



Dit digitale blad is een samenraapsel van wetenswaardigheden en ongein betreffende de Koninklijke Marine en Koopvaardij uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman, verder genoemd: de redactie!

Disclaimer

"De redactie is niet verantwoordelijk voor pagina's van externe organisaties waarnaar verwezen wordt."

" De redactie geeft geen enkele garantie inzake de juistheid of de volledigheid, of het bijgewerkt zijn van de informatie die werd geraadpleegd of die via werd uitgewisseld."

"Ook kan ik geen garantie bieden, noch aansprakelijk gesteld worden voor schade die, rechtstreeks of indirect het gevolg is van een onderbreking in de beschikbaarheid van de gepubliceerde gegevens"



Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik hoop wel dat onze lezers respect tonen en zonder er toestemming voor te vragen niet lukraak uit dit document kopiëren voor andere doeleinden dan voor privédoeleinden.



tenanker@kpnmail.nl
1^e jaargang – nummer 5 extra editie Hr.Ms. Naarden
9 maart 2018



Houte Klomp: Houten Myrenegget : Dokkum-klasse

www.debakstafel.nl





De Postboei.....

Geachte abonnees,
Onderstaand berichtje kreeg ik via mijn website www.onzevloot.weebly.com.

Naam

Alfred Huisman

E-mail

huisman.ar@gmail.com

Commentaar

hallo Heer,

Ik ben sinds enige jaren vrijwilliger op de O.S.Naarden ex M823 Hr.Ms.Naarden.

De Grijs Dame ligt tegenwoordig in de Farmsumerhaven bij Delfzijl en is eigendom van het Zeekadetkorps delfzijl.

Misschien is het leuk om een paar foto's op de site te zetten.

Groet Alfred.

De daarbij toegevoegde foto's van ex-Hr.Ms. Naarden bezorgde mij een warm gevoel temeer omdat het gaat over een mijnenveger van Nederlandse makelij en die na ruim 60 jaren er nog zo vief gemeerd bij ligt, keurig in de tjet en zo op het oog goed onderhouden dat ik hier gewoon aandacht aan wil geven.

Ik moet wel toegeven dat ik zelf niets met mijnenvegers van doen heb gehad in mijn marine periode behalve de enkele maanden dat ik als kwartiermeester heb gebivakkeerd bij de conservatie. Ieder ochtend een rondje over deze mottenballenvloot om te kijken of

alles nog goed gemeerd lag, de trossen nog goed stonden en zo nodig opnieuw zetten daar waar nodig! Verder pleegden we hier en daar wat onderhoud en om de zoveel tijd moesten we wat verhalen.

Spannend hoor zo'n plaatsing! Maar nu even terug naar deze foto's van Alfred....

Puik zoals ze daar ligt; dit moet het werk zijn geweest van een stel fanatieke vrijwilligers en ik kan u verzekeren dat die schaars zijn in deze tijden.



Mijn nieuwsgierigheid werd gewekt en ik ben aan het Googelen gegaan en kwam zo al snel terecht op de prachtige website van ZKK Delfzijl. Daarna heb ik contact opgenomen met vrijwilligers van de stichting waarna een gesprek volgde met de huidige commandant van de Naarden, mevrouw Monica Spelde

<http://www.zkkdelfzijl.nl/>

In dat gesprek is door mij aangegeven dat er onder onze lezers veel oud personeel van de Mijndienst is en deze het best wel interessant zouden kunnen vinden om te lezen over het reilen en zeilen van de Naarden van na de overdracht tot heden.

Hierover hebben we samen wat zitten brainstormen en heb ik gevraagd of een van de vrijwilligers misschien een stukje wilde schrijven teneinde dit met ons te delen.

Na verder verkregen info over dit schip kreeg ik onderstaande toegezonden van sobat Sijbrand Kamer die als hofmeester 1^e klas op de mijnenvegers heeft gevaren en in het bezit was van het schitterende boek "Werkpaarden van de Mijndienst"



Uit dit boekwerk, wat een prachtige bron van informatie is, komen de onderstaande gegevens....



Hr.Ms. Naarden M 823

Naam:	Naarden
Type schip:	kustmijnenveger Dokkumklasse
Naamsein:	M 823
Roepnaam:	PAYT
Bouwwerf:	NV Wilton Fijenoord te Schiedam. Bouwnummer 751.
Kiet legging:	28-10-54
Tewaterlating:	27-01-56
In dienst gesteld:	18-05-56
Laatste maal uit dienst:	13-12-96
Afgevoerd:	15-11-99
Verbouw:	FRAM 1974-1976. LVO in 1988/89. Accommodatie verbeteringen in 1991 en 1992.

Levensloop.

Gebouwd in kader van MDAP. USN MSC 183.

1956

Op 1 mei overgedragen door USA aan KM. Op 18 mei voor de eerste maal in dienst gesteld. Deelname vlootshow Rotterdam. Op 12 november reeds uit dienst.

