

“ 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

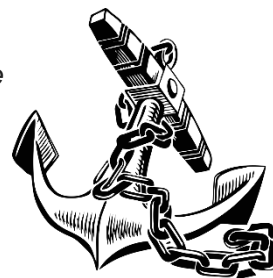


Redactie 't Schrijfhoutje
06-11177011

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 7 nummer 21
20 mei 2024*

Kleine metamorfose



Prinses Margriet PGVO 1996



Sherakhan (ex-Prinses Margriet PGVO)

Het Praathuis.

Nou mannen, wat hebben jullie de afgelopen week beleefd?

"Ik kwam mijn buurjongen tegen die gewoonlijk met nóg stel kornuiten op de hoek van onze straat rond hangt." zei Sander. "Ik hang niet meer bij mij vrienden op straat rond; heb werk" zei hij. "Dat is prachtig" antwoorde ik. "Ja, ik werk nu in een seksshop." Een seksshop? "Ik schrok er



een
ik

van. “Ja héél spannend. We verkopen niet alleen vieze boekjes, maar óók opblaasbare sekspoppen. We hebben ze in alle maten en kleuren, zoals Italiaanse, Spaanse, Engelse, zelfs terroristenpoppen. De laatstgenoemde poppen zijn het duurst.” “Waarom zijn die het duurst?” vroeg ik nieuwsgierig. “Die blazen zichzelf op!” lachte hij. “Zou het waar zijn wat die knul mij vertelde?”

“Ik kijk niet zo veel tv, d'r is nooit wat aan voor mij” zei Arie. “Ik lees de krant en luister naar de radio. Rechtstreeks verslagen van wielerronden vind ik spannend. Nu is radio bedoeld om te hóren, dus na afloop van zo'n wedstrijd wordt gewoonlijk de winnaar geïnterviewd. Laatst werd en door de verslaggever een wielrenner gevraagd wat hij zoal tijdens de wedstrijd had beleefd. “Zegkommbenwag cospuqatiom bztzelrber” zei die boerenpummel. “Wat probeert U te zeggen?” vroeg de verslaggever. “Dfloptarwe zomgalia carbonara, diafietslaki.” was het antwoord. Niemand verstond hem! Hij kon verdorie alléén zichzelf verstaan! En als het nou een buitenlander was; nee een Hollandse boeren pummel! Hij kan in z'n vrije tijd beter met paarden lullen!”



“Mijn echtgenote en ik delen al 60 jaar lief en leed met elkaar” zei Johan. “Jullie allen weten dat met ouder worden er onvermijdelijk lichamelijke gebreken komen. Afgelopen zondagochtend namen wij deel aan een kerkdienst toen mijn vrouw plotseling voorover boog en mij toe fluisterde ‘Ik heb zojuist een windje gelaten, wat moet ik doen?’ Ik boog naar haar toe en fluisterde ‘Voorlopig niets. Straks, als we thuis zijn, zal ik een nieuw batterijtje in je gehoorapparaat zetten.”

Wim Degen



Ingevlogen post

Golfpijpperikelen.

Na het 4e traps (groot)onderhoud komt het fregat Banckert weer in de vaart en wordt de kernbemanning, die gedurende die tijd het schip draaiend houden, weer uitgebreid met een volledig bemanning. Ik heb het nu over de jaren '70! Het schip is bijna volledig gestriped geweest.

De Banckert is een fregat dat op gasturbines vaart, straalmotoren. Dat scheelt je uren aan opstoken van heel veel water totdat je stoom hebt. Bovendien hebben we verstelbare schroeven, draai je de spoed om, dan vaar je achteruit.

Ik ben a/b geplaatst als chef BEVO en heb 5 man onder me. Op munitie, voeding en de ziekenboeg na verzorg ik met mijn team de hele bevoorrading.

Dan volgt de proefvaart tijdens welke alle systemen aan boord worden getest.

Wordt er tot boven de Noordpoolcirkel gevaren om de elektronise sensoren zoals de diverse radarsystemen, te testen tijdens zeer koude omstandigheden.

Maar ook in de warmere streken wordt gevaren, ter hoogte van west Afrika, om te zien of de binnen atmosfeer behaaglijk blijft.

Weer terug in Nederland gaan we naar de 'degaussing range' waar het schip zoveel als mogelijk wordt gedemagnetiseerd.

Daarbij wordt een bepaald patroon gevaren over een kabel waardoor een elektrische stroom wordt geleid.

Als dat is gebeurd gaan we naar de Britse zuidkust waar de 'gemeten mijl' wordt gevaren.

