VERENIGING VOOR AKTIEF EN OUD ONDERZEEDIENSTPERSONEEL

NUMMER 158 JAARGANG 44 MAAND DECMBER 2021

Redactie

Colofon
Verschijnt 4 maal per jaar in oplage van 1100 exemplaren.

Voorzitter
Jhr. R.A. Snouck Hurgronje
Molenweg 9
1766 HL Wieringerwaard
0224-221884
ra.snouckhurgronje@quicknet.nl

Secretaris
R.J.A.M. Ramaekers
Zwanenbalg 1901
1788 ZH Julianadorp
06-2317 7255
Rjam.ramaekers@gmail.com

Redactie & vormgeving
E.E. van Kesteren
Roompotstraat 28
1784 JH Den Helder
06-4470 8032
kvoredactie@gmail.com

1e Penningmeester
W.P. van der Veeken
Jolstraat 74
1784 NL Den Helder
0223-630265
ledenkvo@hotmail.com

2e Penningmeester
A. Schouten
Langevliet 7
1759 LE Callantsoog
06-5142 8986
inekeenton57@gmail.com

Bestuurslid
J.P.D. van Zaalen
020-4270130
agent348@icloud.com

Vert. COZD en Redactie
LTZ2OC Patrick de Groes
Onderzeedienst/BUOPS
Postbus 10000
1780 CA Den Helder
0223-654221
PA.d.Groes@mindef.nl

Contactpersoon voor bestuurs-aangelegenheden, waaronder aanmelding nieuwe leden, adreswijzigingen en overlijden is de 1e penningmeester

Contactpersoon voor contributie betaling is de 2e penningmeester

De redactie behoudt zich het recht voor om artikelen in te korten, te weigeren of te verplaatsen naar een andere editie. Tevens is zij niet verantwoordelijk voor de inhoud van ingezonden kopij.

Erelid van de vereniging
W.P.P. Falkmann
D. Heij
R. van den Broek
J.J. Kragten

Omslagfoto: Walrus Freya heeft een rustig plekje gevonden op het acherdek van de Zr.Ms Dolfijn uit de "Walrus"-klasse.

Druk:
Repro Noorderhaven
Repro.noorderhaven
@sheerenloo.nl
Tel: 0880-361340

Schreef ik de vorige KVO nog dat we weer langzaam terug gingen naar een vorm van 'normaal', nu zit ik te typen en zijn de covidmaatregelen weer aangescherpt. Ook de bestuursvergadering is weer op de lange baan geschoven. Ik kan me al bijna niet meer herinneren wanneer ik voor het laatst met het bestuur van uw vereniging aan tafel heb gezeten.

Wel kan ik zeggen dat ik naar een reünie ben geweest. In Blitterswijck is het eindelijk voor de 2de maar Gelukkig een Zwaardvis reünie te houden. Deze was ook een paar keer afgezegd en verplaatst vanwege Covid beperkingen. De pandemie weerhoud me er niet van om door te gaan met het maken van de KVO, wat moet je anders?

Zittend achter mijn bureau met het toetsenbord onder mijn vingers heb ik het weer voor elkaar de pagina's te vullen. Ik heb ook deze keer weer bijdragen van de leden ontvangen. Ik hoop dat het zo blijft. Op sociale media als Facebook en Instaram zie ik vaak dat er gereageerd wordt op foto's die zijn geplaatst. Als u eens wat kwijt wilt, mag dat natuurlijk altijd in de KVO. Wij houden ons aanbevolen voor mooie verhalen van uw periode bij de onderzeedienst. Een mooie reis, een leuk havenbezoek of een ander interessant verhaal en plaatsen dat graag zodat anderen er ook van kunnen genieten.
In de postboei van deze uitgave wordt u uitgedaagd voor een discussie door de heer de Graeff. Dit kan natuurlijk via uw blad.

De onderzeedienst is de afgelopen periode weer veel in het nieuws geweest. Op een gegeven moment kon ik de krant niet openen of er stond wel iets in over de nieuwe boten, een gerechtelijk onderzoek in Frankrijk naar het zinken van een vissersboot waarbij de onderzeedienst in de buurt voer. Berichten van onze eigen legertop over hoe Russische onderzeeërs op zoek zijn naar intenetkabels op de zeebodem. Werden vroeger radioverbindingen afgeluisterd om informatie over andere mogendheden te verzamelen. Door de explosieve groei aan datakabels over de bodem van zeeën en oceanen is hier ook veel informatie te vergaren. Onderzeeboten zijn hier natuurlijk uitermate geschikt voor. De meesten van ons hebben ook wel missies gemaakt waarbij de doelstelling vooral het verzamelen van informatie was. En omdat de hoeveelheid data die over deze kabels loopt alleen maar zal toenemen, zal de interesse en de kwetsbaarheid van deze kabels ook toenemen. Eigen onderzeeboten zijn natuurlijk de beste defensie tegen andere onderzeeboten en de bescherming van deze datastromen.