1961

Op 22 maart in dienst. Het schip wordt ingedeeld bij SMV 127. Bezoek aan MCMTT te Oostende. Deelname operatie Clean Sweep. Neemt deel aan vlootshow bij Scheveningen.

1962

'Ingedeeld bij SMV 127. Opwerkend vanuit den Helder. Zomerreis. MCMTT. Oefeningen. Benelux vlootdagen. Oefenend met het Britse MSS2 vanuit Den Helder.

1963

Ingedeeld bij SMV 127 tot 10 maart daarna bij SMV 128. Wekelijks vaar- en veeg oefeningen, voornamelijk in de Noordzee en de Zeeuwse wateren. Doet tijdens de

oefening Skuber Mor dienst als ondersteuningsschip. Deelname aan een zomer oefenreis. Benelux-vloeddagen. MCMTT. Ter opluistering van de viering van 150 jaar Koninkrijk verbleef SMV 128 van 29 november tot 2 december te Scheveningen.

1964

Ingedeeld bij SMV 128 tot 15 september. Het squadron oefent op de Noordzee en de Waddenzee, waarbij verschillende Nederlandse havens worden aangedaan. Zomerreis. Vlootschouw Oostende. Op 15 september uit dienst gesteld voor vierde traps onderhoud.

1965

Proefvaart van 1 maart tot 15 april. Vervolgens in conservatie.

1976

14 mei in dienst gesteld. Ingedeeld bij Mbron 11, Zomerreis. Opwerken. Nato oefening.

1977

Ingedeeld bij Mbron 11. Deelname aan een voorjaarsreis en een zomerreis. Op 5 september in derde traps onderhoud te Den Helder.

1978

Het schip is ingedeeld bij Mbron 11 van Mb-flot 1 te Den Helder. Opwerken en oefenen. Voor- en najaar reis.

Zomeroefenreis naar de Scandinavische wateren. Deelname vlootschouw Oosterend (Texel).

1979

Ingedeeld bij Mbron 11. Opwerken vanuit Den Helder in januari sterk gehinderd door de ijsgang op de Noordzee. MCMTT. Flottieljeoefening in juni wordt voortijdig afgebroken in verband met een zoekactie naar een vermiste Starfighter van de Koninklijke luchtmacht. Deelname aan een zomerreis. Oefent in Frankrijk in kader van Franse uitwisseling.

1980

Schip ingedeeld bij Mbron 11. Winteroefen reis. MCMTT. Flotex. Norminex. Zoekactie F-16 op IJsselmeer, Raakt geboeid op Waddenzee. Zomerreis. Deelname Rotterdam Maritiem, Franse uitwisseling.

1981

Schip ingedeeld bij Mbron 11. Onderhoud en opwerken vanuit Den Helder. Bezoeken aan MCMTT. Deelname aan Flotex. Voert een najaarsreis uit.

1982

In SNFC van 9 mei tot 14 juli, overigens ingedeeld bij Mbron 11. Voorjaarsreis en MCMTT. Flotex. Veel technische problemen in SNFC. Van augustus tot november ligt het schip voor reparatie en onderhoud in Den Helder.

1983

Naarden is achtereenvolgens ingedeeld bij Mbron 11 van 1 januari tot 20 juni, Mbron 31 van 20 juni tot 14 juli, Mbron 32 van 14 juli tot 21 oktober en SNFC vanaf 21 oktober. Op het Haringvliet wordt gedurende de nacht van 1 februari zeer zware storm ondervonden, die tot gevolg heeft dat de Ommen, met de langszij afgemeerde Naarden, met krabbend anker verdagen op een ondiepte aan lagerwal. Met behulp van sleepboten worden de schepen onder de condities van Lloyds Open Form van de ondiepte getrokken en langszij een steiger afgemeerd in de vroege ochtend van 1 februari. De schade wordt hersteld op RWW. Oefenend in Noorse wateren. Vervolgens deelname aan een zomer reis. SNFC periode.

1984

Tot 16 april in SNFC, daarna Mbron 32. In SNFC verband oefenend in Noordzee en Noorse wateren. In maart operaties boven de Poolcirkel gedurende deelname oefening Teamwork vanuit Tromsø. Nationaal wordt de adelborsten kruisreis uitgevoerd.

1985

Ingedeeld bij Mbron 32. Tot 22 mei in onderhoud, daarna opwerken, verlof en zomerreis Mbflot 3 naar Swansea en Plymouth. Van 6-22 september ingedeeld bij SNFC voor de oefening Ocean Safari. In het najaar opwerkend en oefenend vanuit Vlissingen.

1986

Ingedeeld bij Mbron 32. Voorjaarsreis. Oefening Norminex, Adelborsten kruisreis. NATO-oefening Northern Wedding. Najaarsreis naar Aarhus en Odense.

1987

Ingedeeld bij Mbron 32. Deelname aan een Voorjaarsreis en de adelborstenkruisreis. Van 24 augustus tot 3 november reparatieperiode.