Op de kust staan twee bakens bestaande uit 2 x 2 palen w.v. de voorste kleiner is dan de achterste en de afstand er tussen exakt bekend is, één zeemijl.

Vormen de twee palen precies één dan de stopwatch indrukken tot aan de andere 2 palen ook één vormen. Ook de zeer sterke lichten moet exakt onder elkaar staan zodat je het ook in duisternis kunt doen.

Met de stopwatch in de hand kan men dan precies vaststellen wat de snelheid is bij een bepaald toerental van de scheepsschroeven en dus ook de maximum snelheid bepalen en of die overeenkomt met de snelheid die het schip moet kunnen halen.

We moeten 30 zeemijlen kunnen halen maar klokken ruim 33 nautical miles.

Inmiddels is de bemanning bezig zich op te werken zodat we zo snel als mogelijk operationeel kunnen worden verklaard.

Daar doen we ook examen voor bij het Britse FOST, Flag Officer Sea Training, en slagen met vlag en wimpel.

Toch prettig om op een geheel gerenoveerd schip, dat voor een groot deel is gestript, te mogen varen.

We nemen deel aan een grote NAVO oefening midden op de Grote Plas, de Atlantic dus. Het is een paar dagen varen willen we weer land kunnen zien.

Maar dan steekt het pechduiveltje de kop op en komt de HED, Hoofd Elektrotechnisedienst, mijn burootje binnen rennen met een stuk metaal in zijn hand en een papiertje.

Het schijnt dat de LW, de Luchtwaarschuwingsradar, het heeft begeven. Niet onbelangrijk.

Geen radarplaatje en dus naar de fout zoeken en dat blijkt dan dat stukje metaal, officieel een 'golfpijp', te zijn.



Een golfpijp is een metalen buis, met meestal een rechthoekige doorsnede, die wordt gebruikt om hoogfrequente elektromagnetische energie (golven) te transporteren.

Een rechthoekig stukje pijp waardoor radiogolven zonder weerstand een afstand kunnen overbruggen.

En of we die in de voorraad hebben. Dus duik ik de kaartenbak in met het papiertje in mijn hand waar alle relevante info op staat zoals serie-, produkt- en typenummer.

Helaas pindakaas, ik heb er een aantal in voorraad maar deze natuurlijk net weer niet. Dit stukje golfpijp gaat zelden kapot en als je dit tóch hebt opgeslagen in een magazijn is dat, zoals men dat noemt, 'dood kapitaal', zonde van de investering.

Dus zie het maar aan boord te krijgen is nu de opdracht en zo snel als mogelijk. Zo snel als mogelijk weer operationeel zijn is de boodschap.

Je kunt niet alles aan boord hebben dan zou er een reserveschip achteraan varen.

Dat wordt dus verbindingswerk en stuur een bericht naar de ander schepen in het verband of ze toevallig dat ding in reserve aan boord hebben.

Nee dus, dán aan Nederland vragen of ze dit stukje golfpijp in voorraad hebben en willen opsturen naar de haven die we kunnen aandoen. Vaar je in vlootverband dan vraag je eerst aan andere schepen of ze een reserve aan boord hebben.

Nederland neemt nu de aktie over en informeert bij andere landen die met hetzelfde systeem werken. Dat is het voordeel van de standaardisatie binnen de NATO. Meerdere typen schepen hebben hetzelfde systeem aan boord.

Afwachten dus en na een tijdje krijg ik een bericht dat er in de States vermoedelijk nog een paar liggen. Zo niet dan moet het worden besteld bij de fabrikant.

Bovendien hebben we geluk dat er een paar Amerikaanse lange afstand patrouillevliegthuigen boven de Atlantic gaan oefenen en, in principe, bereid zijn om dat simpele item 'even' met een omweg naar ons te brengen.

Er blijken nog een paar ergens te liggen en worden nu met spoed een verzonden.

Na verloop van tijd krijg ik bericht met een ETA, (Estimated Time of Arrival) binnen alsmede een 'presumed location', de vermoedelijke lokatie en is het afwachten of dat allemaal uitkomt en lukt.

We hoeven niet van onze route af te wijken we kunnen gewoon blijven doorvaren en oefenen.

Dan krijg ik een telex dat het rendez vous is vastgesteld.

Op de zesde dag na vertrek is het tegen 11.00h uitkijken naar een Amerikaanse Orion die het kleinood in de buurt van het schip zal droppen.

Via de VHF krijgen we contact met de kist die spoedig in zicht komt.