Als laatste wist men regelmatig de krant te halen, maar ook de diverse televisie journaals met het bezoek van Freya, de verdwaalde walrus. Een voorbeeld hiervan ziet u op de voorpagina van deze KVO.

Verderop in dit blad ook een overzicht van de vertraging die de nieuwbouw van onderzeeboten oploopt door de defensiejournalist van de Telegraaf.

Ook een nieuwsfeit was dat jaren geleden de Hr.Ms. Dolfijn beschuldigd werd van het zinken van Franse Trawler. Hoewel dit vóór de jaren 80 nog wel eens gebeurde, vooral door de sterkere nucleaire onderzeeboten. Komt het tegenwoordig nauwelijks voor. Er zijn procedures sinds de jaren 80 waarbij de veiligheid van in de nabijheid onderzeeboten opererende vissers wordt gewaarborgd. De Dolfijn is inmiddels vrij van elke beschuldiging.

Rest mij nog om u allen fijne feestdagen te wensen en dat we elkaar in 2022 weer in goede gezondheid kunnen ontmoeten, namens het gehele bestuur van 'Klaar voor Onderwater'

De Redactie

In Memoriam

Met leedwezen geeft het bestuur kennis van het overlijden van onze leden;

09 augustus 2021	H. van der Meulen	78 jaar	Gouda
13 september 2021	J.A.C. Mariën	66 jaar	Den Helder
11 oktober 2021	A.G. Vroegh	78 jaar	Gorinchem
24 oktober 2021	J.M. Spoolder	75 jaar	Den Helder
26 november 2021	J. van Gemert	91 jaar	Hoogvliet

Wij zullen hen in eerbiedige herinnering blijven gedenken

Inhoudsopgave

Redactie ····· 1
In Memoriam ····· 2
Onderzeematroos(deel-3) ····· 3
Onderzeeboot O19 Duikt Op (schaalmodel TRAKA) ····· 7
Eigenzinnig Maar Zeer Betrokken (Jan Spoolder) ····· 11
Vertraging Nieuwe Onderzeeboten ····· 13
Bugaled Breizh (gezonken Franse trawler - rechtzaak) ····· 15
Postboei (de Graeff, van Hal, van Hulzen) ····· 18
Bestuursmededeling (concept financieel jaarverslag 2019 en 20) 21

Contributie

Ingesloten bij deze KVO treft u de acceptgiro aan voor de contributie van 2022. Dit betekent dat het weer tijd is om de jaarlijkse contributie te betalen. Ondanks dat velen van u telebankieren, blijven we de acceptgiro toesturen voor diegenen die nog geen gebruik maken van de moderne media.

De contributie voor 2022 is niet verhoogd en bedraagt voor leden wonend in;
Nederland minimaal € 7,50.
Buiten Nederland minimaal € 10,00.

Het verschuldigde bedrag dient uiterlijk **1 maart 2022** overgemaakt te zijn op:

ING IBAN-rekeningnr **NL57INGB0003928464**
t.n.v. Onderzeedienst Reünistenvereniging,
Jolstraat 74
1784 NL Den Helder