1988

Ingedeeld bij Mbron 32 tot 3 juni. In april

tijdelijk toegevoegd aan SNFC. Op 3 juni uit dienst voor LVO,

1989 Op 13 januari wederom in dienst. Deelname aan Flotex en Voorjaarsreis. Deelname oefening Norminex. In augustus naar visserijfeesten te Arcachon. Het schip wordt regelmatig **ingezet voor Vipol**, In september tijdelijk toegevoegd aan SNFC. In november maakt het een oefenreis naar Schotse wateren.

1990

In februari oefenreis.. MCMTT. Adelborstenkruisreis met bezoeken aan Glasgow, St Malo, Rosyth, Leith, Aarhus en Kopenhagen. Na verlof deelname NL Invitex en onderhoud.

1991

In januari bij de werf Vlaardingen Oost voor verbouwing. Opwerken Nederlandse wateren. Deelname aan een zomerreis. Vanaf 5 oktober in jaarlijks onderhoud.

1992

Opwerkend met mijnenvraagtraining te Oostende. Deelname Blue Harrier Adelborstenkruisreis 1 juni tot 9 juli. Vanaf 2 oktober bij GNM voor verbouw kombuis en slaapverblijven tot 2 november en dan jaarlijks onderhoud.

1993

Opwerken en MVTT in Oostende. Adelborstenkruisreis. Na samen met Sittard Esbjerg te hebben bezocht, gaan beide schepen in opmars naar Stavanger om Hellevoetsluis naar Den Helder te slepen. In najaar kustwacht taken.

1994

Opwerken onder leiding van CMBFLOT 1. Na een onderhoudsperiode MVTT te Oostende. Uitvoering kustwachttaken en deelname de adelborstenkruisreis.

1995

Ingedeeld bij Mbflot 3. De schepen van het flottielje ondernemen in diverse verbanden meerdere reizen. Adelborstenkruisreis.

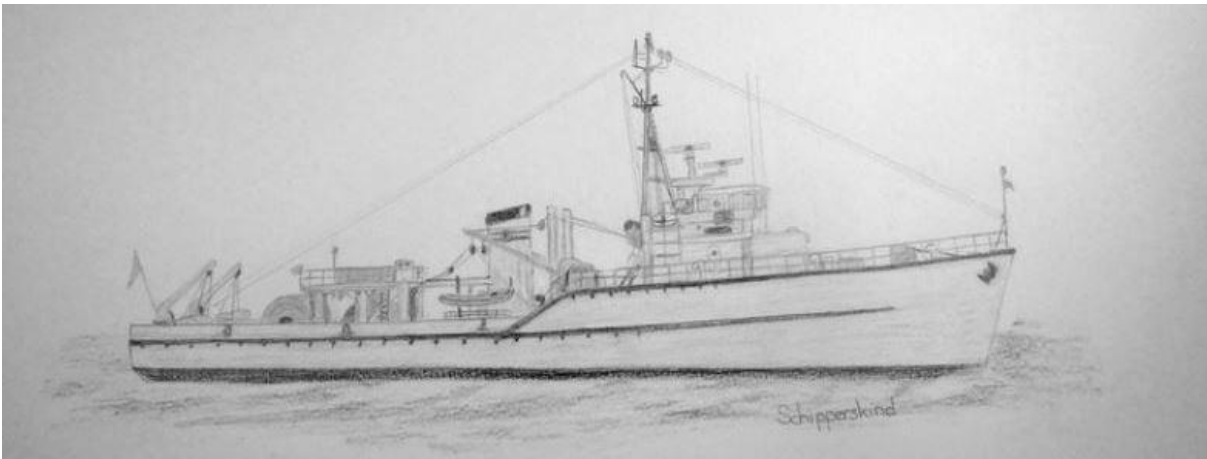
1996

De eerste onderhoudsperiode van het jaar loopt een aantal weken uit vanwege te hoge asbestconcentratie in de machinekamer. Uitvoering kustwachttaken en MVTT. Adelborstenkruisreis. Bezoeken aan Zaandam en Maassluis. Op 11 oktober meert het schip voor de laatste keer af te Den Helder, waar het op 13 oktober voor de laatste keer uit dienst wordt gesteld en in eerste reserve wordt genomen. Per 13 december de B-status toegekend.

1997

Naarden ter beschikking gesteld aan Zeekadet Korps afdeling Delfzijl ter vervanging van de Roermond.