Eerst maken de vliegers een 'low pass', scheren vlak boven de zee langs, draaien dan 180 graden en komen dan weer achterop en zien dan een kontainer aan een fel oranje parachootje naar beneden komen vlak bij het schip.

Via de VHF worden de heren vriendelijk bedankt en is de schipper al bezig om met zijn mensen een sloep te strijken om het geheel uit zee op te vissen.

Een uurtje later blijkt het de juiste golfpijp te zijn, zal worden gemonteerd en kan de radar weer haar werk doen. Er wordt in de radarhut meteen druk gesleuteld.

Ook als we een buitenlandse haven aandoen stuur ik naar de diplomatieke vertegenwoordiging van Nederland, hetzij een ambassadeur, hetzij een consul, een bericht, een 'logreq', (logistic requirements) wat onze wensen zijn. Die zorgt er dan voor dat alles pico bello in orde komt.

Gemeten mijl.

@b Woudstra,
LTZVK 2 o.c. b/d.
Hollands Kroon
NNG en Libanon Veteraan.

Marineschip Karel Doorman is in de Rode Zee aangekomen

Den Helder ■

Marineschip Karel Doorman is in de Rode Zee aangekomen. Vorige week was het logistiek ondersteunings- en bevoorradingschip (JSS) nog in de Middellandse Zee gestrand door technische problemen.

De Karel Doorman sloot maandag met een 250-koppige bemanning aan bij de EU-missie Aspides die koopvaardij schepen in onder meer de Rode Zee beschermt tegen aanvallen door Houthi rebellen. Het JSS gaat daar militaire schepen voorzien van brandstof zodat die het gebied daarvoor niet hoeven te verlaten. De vaartuigen maken ook deel uit van Aspides. In het zeegebied is verder vraag naar medische capaciteit. Daar kan Zr.Ms. Karel Doorman ook in voorzien.

Op weg naar de Rode Zee kreeg het grootste schip van de marine te maken met technische problemen. 'Het schip is op 21 april volledig inzetbaar vertrokken vanuit Den Helder naar het operatiegebied. Na vertrek zijn technische problemen ontstaan aan een van de wapensystemen. Deze problemen worden op dit moment verholpen. Nadat Zr.Ms. Karel Doorman de noodzakelijke tests heeft doorlopen, vaart het schip zo snel mogelijk naar het operatiegebied', schreef Defensie- minister Kajsa Ollongren daarover woensdag aan de Tweede Kamer.

De Telegraaf en marineschepen.nl berichtten eerder dat de Doorman met storingen kampte aan twee van de automatische snelvuurkanonnen, de zogenoemde Goalkeepers. Die zijn nodig om inkomende raketten te vernietigen. De Goalkeeper is een snelvuurkanon met zeven lopen dat 4200 30 mm- granaten per minuut verschiet.

Laatste redmiddel

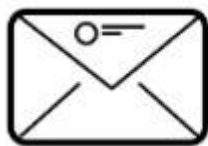
Gekoppeld aan een radar kan het systeem tot acht raketten tegelijk vinden en vernietigen. De Goalkeeper is bedoeld als laatste redmiddel tegen een vijandelijke aanval. De Karel Doorman heeft alleen relatief lichte wapens voor zelfverdediging.

Een technisch team is vanuit Nederland ingevlogen om het euvel te verhelpen. Dat is inmiddels opgelost waardoor Zr.Ms. Karel Doorman de passage door het Suezkanaal kon maken.

Het schip liep door het technisch malheur een vertraging op van enkele dagen.

De Karel Doorman zal tot uiterlijk eind augustus in de Rode Zee blijven.

 HELDERSE COURANT
Noordhollands Dagblad Casper Duin



Reacties lezerspost

Hoi Arie,

Interessant dat stuk over de M.O.D.
Herinneringen van een klein jongetje.

Een vader die af en toe naar huis kwam met een Austin PU, waar op het voorspatbord een, gedemonteerde, vliegtuigbom was gemonteerd.

Mijn vader was toen in die naoorlogse tijd bezig met het opruimen van explosieven aan de Zeeuwse kust.

We hadden thuis dan ook een hele collectie mijnenklokken (tijd- druk en -mechanisch), maar ja hoe gaat dat je verhuist 'es, gaat het huis uit en dan er is niks meer van te vinden.(!)

Ook nam hij z.g. 'push igniters' (ontstekingen van landmijnen) mee van gevonden landmijnen. Die gaven een fijn knaleffect als hij ze in de tuin wegwierp.

Naspeuringen in het archief van het Bureau Militaire Historie leverden wel verslagen van betrokken schepen op, maar niets over de strandploegen.