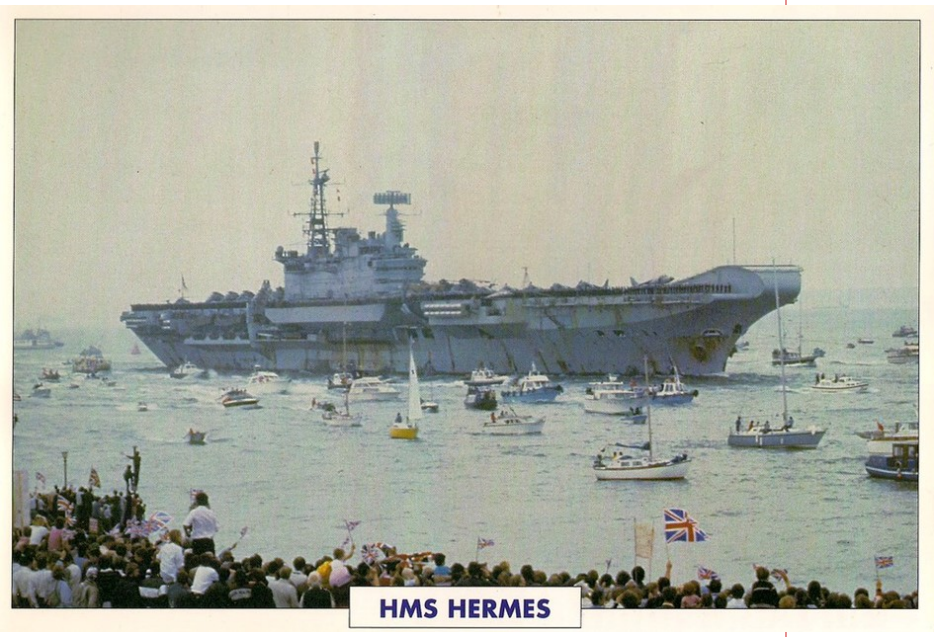
Onderzeematroos (deel-3)

De onderzeematroos is eindelijk onderwater geweest. Om een echte onderzeebotman te worden moet hij gaan afoefenen. De onderzeedienst heeft een insigne op de borst waarmee ze zich duidelijk afscheiden van de marineschepen aan de oppervlakte, de targets. Je krijgt deze, in tegenstelling tot wel eens wordt gedacht, niet voor niets. Elke opvarende van eden onderzeeboot kan in een noodsituatie bepalend zijn in overleven of afzinken. Daarvoor moet hij veel weten van de techniek aan boord van zijn boot. Afoefenen.

We varen rond in de FOST-area's. Hier worden schepen getraind in alle mogelijke vormen van oorlog voeren. Als onderzeeboot moeten we diverse scenario's doorlopen. Soms mogen de schepen ons niet pakken, maar er zijn ook scenario's waarbij we wat meer kans geven om ons te onderscheppen. Dit natuurlijk voor de training van de bemanningen van de NATO-schepen zodat ze in een echt conflict weten ASW in zijn werk gaat (ASW = anti submarine warfare).

Na middernacht kwam ik op post terwijl het aanvalploeg op post was. Ik moest mijn collega aflossen in de centrale. Zonder ook maar in de radiohut te komen, liep ik naar mijn plek tussen de periscopen. We zaten op 50 meter diepte. Geen diepte waarop ik heel alert moest zijn. Gelukkig maar, ik was best moe. Het onderzeebootleven van 6 uur op en 6 uur vrij, met daarbij alle nieuwe indrukken die ik opdoe, kost veel van mijn ene3rgie. Daarnaast heb ik een lichte verkoudheid waardoor ik slecht slaap. Als we 's nachts snuivereren, heb ik last van mijn linkeroor als de topklep dicht gaat.