1999 Op 15 november uit de sterkte afgevoerd. In bruikleen en in april 2000 geschonken aan het ZKK Nederland.



Havens die tijdens zijn levensduur zijn bezocht:

Aalborg (3x), - Aarhus (5x), - Aberdeen(2x), - Alesund, - Amsterdam, - Antwerpen (2x), - Arcachon, - Arendal (3x), - Ayr, - Bergen, - Bodö,- Bremen (2x), - Bremerhaven, - Brest (7x), - Bristol (2x), - Cardiff, - Chattam, - Cherbourg (4x), Cork (2x) , - Cuxhaven (2x), - Dartmouth, - Dieppe, - Drammen, - Dun Laoghaire (2x), - Dundee(3x), - Esbjerg(4x), - Eckernförde, - Eidfjord, - Flensburg (2x), - Floro, - Fredrikstad (4x), - Gdynia (3x) , - Gent, - Göteborg (2x), - Glasgow (2x), - Goole, - Great Yarmouth, - Grimsby(2x), - Guernsey(2x), - Haakonsvern, - Hamburg (4x), - Helgoland, - Hull (2x), - Invergordon (2x), - Ipswich(3x), - Kalmar (2x), - Karlskrona (2x), - Kopenhagen(7x), - Korsor (2x), - Kotka, - Kristiansand (4x), - Lanveoc, - La Pallice, - Le Havre, - Leith (7x), - Limerick (3x), - Londen(2x), - Loriënt (3x), - Lowestof, - Lübeck (3x), - Maassluis, - Malmö (2x), - Moerdijk, - Molde (2x), - Namsos, - Nantes, - Narvik, - Newcastle(6x), Odense (3x), - Oostende (20x), - Plymouth (4x), - Portree, - Portsmouth, - Rosyth (5x), - Rendsburg (2x), - Rouaan (2x), Ramsund, - Scheveningen, - Stavanger (4x), - St Malö (2x), - St Nazaire, - Strömstad, - Svenborg (6x), - Swansea, - Torquay (2), - Tromsö, - Trondheim (2x), - Uddevalla(3x), - Ullapool, - Willemshaven (7x), - Willemstad, - Ystad (2x), - Zaandam,- Zeebrugge, -

Visserijpolitietaken.

In 1881 werd door Groot-Brittannië, Frankrijk, Duitsland, Denemarken, België en Nederland een verdrag opgesteld, dat de rechten en plichten van vissers uit de betrokken landen regelde. In deze "Noordzee Conventie" welke in 1882 bekrachtigd werd, werden regels opgesteld over de visserij op de Noordzee buiten de territoriale wateren, het voeren van de juiste nationaliteits-en onderscheidingstekenen, de visserij-technische voorschriften om beschadigingen van netten en tuig te voorkomen, rechten en plichten bij onverhoopte schade, verbod tot het aan boord hebben van vernielingswerktuigen en tenslotte de handel in sterke drank op zee. Direct na de Tweede Wereldoorlog was er weinig controle

op de visserij, men had de voeding te hard nodig en de middelen van de Koninklijke Marine waren niet toereikend. In plaats van de Noordzee Conventie, hoewel nog steeds van kracht, hanteerde het Ministerie van Visserij nu de afspraken van de North East Atlantic Fishery Conventions; hier viel de Noordzee ook onder. Fregatten van de Roofdierklasse en patrouilleboten van de Balderklasse gingen visserijpolitietaken uitvoeren. Zij controleerden op maaswijfde. Eigenlijk moesten zij ook de regelgeving van het Schepenbesluit, controleren, maar de autoriteiten gaven hieraan geen enkele prioriteit. Toen de Roofdierfregatten en P-boten uit dienst genomen werden, viel er een gat in de controles, dat opgevuld werd door mijnenvegers van de Dokkum-klasse.

De visserijregels werden inmiddels door de Europese Gemeenschap opgesteld en van



belang waren nu vooral de vangsthoeveelheden. Waar de sfeer eerst gemoedelijk was, werd nu het inspecteren steeds grimmiger. De marineofficier die aan boord stapte om te controleren, had niet meer voldoende kennis van zaken en werd ongeloofwaardig. De inspecties werden nu uitgevoerd door ambtenaren van de Algemene Inspectie Dienst en de Rijkspolitie te water, die door de schepen van de Mijndienst op zee werden getransporteerd. Overigens waren ook meldingen van mijnenvegers omtrent het aantreffen van vissers in bepaalde gebieden rechtsgeldig. Eenheden van andere ministeries werden ook ingeschakeld en de acties werden vanaf 1987 gecoördineerd door de Kustwacht en later het Kustwachtcentrum.

WU's werden regelmatig ingezet voor Kust wachttaken, wat moge blijken uit het feit dat op 15 oktober 1996 de Sittard een visser een taart aanbood, omdat hij de 100ste visserman was die dat jaar werd geïnspecteerd.

Squadron mijnenvegers 127

Samenstelling: Hr. Ms. Venlo, Aalsmeer, Axel, Meppel, Gieten tot 20 maart 1961, Naarden vanaf 22 maart 1961.

Het commando over squadron mijnenvegers 127 werd in het jaar 1961 gevoerd door luitenant ter zee der 1e klasse H. van Hoeven.