Met vriendelijke groet,

David

D.G.L.Daane Bolier

Colombo - 0764839437LK

Den Haag - 0630953943NL



Knipsels....

Nederlands-Indië 1940-1946

Gouvernementeel Intermezzo 1940/42



Maatregelen tegen N. S. B.

N.S.B. voor Landsdienaren verboden

Beperking Vergaderrecht



De Regeering deelt het volgende mede :

Met de afkondiging van den staat van beleg in Nederland, zijn de maatregelen, welke reeds eenigen tijd geleden tegen de N. S. B. waren getroffen, verscherpt in dien zin, dat de vergunning, welke thans voor het houden van openbare vergaderingen vereischt is, aan de N. S. B. wordt onthouden.

In verband hiermede heeft de Regeering opnieuw de vraag in overweging genomen, of ook niet de activiteit van de N. S. B. hier te lande, welke deel uitmaakt van die beweging in Nederland en daarmede onder dezelfde leiding staat, dient te worden beperkt.

In de huidige tijdsomstandigheden is het, teneinde aan alle moeilijkheden het hoofd te kunnen bieden, een primaire eisch, dat de binnenlandsche orde en rust verzekerd blijven. In het belang van die orde heeft de Regeering het noodig geoordeeld ten aanzien van de N. S. B. een maatregel te treffen, overeenkomende met dien, welke in Nederland met betrekking tot de uitoefening van het vergaderrecht is genomen. Daarmede wordt mede voorkomen, dat via Nederlandsch-Indië indirect in het moederland activiteit wordt ontwikkeld, welke direct van Overheidswege wordt tegengegaan.

Bij besluit van 9 dezer is daarom bepaald, dat de uitoefening van het vergaderrecht voor de N. S. B. onderworpen is aan de beperkingen bedoeld in artikel 8a der vereenigingen

vergaderingverordening. De voornaamste dier beperking is die, dat voor alle voor het publiek toegankelijke vergaderingen, alsmede vergaderingen die gehouden worden op in den regel voor het publiek toegankelijke plaatsen, een vergunning noodig is, welke in casu niet zal worden verleend.

Voorts moet van het houden van besloten vergaderingen tenminste vijf dagen tevoren kennis worden gegeven aan het bestuur, hetwelk bevoegd is deze te verbieden, behoudens beroep op den Gouverneur, resp. den Resident. Vooralsnog ligt het tegengaan van deze vergaderingen niet in het voornemen.

De Regeering acht het noodig om aan de beperking van de uitoefening van het vergaderrecht voor de N. S. B. tevens een verbod voor ambtenaren — waaronder militairen begrepen zijn — te verbinden om van die beweging lid te zijn, zooals vroeger voor hen ook ten aanzien van eenige andere vereenigingen, waarop de vergaderingbeperking werd toegepast is uitgevaardigd.

De Regeering meent niet, dat het lidmaatschap van de N. S. B. op zichzelf zal mogen worden beschouwd als aanwijzing eener mentaliteit, welke onvereinigbaar is met loyaliteit aan het gezag, doch zij is van oordeel, dat het voor ambtenaren, die nog meer dan anderen tot plicht hebben orde en rust te bevorderen en de goede onderlinge verhoudingen te bewaren, in het bijzonder in de huidige tijdsomstandigheden, ongewenscht is deel uit te maken van een extremistische organisatie als de hier besprokene.

De Regeering, die reeds eerder kenbaar had gemaakt het lidmaatschap der N. S. B. speciaal bij bepaalde categorieën van landsdienaren ongaarne te zien, acht thans termen aanwezig om als maatregel van orde aan de ambtenaren de verplichting op te leggen zich van deelname aan de activiteit van de N. S. B. te onthouden.

Bron: Nederlands-Indië 1940-1946 / Gouvernementeel Intermezzo 1940/42

Samenwerking Havenbedrijf Rotterdam en Rotterdam The Hague Airport voor duurzamere vliegtuigbrandstof

Samenwerking Havenbedrijf Rotterdam en Rotterdam The Hague Airport voor duurzamere vliegtuigbrandstof

Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en het Havenbedrijf Rotterdam gaan hun samenwerking intensiveren voor het verduurzamen van de luchtvaartsector. Op de eerste dag van de World Hydrogen Summit in Ahoy Rotterdam tekenden de luchthaven en het havenbedrijf een intentieovereenkomst voor het verder ontwikkelen van toeleveringsketens voor duurzamere brandstoffen, zoals Sustainable Aviation Fuels (SAF) en waterstof als vliegtuigbrandstof. Beide havens werken aan het opzetten van nieuwe ketens voor de toevoer, productie en afname van alternatieve brandstoffen en gaan kennis delen op dit gebied.

