengen en om even afscheid te nemen van mijn familie en vriendin. Toen met de trein weer naar Den Helder deze treinrit heb ik besloten om te stoppen met roken 16 januari 1978, hierna nooit meer gerookt. De reis ging naar de Amerikaanse kant van de Atlantische Oceaan. Het dieptepunt van deze reis was wel de botsing van twee Nederlandse Wasp-helikopters en waarbij ook onze boordhelikopter licht beschadigd raakte.

De boordhelikopter heeft wel de bemanningen van de te water geraakte helikopters kunnen oppikken gelukkig geen slachtoffers.



Hr.Ms. Tromp en Hr.Ms. Zuiderkruis



Hr.Ms. Zuiderkruis olie afgeven

Na deze trip zou ik weer op de mijnendienst geplaatst worden, maar ook dit wijzigde in de opleiding voor de nieuwe gasturbine schepen.



Op Hr.Ms. Zuiderkruis

Na deze opleiding ben ik weer geplaatst op de Hr Ms Zuiderkruis deze plaatsing heb ik tot mijn ontslag gehad. Op 21 oktober 1980 heb ik de Marine verlaten dit was op de NDSM-werf te Amsterdam. Met pijn in mijn hart ging ik naar huis, een hele mooie tijd achter me latend.

Ik was inmiddels getrouwd en we wilden een gezinnetje stichten, daar paste al die reizen van reisvereniging Marine niet bij.

Wat nu niemand zat op mij te wachten het was immers crisis. De Shell had wel werk voor mij maar dat zag mijn vrouw niet zitten het verkassen richting Rotterdam. Ook een Amerikaanse cruise maatschappij had interesse. Ik kon mijn vrouw zelfs meenemen, daar hadden ze ook wel werk voor haar. Maar dat wilde ik niet, mijn vrouw wilde dat wel, dit wordt mij nog steeds kwalijk genomen. Het werd de bajes aan de goede kant van de deur, mocht elke dag naar huis. Eind 1983 einde crisis de bomen groeide weer richting de hemel en de maatschappij zat weer op mij te wachten kon zelfs kiezen voor wie ik wilde werken. Het werd de Nederlandse Spoorwegen monteur energievoorziening. Na een prachtige carrière in deze branche, heb ik er gewerkt tot mijn Pensioen. Ook na mijn pensioen heb ik nog lesgegeven bij het Railcenter te Amersfoort. Mijn laatste werkdag was 29 november 2022.

Maar hoe ben ik bij de Mahu terecht gekomen? Door een enthousiast vrijwilliger van de Mercurius bij wie ik aan tafel zat bij een AVOM reünie was de interesse gewekt. Door wat zoek werk op internet kwam ik bij de Mahu terecht liggende op het NDSM terrein waar kende ik het van. Hier werd ik 1 december 2022 met open armen ontvangen het voelde als thuiskomen. Ik heb het eindelijk voor elkaar de opleiding in België gaat eindelijk zijn vruchten afwerpen. Deze mijnenbestrijder kan aan de slag ooit één dag op een Belgische mijnenveger doorgebracht te hebben. Laat de vaardagen maar komen ik ben er klaar voor.



Groet, Gerard

Florida Fishing Boat Captain Rescued After Falling Overboard Without a Lifejacket

A Florida fishing boat captain was rescued after spending four hours treading water without lifejacket after he fell overboard off the coast of Panama City, Florida on Sunday. U.S. Coast Guard Sector Mobile watchstanders received a notification at approximately 4 a.m. Sunday over VHF-FM channel 16 from a crewmember on the fishing vessel Fiona Leone reporting that the captain of the vessel fell overboard while the vessel was on autopilot approximately 12 miles south of Panama City. Watchstanders issued an urgent marine information broadcast and coordinated the launch of a Coast Guard Station Panama City 45-foot Response Boat-Medium boatcrew, a Coast Guard Aviation Training Center Mobile HC-144 Ocean Sentry aircrew and the crew of the Coast Guard Cutter Diamondback to assist. The Coast Guard said the captain was in the water for more than four hours without a life jacket before a good samaritan vessel, named New Beginnings, rescued him. The Station Panama City boatcrew convened with the New Beginnings and transferred the captain back to the Fiona Leone to safely navigate his vessel back into port. The captain was last reported to be in good condition. "We'd like to commend the crew of the New Beginnings on their vigilance and willingness to help," said Capt. Cassie Kitchen, a Sector Mobile search and rescue mission coordinator. "To survive in the water without a life jacket as the captain did is difficult for anyone to accomplish. The Coast Guard continues to urge the boating public to practice safe boating by wearing life jackets, using kill switches and having the proper communication equipment such as a VHF-FM radio on board.