Het gehele jaar werden intensief vaar- en veegoefeningen gehouden in Noordzee, Waddenzee en Zeeuwse wateren, zowel in verband als individueel. Behalve een zeer groot aantal bijzondere opdrachten, werden onder meer de volgende operaties uitgevoerd: In NATO-verband: 1-13 mei deelname aan de oefening Sea Dragon nabij Brest en Quiberon door Hr. Ms. Venlo, Aalsmeer en Naarden, aangevuld met Hr. Ms. Hoogeveen van Squadron mijnenvegers 128 en daarop aansluitend een operationeel bezoek aan Brest tot 15 mei. 21-30 september deelname aan de oefening 'Long Hop' nabij Ostende door Hr. Ms. Venlo, Meppel, Axel en Naarden.

In intergëallieerd verband.' In oktober en november, namen alle schepen deel aan de operatie 'Clean Sweep', omvattende het vegen en verbreden van de ET-route benoorden de Waddeneilanden. Het eerste gedeelte werd uitgevoerd in combinatie met de Belgische zeemacht en squadron mijnenvegers 128. Tijdens deze operatie werden geen mijnen geveegd.

Reisverslagen uit prille data 's en daarna.....

Reisverslag van de squadrons mijnenvegers 127 en 128. Hr. Ms. A 906 en Hr. Ms. Borculo

29 APRIL - 17 MEI 1961

Brest

Commandant luitenant ter zee der 1e klasse H. van Hoeven

Squadron mijnenvegers 127 :

Hr. Ms. Venlo (vlag), commandant: luitenant ter zee der 1e klasse N. van Hoeven

Hr. Ms. Aalsmeer, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie J. C. Schüller

Hr. Ms. Hoogeveen, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie J. W. A, Peeters

Hr. Ms. Naarden, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie E. A. Steinmetz

Squadron mijnenvegers 128 :

Hr, Ms, Ommen (vlag), commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie A. I. M. Kamps.

Hr. Ms. Gemert, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie F. J, P. Kiesel

Hr, Ms, Giethoorn, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie F. Brabander

Hr, Ms, Drachten, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse, oudste categorie P. L, Bakker Mijnenjager:

Hr, Ms. A 906, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie F. Goote

Basis - en onderhoudsschip :

Hr. Ms, Borculo, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie A, Tortike

De reis was een combinatie van een mijnenveegoefening in bondgenoot- schappelijk verband en een operatief bezoek aan Brest. Squadron mijnenvegers 127, vergezeld van Hr. Ms. A 906 en Hr. Ms. Borculo, vertrok op 29 april uit Den Helder en maakte op 1 mei

ter rede van Brest rendez-vous met squadron mijnenvegers 128. Laatstgenoemd squadron was op 29 april uit Vlissingen vertrokken. Het gecombineerde verband liep op 1 mei ten 17.00 Brest binnen en meerde af in de marinehaven langs de Malin, een oude Franse torpedobootjager, die als drijvende steiger wordt gebruikt.

In verband met de viering van de verjaardag van Hare Majesteit de Koningin werd van top gevlagd en waren de schepen gepavoiseerd. De consul der Nederlanden bracht een bezoek aan de commandant van het verband, waarna ter gelegenheid van de verjaardag van Hare Majesteit de Koningin aan boord van Hr. Ms. Venlo en Hr. Ms. Aalsmeer een aantal autoriteiten en andere genodigden werd ontvangen.

De volgende ochtend bracht de commandant achtereenvolgens bezoeken aan vice amiral d'escadre André M.J. Jubelin, commander Brest subarea Channel, aan capitaine de vaisseau Guy M. J. A. Tandonnet, officer conducting exercise en aan contre amiral Jean M. J. Sourisseau.

In de avond van 2 mei vertrok het verband naar het oefenterrein in de omgeving van de baai van Quiberon; tijdens het verblijf aldaar werd alleen geankerd in genoemde baai, dus zonder enig contact met de wal, Na afloop van de oefening meerden de schepen wederom langs de Malin in de marinehaven te Brest af. Op 12 mei begon het operationele bezoek, waar- bij geen persoonlijke bezoeken meer werden afgelegd. Enige officieren maakten gebruik van de gelegenheid tot zeilen, welke werd geboden door de club nautique te Brest. Op 14 mei werd van top gevlagd en gepavoiseerd ter gelegenheid van de Franse bevrijdingsdag, tevens Jeanne d'Arc herdenking.

Gedurende het verblijf te Brest leverden de Nederlandse schepen een bijdrage aan de Franse walpatrouille. Op 15 mei werd de terugreis aanvaard: squadron mijnenvegers 128 ver- trok naar Vlissingen, en squadron mijnenvegers 127 zette met Hr. Ms. A 906 en Hr. Ms. Borculo koers naar Den Helder. Hr. Ms. A 906 ontving de volgende middag opdracht op te stomen naar Breskens en verliet daartoe het verband. Squadron mijnenvegers 128 arriveerde's avonds te Vlissingen en de overige schepen, met uitzondering van Hr. Ms. A 906, liepen in de ochtend van 17 mei Den Helder binnen.