Verduurzaming van de luchtvaart

De verduurzaming van de luchtvaart kent een drietal richtingen. Ten eerste duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF). Deze alternatieve brandstoffen kunnen bijgemengd worden in

bestaande vliegtuigen. Ten tweede batterij-elektrisch vliegen, waarbij batterijen als energiedrager in het vliegtuig worden gebruikt. Ten derde het gebruik van groene waterstof als duurzame energiedrager. Voor RTHA zijn alle drie de richtingen relevant en toepasbaar. Zo zal er voor kortere vluchten zoals lesvluchten elektrificatie plaatsvinden en wordt er in de komende jaren versneld SAF bijgemengd boven de Europese bijmengverplichting op de luchthaven voor de commerciële luchtvaart. Daarnaast legt de luchthaven ook de focus op het toepassen van waterstof. Deze nieuwe vorm van luchtvaart vergt naast de ontwikkeling van waterstof-aangedreven vliegtuigen ook de ontwikkeling van compleet nieuwe waterstofinfrastructuur op luchthavens en bijbehorende (toeleverings)ketens. De opgedane kennis en ervaring wordt op dit nieuwe gebied gedeeld met en tussen andere (Europese) luchthavens.

Luchthaven en haven

In de haven van Rotterdam wordt zowel duurzame kerosine op basis van biobased grondstoffen (SAF) als waterstof geproduceerd en geïmporteerd door diverse partijen. Bedrijven als Shell, Neste, Varo, UPM en BP hebben hiervoor aankondigingen gedaan en de eerste fabrieken zijn momenteel in aanbouw. Naast deze biobased SAF zal er in de toekomst ook vraag zijn naar SAF op basis van CO₂, eFuels genaamd. Voor de productie van eFuels is waterstof als bron nodig. RTHA is een relatief kleine luchthaven waar ruimte is voor innovatie op het gebied van nieuwe brandstoffen. Zo is er een kleinschalige vloeibare waterstofopslag in ontwikkeling en heeft het meerdere waterstof-gerelateerde projecten op de planning staan. Daarnaast bevindt de luchthaven zich dichtbij de Rotterdamse haven waar deze nieuwe brandstoffen aanwezig zullen zijn. De regio lijkt daardoor goed gepositioneerd om actief bij te dragen aan de verduurzaming van de luchtvaart en kan zo een hub gaan vormen voor verduurzaming van de luchtvaart.

Ontwikkeling van nieuwe toeleveringsketens

Verschillende elementen spelen een rol bij het bouwen van nieuwe ketens voor alternatieve brandstoffen: de infrastructuur, transportketens, standaardisering en certificering en bijbehorende (nieuwe) veiligheidseisen. Deze ontwikkeling vergt compleet nieuwe samenwerkingen en nieuwe partijen die elkaar moeten vinden om de ketens voor de levering van deze brandstoffen op te bouwen. De samenwerking tussen Havenbedrijf Rotterdam en luchthaven Rotterdam The Hague Airport maakt het mogelijk om deze ketens op kleine schaal te bouwen, ervan te leren en daarna groter uit te rollen. Zo kan de samenwerking gaan dienen als blauwdruk voor toeleveringsketens van duurzamere brandstoffen als SAF en waterstof voor andere regio's en grotere luchthavens, zoals bijvoorbeeld Schiphol. Deze samenwerking brengt de partijen die benodigd zijn om deze nieuwe ketens te ontwikkelen ten behoeve van de verduurzaming van de luchtvaart dicht bij elkaar.

Havenbedrijf Rotterdam en RTHA zijn begonnen met een studie naar de volume verwachtingen richting 2050 en bijbehorende (toeleverings)ketens. Daarnaast staan op de luchthaven de eerste pilotcases al gepland als onderdeel van het Dutch₂ Aviation Hub waterstofprogramma. Voor het valideren van deze verwachtingen en het verder uitbouwen van de ketens zijn beide partijen op zoek naar partners. Partijen die hierin een bijdrage kunnen leveren worden uitgenodigd om met RTHA en of Havenbedrijf Rotterdam contact op te nemen.



Beginjaren 60 in de Schooten te Den Helder....

Jannie, mijn buurvrouw en haar vriendin hebben het over een man, die Jannie tijdens het laatste carnaval in 't Huys Tijdverdrijf heeft leren kennen.