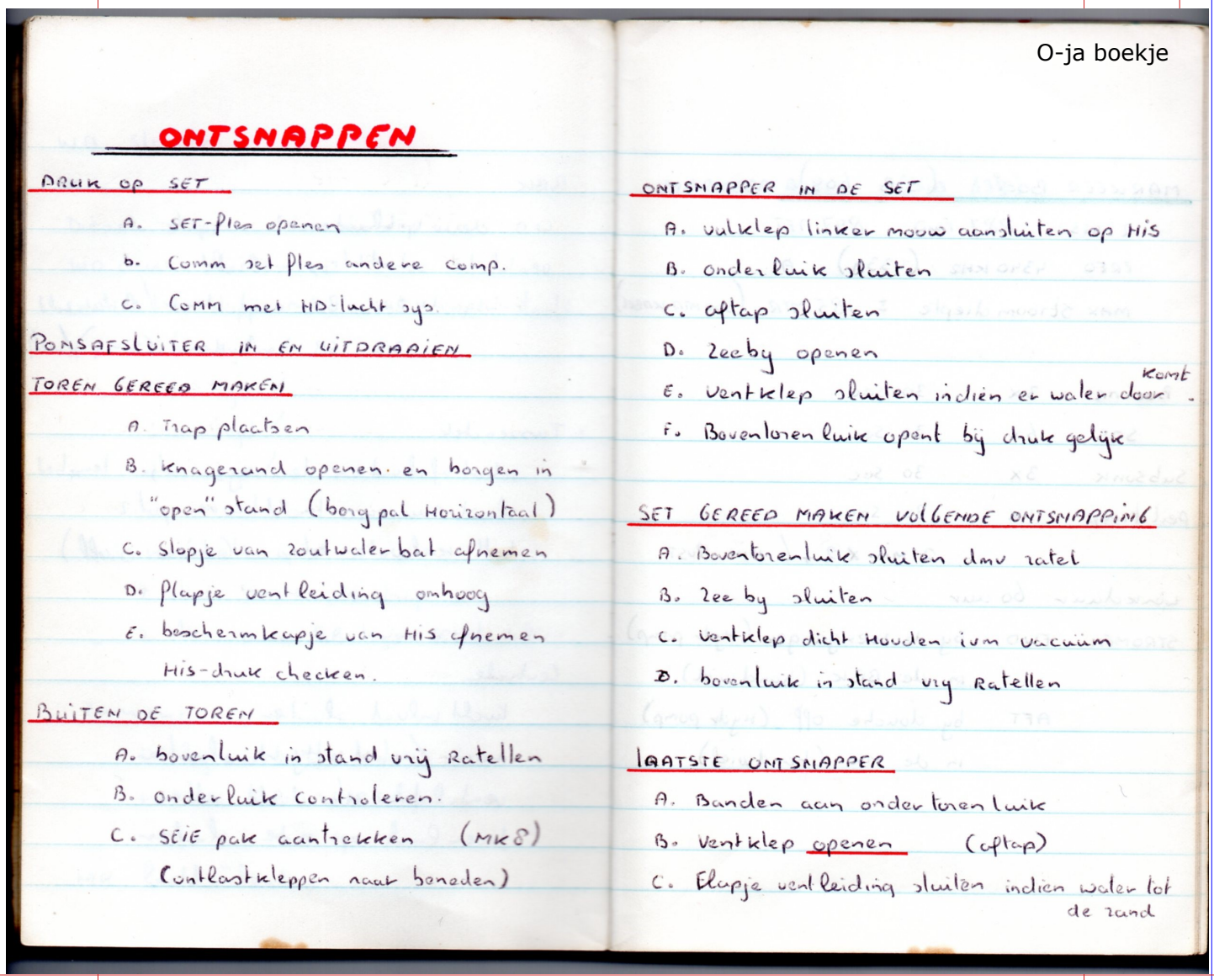
Na een uurtje op post, besloot de commandant een aanval te gaan doen op een contact. De sonarjoangens in de sonarhut hadden een peiling van een groot Engels schip. Het was het vliegdekschip HMS Hermes. Het schip had deel genomen aan de Falklandoorlog en werd nu door ons aangevallen met 3 torpedo's. Van de meer dan 20 schepen in de area hadden we er nu inmiddels 6 getorpedeerd. Eerlijkheid gebied dat we zelf ook 2 keer zijn aangevallen. Mijn hele wacht heb ik in de centrale gezeten. Na 6 uur werd ik weer afgelost en kon ik weer naar mijn rek.


HMS HERMES

Net na het op post komen zijn we boven water gekomen. We moesten opstomen naar een nieuw oefengebied bij Portland. Eindelijk weer mijn normale werk. Berichten ontvangen en verzenden in de radiohut. Het is buiten stormachtig weer. De boot gaat best heen en weer. Het is een heel ander soort rollen als wat ik gewend was op de Mercuur. Gelukkig heb ik geen last van zeeziekte. Ik vind het dan ook wel leuk om met de nieuwe berichten die via de omroep zijn binnengekomen even naar de brug te gaan om ze te laten lezen aan de Off v/d Wacht aldaar. Bij de roerganger geef ik aan dat ik naar boven wil "tik op de brug", waarna

er van de brug komt “Akkoord”. Via het smalle torenluik klim ik naar boven. Het is niet echt makkelijk voor de O v/d W om de berichten te lezen. Hij heeft handschoenen aan, is zelf nat en de wind heeft vrij spel. Hij vraagt of er iets is dat hij nu moet weten. Ik stel hem gerust en zeg dat het allemaal administratief verkeer is. Hierop besluit hij om zich weer te concentreren op de omgeving op zee. Ik kijk nog even rond en vind het fascinerend hoe de boot af en toe in de golven duikt. Als er water over komt duiken we achter het ruitje om zo min mogelijk nat te worden. Na de frisse neus weer naar beneden en aan het werk.