En nu een van zijn laatste reizen.....

Hr. Ms. Naarden

De eerste onderhoudsperiode van Hr.Ms. Naarden liep een aantal weken uit omdat loszittend asbest werd aangetroffen in de machinekamers. Vanaf 15 april begon het schip met de eerste operationele werkzaamheden van dit jaar.

Tot 19 april voerde het kustwachtaken uit.

Daarna vertrok het samen met Hr.Ms. Sittard naar Oostende voor het beoefenen van het mijnenvegen. op 18 mei was de Naarden precies veertig jaar in dienst van de KM.

De Naarden nam deel aan de Adelborsten-kruisreis en vanaf 2 september voerde hij gedurende twee weken kustwachtaken uit. In het weekend van

6 september bezocht de Naarden Zaandam tijdens de Tsaar Peter de Grote-manifestatie.

Van 20 september tot 11 oktober werd het weer ingezet voor de kustwacht op 4 oktober bezocht het Maassluis voor de viering van De Furiade. op 11 oktober meerde Hr.Ms.

Naarden voor de laatste keer af te Den Helder, waar hij op 13 oktober voor de laatste keer uit dienst werd gesteld en in eerste reserve werd genomen.



ZKK Delfzijl eerst Hr. Ms Roermond, daarna Hr. Ms Naarden. In 1995 werd er doormiddel van een geschreven artikel in de plaatselijke krant dat het Zeekadettenkorps Nederland (ZKK) een korps wilde oprichten in Delfzijl en dat er een voorlichting avond in de oude zeevaartschool. In de voorafgaande tijd waren er al activiteiten geweest t.a.v. een bestuur en een commandant. Op deze avond waren jongelui en oudere op afgekomen, zelfs zo veel dat er een korps opgericht kon worden. De Kon. Marine. (KM) zorgde voor een onderkomen en dat was de Kustmijnenveger ex Hr MS Roermond. En het korps was geboren. Wat nu belangrijk was een ligplaats en een energievoorziening om wat leven in de brouwerij te maken. Dat alles is gelukt, bij de Roermond werd ook een trafo geleverd. De voorlopige ligplaats werd Eemskanaal Zuidzijde. Al met al heeft de Roermond maar een kleine ander halfjaar in Delfzijl gelegen. Het schip werd van onder tot boven onder handen genomen en werd bewoonbaar, dus we hadden een drijvend clubhuis. T.a.v. de technische blijkt dat dit een heel grote uitdaging zou worden. Er miste diverse essentiële onderdelen dat eventueel varen met dit clubhuis de eerste jaren geen optie was. Wat we wel voor elkaar hadden gemaakt dat we ons wel konden voorzien van eigen stroom en zowel zeewater Toiletten en Zoetwater. Maar na anderhalf jaar kwam er een geluid uit Den Helder dat de twee laatste nog operationele W.U. ook uit de vaart werden genomen. Hr Ms Naarden en Hr Ms Sittard naar de domeinen gingen. Omdat er in de tussen liggende tijd steeds contact was tussen het ZKK en de KM begonnen er vanuit het hoofdbestuur van het ZKK-gesprekken op deze twee laatste schepen naar het ZKK te schenken. Dit was gelukt onder voorwaarde dat de schepen in bruikleen naar het ZKK gingen. Zogezegd zo gedaan. De Roermond werd opgehaald door de KM en werd versleept terug naar den helder. Dit was het reisje wel. Toen de sleep boven de eilanden kwam richting Den Helder stond daar een flinke blies, een dikke windkracht 7 à 8. Een kleine voorstelling hiervan, een sleepboot die niet sneller vaart als een 8 à 9 mijl per uur, en de Roermond aan een sleep tuig(je) er achteraan bungelt. De bemanning op de Roermond werden even op hun benen getest. Nou dat waren er weinig die nog recht op stonden, In de generatorkamer stond een diesel generator te draaien.



Nu eerst maar weer naar huis om dit alles te verwerken. Na een X aantal uren werd eindelijk de Roermond weer aan steiger 16 afgemeerd. Toen alles definitief was kregen wij toestemming van de KM om alle bruikbare en eigen middelen over te brengen naar de Naarden. Zogezegd zo gedaan was een hele klus we hadden onze daar een beetje op verkeken, in ieder geval 's avonds weer terug naar Delfzijl. Waar het wachten op was het Groene licht van de KM om de Naarden naar Delfzijl te halen. Dit had nogal wat voeten in aarden, maar het eind besluit werd genomen dat de KM het schip naar Delfzijl vaart, en natuurlijk mocht wij ook mee varen. Dus op een zaterdag begin X November 199X zijn wij (9 man) met drie auto's naar Den Helder vertrokken. Daar aangekomen werden we ingescheept, kregen een zwemvest, werden ingedeeld bij verlaatrol en een kooi toegewezen. Het schip was al in zoverre stoom klaar gemaakt dat we na het middag eten (Blauw hap) konden vertrekken. Rond de avond vertrokken wij richting zee, Dag Roermond en bedankt voor een prachtige 1 ½ jaar clubhuis. Toen we buiten de pieren waren wilde de commandant (de ouwe) eerst diverse testen uitvoeren voor dat wij het ruime sop kozen. Zo werd verlaatrol geoefend, ook niet overbodig Man overboord waarbij even werkelijk de MOB boot overboord ging. Nog diverse apparatuur op de brug en Machinekamer. En ja daar stuiten we op een groot probleem, het radar liep niet mee het moederkompas. Een elektro boer van de KM erbij deze kon eigenlijk niets vinden. Men heeft toen besloten om 2 printplaten te vervangen maar die moeten wel van de wal komen. Wij maakte dit allemaal mee ook wij stonden toen op de brug. Na wat heen en