"Hij heeft mij toen uitgenodigd, naar zijn kleuren-tv te komen kijken," vertelt Jannie.

"Was hij netjes?"

"Heel netjes," verzekert Jannie, "maar ook een beetje achterbaks.

Toen ik ten slotte afscheid nam, bemerkte ik, dat hij helemaal geen televisie had."



FLINKE VERTRAGING PEPPERDUUR NIEUW MARINESCHIP HR. MS. DEN HELDER

Den Helder ■

Het Combat Support Ship (CSS) Den Helder wordt circa een jaar later opgeleverd dan eerst de planning was. Het bevoorradingsschip heeft bij de bouw in Roemenië vertraging opgelopen door 'tegenslagen in de productie en de inbedrijfstelling'.

Dat staat in het woensdag verschenen Defensie Projectenoverzicht 2024. De oplevering van het schip aan Defensie was eerder voorzien voor dit jaar. Het CSS werd in juni in Den Helder verwacht. Die overdracht verschuift naar begin 2025. De varende beproeving en overtocht naar Nederland staan nu gepland voor komend najaar. Daarna start de afbouw en de integratie van sensor-, wapen- en commandosystemen.

De oplevering aan Defensie is dus voorzien voor begin volgend jaar. '2025 kent een intensief vaar- en beproevingsschema waarna het schip naar verwachting eind 2025 wordt overgedragen aan het Commando Zeestrijdkrachten', zo valt te lezen in de rapportage.

In september 2022 werd bekend dat een deel van de extra investeringen uit de Defensienota van dat jaar worden uitgegeven aan de toekomstige Zr.Ms. Den Helder. Hierdoor wordt de Den Helder (wel) uitgerust met meer bewapening voor zelfverdediging, een rondzoekradar en systemen voor elektronische oorlogsvoering.

Nu deze systemen succes- vol zijn aanbesteed, maakt Defensie woensdag ook het projectbudget van het bevoorradingsschip wereldkundig.

Met de bouw van het CSS is bijna 45S miljoen euro gemoeid.

Ook de vervanging van de mijnen- bestrijdingsvaartuigen neemt meer tijd. De marine heeft samen met België twaalf nieuwe mijnenbestrijdingsvaartuigen aangeschaft. Beide landen krijgen er zes. De eerste twee, de Oostende voor België en de Vlissingen (NL) liggen reeds te water. Ook aan vier andere platforms wordt momenteel gewerkt. Door vertragingen bij toeleveranciers, verloop van technisch personeel en ingébrachte aanpassingen is de levering van de eerste vier schepen vertraagd. Bij de eerste twee Nederlandse schepen gaat het om respectievelijk zes maanden en een maand.

Tomahawks

Goed nieuws is er vanuit de Verenigde Staten: dat land geeft naar verwachting deze zomer groen licht voor de aanschaf van Tomahawk- kruisvluchtwapens door de marine. Zowel de Nederlandse luchtverdedigings- en commandofregatten (LC) als de onderzeeboten worden uitgerust met Tomahawks, die een bereik van meer dan duizend kilometer hebben. Het komende decennium vervangt de marine een groot deel van haar vloot.



Het bevoorradingsschip Zr. MS. Den Helder in aanbouw.

FOTO DEFENSIE

De zeemacht krijgt onder meer nieuwe onderzeeboten, M-fregatten (wordt ASWF) LC- fregatten en de huidige twee grote landingsschepen (LDP's) en vier patrouilleschepen (OPV's) worden ingeruild voor zes schepen van eenzelfde nieuwe klasse.

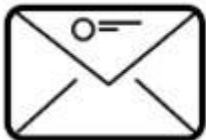
Capaciteitsproblemen

De marine kampt al geruime tijd met personele capaciteitsproblemen. Die zijn in 2023 niet verbeterd, zo schrijft het ministerie van Defensie. 'Met de realisatie van 62 procent van de aanstellingsopdracht (tegen 68 procent in 2022) valt de werving van personeel tegen.

Netto leidt dit tot krimp van de aantallen militair personeel (-90), het burgerbestand is daarentegen wel gegroeid (+180)'.
Zo krijgt het nieuwe Combat Support Schip een relatief kleine bemanning van 76 personen.

De wens om vijftig procent van de bemanning direct uit de burgermaatschappij te halen, ging echter niet in vervulling. Van de 166 sollicitanten werden er negen daad werkelijk aangenomen. Anderen voldeden niet aan de competenties, werden fysiek afgekeurd of haakten zelf af.