In het caf worden ’s middags de piepers gejast voor de volgende dag. Gezellig met de matrozen in het caf. Vaak staat er dan wat muziek op (arbeidsvitamine) en soms gaat de tv aan met daarop een ‘natuurfilm’. Omdat je met jassen best goed op moet letten, zien maar weinigen van ons iets van de film. Het lijkt een soort traditie. Wel de film opzetten, maar er wordt nauwelijks gekeken. Het jassen moet ook netjes gebeuren en niet te dik. Zoveel aardappelen hebben we niet aan boord. Als we te dik schillen, zegt de chef daar wat van. Als de chef-kok uiteindelijk tevreden is over het aantal aardappelen gaat iedereen weer naar zijn werkplek.



O-ja boekje

ONTSNAPPEN

DRUK OP SET

A. SET-Ples openen
B. Comm set Ples andere comp.
C. Comm met HD-lucht sys.

POMSAFSLUITER IN EN UITDRAAIEN

TOREN GEREED MAKEN

A. Trap plaatsen
B. knagerand openen en borgen in "open" stand (borgpal Horizontaal)
C. Slopje van zoutwaterbat afnemen
D. Plapje ventleiding omhoog
E. beschermkapje van HIS afnemen
His-druk checken.

BUITEN DE TOREN

A. bovenluik in stand vrij Ratellen
B. onderluik controleren.
C. SEIE pak aantrekken (MK8)
(Contlastkleppen naar beneden)

ONTSNAPPER IN DE SET

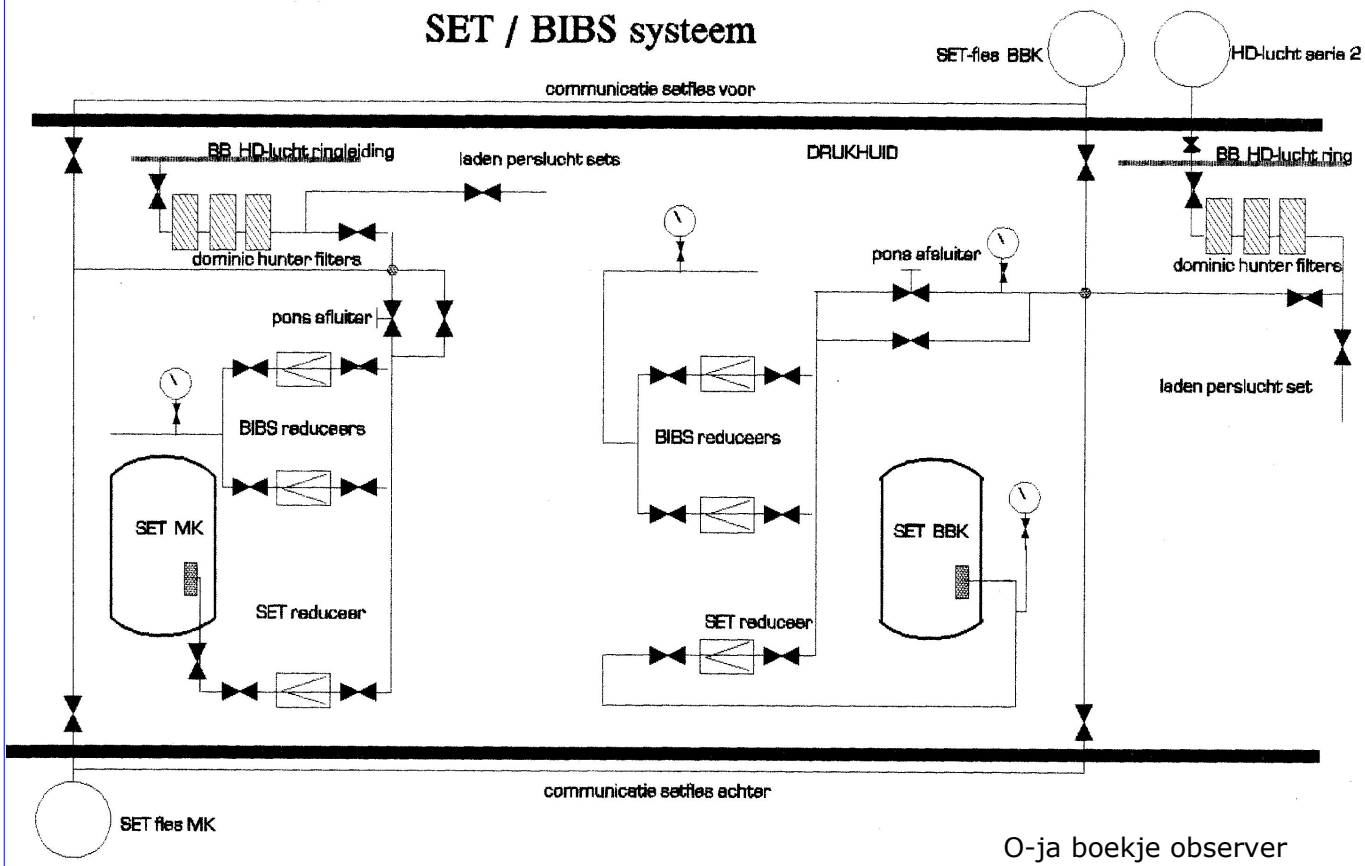
A. vulklep linker mouw aansluiten op HIS
B. onderluik sluiten
C. aftap sluiten
D. Zeeby openen
E. Ventklep sluiten indien er water door komt.
F. Bovenlorenluik opent bij druk gelijk