weer gepraat vroeg onze eerst off. Of hij ook even blik mocht werpen onder in de houtje-touwtje kast onder het scherm. Tensloten was hij niet voor niets een Ex Radio – Radarmontuur bij de KM geweest. Hij pakte het schema erbij ging aan het werk. Intussen was men ook bezig de MOB boot weer te strijken om de printplaten op de wal om te ruilen. Nadat onze eerst off Twee draden om gezet had, puur op kleurcode vroeg hij aan de commandant het schip een paar keer van koers te laten veranderen terwijl dat een LTZ 3 dit op het radarscherm volgde kwam hij tot de conclusie dat alles weer naar behoefte functioneerde. Dus MOB boot weer aan boord en varen maar. Wat ons wel opviel dat de KM een beetje huiverig naar ons keek net of dat wij aan het bespioneren waren? Goed dus eindelijk onderweg naar Delfzijl, Ook wij waren ingedeeld bij de diverse. Dienstvakken dus ik ging de pul in om daar weer een mijn hart op te halen. Dat waren rustige wachtjes alles draaide na behoren. Toen we boven de eilanden waren werd het weer steeds rustige en ja hoor Mist. Dus op het radar verder varen, toch nog een stukje zeemanschap. De reis verliep verder rustig tot wij al rond de klok van 06:00hr de haven binnen liepen. De KM heeft even gevierd dat ook dit reisje gelukt was, waarna als toetje de Veegdiesel in de generatorkamer nog eens een paar keer te starten voor dat zij afscheid namen van Hun Hr. Ms Naarden, nou dat was gelukt. In de vroege middag allemaal in pakkie deftig voor de kleine ceremonie t.b.v. de overdracht van de Naarden naar het ZKK Delfzijl. Nadat de KM met de bus weer naar huis ging stonden (Lagen) wij daar aan de handelskade en moesten het schip verhalen naar de vaste steiger naast het gebouw van Rijkswaterstaat. Onze eerst vuurproef en met een goed gevoel doorstaan. Daar lagen wij dan met een prachtig varende Clubhuis en moesten de kneepjes van het schip in al zijn finesses gaan ontdekken. De praktijk is de beste leermeester, dus zijn wij met een ervaren commandant (altijd bij de bagger gewerkt) naar buiten stukjes varen oefeningetjes draaien en weer naar binnen. Zo kregen alle vakdisciplines een goede training. Gelukkig namen natuurlijk veel vrijwilligers die tot het kader behoorde ook hun praktijkervaring mee waardoor het snel een geoefende club werd. Zo kregen alle vakdisciplines een goede training. Onze eerste grote reis was wel naar het zomerkamp te Middel Harnas, dikke 12 uur varen buiten om zowel door zout als zoet water. Een buitengewoon leuk zomerkamp en heelhuids weer terug in Delfzijl. In 199x of 200x zijn we naar den Helder gegaan voor een dokbeurt op de rijkswerf van de KM. Schip is op het droge gezet en wij konden aan het werk RW had het gehele aan donderkant de baard er af gespoten en wij hebben hem weer in de tjet gezet een behoorlijke klus was dat. Ook alle buitenboord afsluiters zijn gecontroleerd op hun afdichting. Na dit alles weer gouv de plomp.



Verhalen van de WU's.....



Uit het boek 90 jaar mijnendienst.....



Het testen van de hamer.