 **HELDERSE COURANT**
Noordhollands Dagblad v.d. Casper Duin



Reacties lezerspost

Reactie op het Publicatiebord nummer 20 van Emiel van Spaandonk,
Eén van de mannen die alles van nabij heeft meegemaakt.

Onderwerp: mijnenruimers m.o.d.

Hoi Arie en L.s.,

Naar aanleiding van het artikel over collega van Kooten hierbij een artikel dat was verschenen in Alle Hens naar aanleiding eerherstel mijnenruimers

Gegroet,

Emiel van Spaandonk

INTRODUCTIE

Emiel, hartelijk dank voor je reactie.

Ik was niet bekend met het stuk uit Alle Hens, maar er is uiteindelijk in 2019 toch (beter laat dan nooit) erkenning gekomen voor deze groep helden.



Tekst RITM Arthur van Beveren Foto Paul Tolenaar

Erkenning veteranen voor mijnenruimen na WO-2

Onder dankzegging aan Alle Hens kunt u het stuk uit nummer 04/ 2019 vinden onder de link:

Klik hiervoor op het plaatje....



BATAVIAASCH NIEUWSBLAD

Hoofdredacteur : J. H. RITMAN

OCHTENDBLAD

Directeur : G. MOLENAAR

10 mei 1940



De Inval der Hunnen

In de Lage Landen is slechts een nieuwe fase in den strijd om de hegemonie in Europa en over da wereld, die Hitler heeft ontketend. WIJ hebben wel nimmer de illusie gehad, dat eenigerlei overweging van recht of rechtvaardigheid een rol zou spelen in de besluiten van Berlijn. Wel hebben wij gehoopt en verwacht, dat onze wil om ons te handhaven, gepaard aan de duidelijke demonstratie van onze bereidheid om de wapens op te nemen tegen wie zich tegen ons zou keeren, ons buiten den strijd zouden kunnen houden.

Het heeft niet zoo mogen zijn. Met reine handen, heeft onze Koningin gezegd, gaat men ginds ten strijde ter verdediging van ons grondgebied, van onze soevereiniteit, van onze beschaving, van onze rechten. Wij zullen zware Slagen te verdragen krijgen. Misschien zwaarder dan wij zullen kunnen verdragen. Maar geen Nederlander kan twifelen aan het uitelndelijk resultaat van ons verzet. WIJ zullen misschien worden overweldigd, maar nooit zullen vrije Nederlanders den nek buigen voor den overweldiger, en tenslotte zal het einde van den strijd onze zegepraal moeten zijn. Wij gelooven aan een voortstuwende wereldorde, niet aan de overwinning van de machten der duisternis. Welke ook onze beproevingen zullen zijn, tenslotte zal de geest ongebroken blijven en wij zullen als zelfstandige natie herleven.

Wij hier in Indië zijn tot machteloosheid gedoemd..... oogenschijnlijk. Wanneer wij onzen plicht doen, verlichten wij daardoor evenzeer de lasten van, het Vaderland als zij, die thans voor zoo oneindig veel zwaarder laak staan.

Laat ons niet toegeven aan de verleidingen van het gerucht, laten wij ons beheerschen en onze emoties da baas blijven..... laten wij hier in dit land, waar Nederland in moderne tijden de oude tradities wist te doen leven, toonen dat wij blijven die wij waren.

BRIEVEN

Ge8te

Stelt U zich eens voor burgemeester van Lutjebroek, ü en uw gezin scheidende op een emmertje.

De kamer is niet alleen schadelijk voor de gezondheid, maar ondermijnt ook de zedelijkheid van mijn 8-jarig zoontje.

Wij zijn zo bekrompen, dat wij slechts 2 bedden in het vertrek kunnen gestellen. Wij hebben 't dan ook zo benauwd dat wij ons niet kunnen keren van de ruimte.

Ik heb reumatiek en een zoontje van 4 jaar. Dat komt allemaal van de vocht, U moet hier iets aan doen.

Wij zitten zo krap dat de mensen van naast ons die griep hebben ons voor de dunne muren kunnen aansteken. Als u eens poolshoogte kwam nemen, kom U ook de griep krijgen.

Aan de ene kant is mijn vrouw in verwachting en aan de andere kant regent het in.

De WC is bouwvallig en zodoende kunnen wij daar niet langer huizen. Als het hard waait zijn wij met levensgevaar verbonden.