Bron: Mike Schuler, July 6, 2022, gCAPTAIN.com, dd.7/7/2022

Voor mensen die de Engelse taal niet goed machtig zijn: het artikel gaat over een kapitein van een vissersboot die tijdens werk overboord valt zonder een reddingsvest en gedurende 4 uur zich drijvende heeft gehouden en daarna gered is door de kustwacht van Panama City. Als je deze informatie tot je genomen hebt, zal je je ongetwijfeld realiseren hoeveel geluk deze persoon gehad heeft. Vier uur lang blijven drijven in een woelige zee zonder reddingsvest en het terugvinden en het overleven is voor mij een wonder. De les die je hier uit kunt leren is "draag een reddingsvest voordat je met werkzaamheden begint waarbij je in gevaarlijk gebied komt" en doe dit zeker als je in de afmeerploeg zit en tijdens afmeren de wal op moet om een tros over te brengen. Ook op een vlotje als buitenboord aan het werk bent is het dragen van een reddingsvest een must!!!!!!

Meer recentelijk is er op het IJsselmeer een zeiler overboord geslagen door een klap van de giek. Ook deze man droeg geen zwemvest. Het zoeken naar de betrokkene heeft 2 dagen geduurd voor dat deze levenloos gevonden werd. Een zwem- of reddingsvest had zijn leven kunnen redden!

DENK AAN JE EIGEN VEILIGHEID EN AAN DE VEILIGHEID VAN JE COLLEGA'S !!!



Vaarschema (zoals gepland vanaf schrijven nieuwsbrief)

Trip naar:	Datum evenement:	Evenement:	Opmerking:
Scheveningen	Vr 9 juni t/m wo 14 juni 2023	Volvo Ocean	
Scheveningen	Do 15 juni t/m zo 18 juni 2023	Vlaggetjesdag	
Amsterdam	Do 22 juni t/m zo 25 juni 2023	Zeehavendagen	
Den Helder	Do 29 juni t/m ma 3 juli 2023	Sail en Marinedagen	
Zeewolde	Vr 7 juli t/m zo 9 juli 2023	Havendagen	
Rotterdam	Vr 4 augustus 2023	Rotterdam donateurs	optie
Scheveningen	Do 17 augustus t/m zo 20 augustus 2023	Zeil kampioenschappen	Optie
Woudrichem	Za 26 augustus 2023	Visserijdagen	optie
Zierikzee	Za 25 augustus t/m ma 28 augustus 2023	Visserijdagen	optie
Thorn	Wo 23 augustus t/m ma 4 september 2023	Mariniers	optie
Hoek v Holland	Za 25 augustus t/m zo 27 augustus 2023	Pre-havendagen en 75 j bevrijding	optie
Rotterdam	Do 31 augustus t/m ma 4 september 2023	Wereldhavendagen	optie
Schiedam	Vr 22 september t/m di 26 september 2023	Branderfeest	optie
Maassluis	Vr 29 september t/m ma 2 oktober 2023	Furiade	optie

Via de website <https://www.vriendenvandemahu.nl/Vaartochten/> kunt u de geplande vaartochten volgen.

Bestuur

Voorzitter:	Wim van Anen
Secretaris:	Toon Kunkels
Penningmeester:	John Posthumus
Communicatiebeheer:	Marcel de Rijk
Algemeen bestuurslid:	Hennie van Braak



Hier een stukje van de Elec. (prik en Elektricien)

Ik werk nu al 20 jaar als vrijwilliger aan boord van Hr. M. Mahu (M880) en heb in die 20 jaar heel wat gedaan en gewijzigd waardoor het mogelijk was koelkasten te gebruiken want het bier moet altijd koud staan. Niet alleen bier alles wat vloeibaar is en door de mond naar binnen gaat.

De mijnenveger was uitgerust met 220V= en 115V~ en ook nog 24V=. Er was een gedeelte 220V~ dat is aangelegd in de tijd dat hij voor het mariniersmuseum lag. De eerste grote verandering kwam toen er draaistroom generator kwam die wel 5kWh. Deze werd aangedreven door 220V=. Nu staat er een Hatz+Generator en deze levert 25kWA 3x230V~ en 3x400V~ dus een hele verbetering en kan nu keuken voluit draaien en zijn wij niet meer afhankelijk van walspanning en kunnen wij overal komen. De generator van 5kWh. Is nu reserve. Voor de 24V= hebben wij twee zware accu's van 12V= in serie en deze worden via elektronica automatisch bijgehouden.

De hoofdmotoren en hulpdiesels werden voorverwarmd met elektra, dat werd gevoed van uit de hulpdiesels, de hoofdmotoren verbruikte per hoofdmotor 4kWh dus samen 8kWh. Hoofdmotoren worden nu voorverwarmd via warmtewisselaars in de centrale verwarming. De slagentellers (van de schroef) kunnen hun werk doen door twee nieuwe generatortjes met permanente magneten, nu kunnen op de brug zien of wij vooruit achteruit slaan met de schroeven. De gehele noodverlichting was 24V= en uit gerust met 10 lampjes van 18W. (180W.) dat trok vrij veel stroom en deze zijn vervangen door ledlampen.

Ben nu bezig om de BB. Hoofdmotor te gaan voorzien van oliedruk-beveiligingssysteem. Maar dat is niet één twee drie gedaan. Mocht alles lukken wordt dat ook toegepast op de overige dieselmotoren. Voor al het veranderen kwamen er diverse groepenkasten bij, dat gaf ook een hoop werk.

Tot zover deze keer, groetjes van de Elec. Voor de herkenning wat foto,s van mij.(en Maan)