Er werd een nieuwe elektromonteur aan boord geplaatst, die binnen korte tijd door de mand viel: zijn kwebbel was goed, zijn werk minder. De "Gouden Bal" vond het tijd hem eens duchtig op zijn plaats te zetten. Anderdaags zou de hamer moeten worden uitgezet, maar bij controle bleek dat er het een en ander aan het apparaat mankeerde, zodat de hamer deze keer handbediend buiten boord zou moeten worden gezet. Een ongeschreven mijnendienstwet was dat het laatst aan boord geplaatste bemanningslid de aangewezen man was om, gekleed in kikkerpak, zwemvliezen, duiker- ril en snorkel op de hamer zittend, met in zijn hand een zware moker, buitenboord te worden gezet. Onze stoere monteur dronk er 's avonds in het verblijf geen biertje minder om, maar was wel iets stiller dan normaal. De volgende dag stond hij klaar om opgetuigd te worden voor operatie hamer. Bleker dan hij al was en zeker veel stiller liet hij zich in het pak helpen en uiteindelijk de zware moker aanreiken om daarna plaats te nemen op de hamer. Hij werd gered door de bel, de brug gelaste de operatie af in verband met het slechte weer. Diezelfde monteur redde ons die week nog uit grote problemen. Bij binnenkomst kregen we bericht dat de heer Keesom van Marcandi eerder dan verwacht restant zou komen opmaken en dus "afrekenen". Jammer nu, want uiteraard vanwege schrijven op de lat was er een kastekort van ruim 80 gulden, een aanzienlijk bedrag in die dagen. Het bedrag werd echter door onze monteur voorgeschoten.

Wordt er niet meer gegroet, matroos ?

"Het was in de tijd van vóór de poolpakken en overschoenen. We liepen bij koud weer dus in een houtje-touwtjes-jas. Je was in die jassen op kilometers te ruiken, want ze stonken naar teer verf en peut, kortom naar alles wat uit het kabelgat komt, ja vaak zelfs nog uit het kabelgat van inmiddels al lang verschrote schepen. Aan je voeten droeg je ruw leren laarzen met dikke houten zolen, welke door het hele schip te horen waren, als de wacht aan dek liep. Wat de Mijnendienst over het algemeen tot prettiger dienen maken in vergelijking met vele andere plaatsingen, was het feit dat aan "handen laten wapperen" meer gewicht werd toe- gekend dan aan "militair zijn". Dat kon echter ook wel eens uit de "handen" lopen. Het was onze squadroncommandant al een paar keer overkomen (en velen met hem natuurlijk), dat hem geen eerbewijs werd gebracht door de onderofficier

van de wacht en de leerling (als die er al was) bij het aan boord komen. De handen bleven tot aan de ellebogen in de wijde zakken van de waakjassen. Alle boten van het squadron kregen opdracht de zakken van de jassen dicht te naaien. Bij ons gebeurde dat door de kabelgast, maar hij deed het op een dusdanige wijze, dat je dwars door de nogal ruim uitgevallen zeilgaren steken heen, je handen in de zakken kon steken. Je moest ze er alleen op tijd uit halen om eerbewijzen te brengen."

Onze scheepskok

"We hadden op de WU's uiteraard maar één kok en als deze om wat voor reden dan ook eens niet aan boord was, moest er noodgedwongen door een ander lid van de bemanning worden gekookt. Wij hadden een matroos die uitstekend kon koken. Zijn liefde voor kokkerellen liep echter parallel aan zijn liefde voor een meer dan stevige pot bier en zo kon het op een kwade dag gebeuren, dat de piepers in een schuimbad werden gekookt, omdat hij in plaats van zout een hoeveelheid tepol (zeepoeder) in de pan had gegooid. Gelukkig hadden we nog meel aan boord en aangeschoten kon hij wel pannenkoeken bakken."

Scheephond.

"Er is ook veel te vertellen over scheepshonden. De naam van een doorsnee marinehond zal in het geval van een reu meestal "Pleuris" zijn en in het andere geval, afhankelijk van het formaat "Slet" of "Sletje". De scheepshond van, ik meen de STEENWIJK was een "pleuris", die zich nogal naam had verworven vanwege zijn fanatieke wijze van meerrol vieren. Bij vertrek naar zee stond hij in de algehele verwarring nogal eens aan de verkeerde kant van de valreep, namelijk aan de wal in plaats van aan boord. Zo heel erg was dat nu ook weer niet want in de meeste gevallen bleef er altijd wel één van de schepen van het squadron liggen meteen storing of kwam er eentje vervroegd terug van zee met een of ander mankement. Daar verbleef hij dan als graag geziene gast tot zijn eigen schip terugkwam. Bij terugkomst was hij dan zo mogelijk nog drukker in de weer en meende hij recht te hebben op elk geworpen keesje. (hiewlijn) Hij bezocht al dan niet vergezeld door een bemanningslid regelmatig het café Zeemacht want daar werd hij getrakteerd op een grote lekbak bier en altijd wel op een halve gehaktbal van een klant."

Mocht u in de buurt zijn ? Kom gerust eens oplopen !

<http://www.zkkdelfzijl.nl/>

Slot : Heeft u ook een mooi verhaal of wilt u foto's met uw sobats** delen, laat het mij dan even weten.... stuur uw mail naar tenanker@kpnmail.nl

Gratis digitaal abonnement? Kijk even op <http://www.debakstafel.nl> bij " voor anker

" ** Indisch woord voor vrienden



Pater Jan bindt de strijd met de zeeziekte aan met behulp van crackers aan boord van een WU. Met excuses voor het leedvermaak.(Foto Marinemuseum).