A. Zielepoot



Ingevlogen post



OPROEP

Op 14 maart 1904 werd op Tholen een broer van mijn Opa geboren: Christoffel Leendert (Chris) Hoogerwerf. Als zoveel jongens uit die tijd werd hij na de Lagere schooltijd tot zijn 17e jaar visserman, waarna hij in september 1921 als lichtmatroos en later tremmer ging varen op het ss Voorburg voor de Rotterdamse rederij Van Nievelt Goudriaan en Co te Rotterdam.

Na voor een paar jaar voor verschillende rederijen als stoker te hebben gevaren, op o.a. het ss Zwijndrecht,

ss Miras, ss Merak en ss Algenina? ging hij in de Rotterdamse haven werken als stoker-kraandrijver voor de Steenkolen Handels Vereniging. Hij hield dit 9 maanden vol en monsterde als stoker toen aan bij de Holland-Amerikalijn op het ss Nieuw-Amsterdam.

Na 2 ½ maand (februari 1927)) droste hij te New York van dit schip en ging in januari 1928 als olieman werken in het Barclay Building (New York). In mei 1928 stapte hij als passagier aan boord van het ss Veendam. Daarna volgt er een periode als havenarbeider, werkeloosheid en varen op verschillende schepen: ss Jobshaven, ss Jildum en ss Aldebaran. Uiteindelijk stapte hij weer aan wal en ging werken voor Thomsens Havenbedrijf tot 4 maart 1943. Hij nam ontslag omdat hij werd opgeroepen voor de Arbeidsinzet in Duitsland. Om dit te voorkomen had hij zich gemeld bij een firma, die personeel uitzond voor de Organisation Todt en hij werd te werk gesteld in diverse havenplaatsen in Noorwegen als havenarbeider.

Hieronder volgt een stukje uit zijn Procesverbaal van verhoor toen hij werd verhoord als één van de ongeveer 2100 Nederlanders, die uiteindelijk als Engelandvaarder in Londen terecht kwamen:



Bron: Wikipedia

“Met den Chef van de Transport Flotte Speer genaamd KAUFMANN kreeg ik ruzie over het werk. Ik liet volgens hem niet hard genoeg werken. Ik werd ontslagen, doch op het hoofdbureau te Oslo werd dit ontslag niet aangenomen en overgeplaatst naar Bergen, als baas van het havenbedrijf. Daar ben ik werkzaam geweest tot 24 November 1944. Wegens herhaalde oneenigheden met den Chef van Koster Wesselch en Wichmann, werd ik overgeplaatst naar No-I-Rana. Na 2 dagen vertrokken naar Oslo. Tewerk gesteld te Moss tot 6 Januari 1945. Op 6 Januari 1945 ben ik met ZIJDERVELD en in gezelschap van een Noor per spoor naar Frederiks- stad gereisd en met een route-boot naar een eiland. Voor 100 Kronen en een flesch jenever hebben bewoners van het eiland een roei-boot gegeven en met deze boot zijn wij met ons drieen overgeroeid naar Stromstad, waar wij 20 km. ten Noorden landden. Wij hebben ons daar vervoegd in een boerderij. Deze hebben de politie opgebeld en door de politie zijn wij overgebracht naar Oseuka in een kamp. Daar ben ik verhoord door een afgevaardigde van het Nederlandsche Consulaat en ben tewerk gesteld en op 6 Maart 1945 door bemiddeling van het Nederlandsche Consulaat per vliegtuig overgebracht naar Engeland, waar ik op 7 Maart d.a.v. ben geland om dienst te namen bij het grondpersoneel der Nederlandsche Luchtstrijdkrachten.”

Het resultaat van het PV was dat hij werd geclassificeerd als: “Politiek betrouwbaar”.

Waar gaat de oproep over: Er zijn aanwijzingen dat Chris een aantal jaren (jaren '50) heeft gewerkt op het Onderzeeboot-emplacement aan de Waalhaven te Rotterdam. Zijn er misschien nog mensen, die hem daar gekend hebben? Het is niet duidelijk of hij marineman was of, bv, als MBK een wachtsfunctie daar vervulde. Hopelijk dat iemand hier nog duidelijkheid in kan scheppen.

André Hoogerwerf

Uw reacties kunt u sturen aan de redactie van “ten Anker”.



Ingevlogen post

A. Dubbeldam

Geachte redactie en/of Ls,

Is er ergens een reis verslag, c.q. verhaal te vinden over de najaarsreis van Hr.Ms. Borculo en de Alblas 1960 naar Faslane Schotland i.v.m. proefnemingen ?

Noot redactie: In mijn archief heb ik géén verhalen kunnen vinden, wel een reisverslag uit de jaarboeken KM 1960.

Ik zal deze in een van de volgende uitgaven van ten Anker publiceren.