SET GEREED MAKEN VOLGENDE ONTSNAPPING

A. Bovenlorenluik sluiten dmv ratel
B. Zee by sluiten
C. Ventklep dicht Houden ivm vacuüm
D. bovenluik in stand vrij Ratellen

LAATSTE ONTSNAPPER

A. Banden aan onderlorenluik
B. Ventklep openen (aftap)
C. Klapje ventleiding sluiten indien water tot de zand



O-ja boekje observer

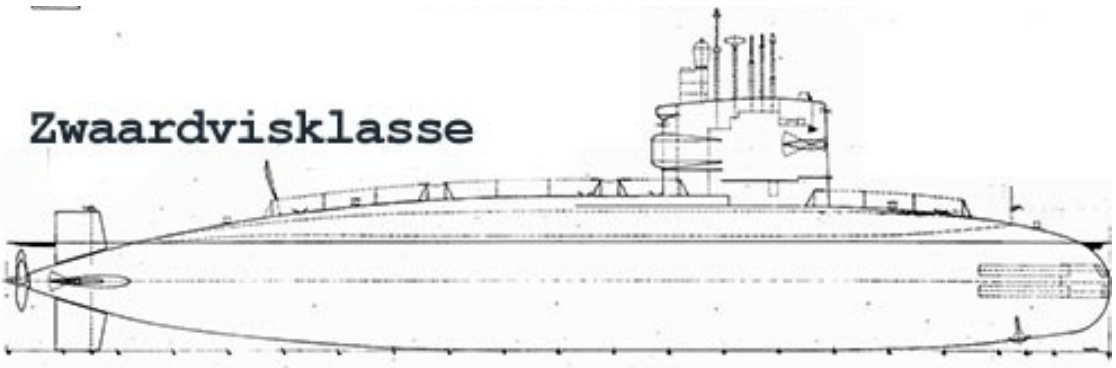
Om 5 uur worden de jongens die op bed liggen gepord zodat zij om 6 uur kunnen aflossen. Het is in Nederland momenteel carnaval. Aan boord hebben de zuiderlingen dit niet vergeten. Een aantal heeft hun carnavalspak bij zich. De divisie die af is wordt vandaag dan ook gepord met carnavalsgedruis. In polonaise gaan ze de slaapverblijven in om te porren. Ze krijgen enigszins boze blikken van de mannen die net wakker worden. Zelf hebben ze er de grootste schik in. In het caf zin er ook slingers opgehangen. Zo is er ten zuiden van Engeland ook een beetje carnaval op de Hr.Ms Zwaardvis.

Na het feest is het weer tijd voor afoefenen. Na het eten pak ik mijn afoefenboek en ga in de boegbuiskamer zitten. Vandaag krijg ik uitleg over de SET, Single escape tower. Als het zo is dat de boot niet meer naar de oppervlakte kan komen nadat hij onderwater is gegaan, is de enige mogelijkheid nog via de ontsnappingsluiken. Zowel vooruit als achteruit zit zo'n toren. Er wordt mij door de korporaal van de Wapentechnische Dienst van alles uitgelegd. De theorie, wanneer wel en wanneer niet ontsnappen. Zo vertelt hij dat als de boot niet verder zinkt, en er is voldoende zuurstof aan boord, waarom zou je dan in zee gaan liggen. Je moet eerst zeker weten dat je gered kan worden. Je springt ook niet van een apekano als de voorstuwing is uitgevallen. Je wacht op redding. Naast de theorie wordt ook verwacht dat je de SET kunt bedienen. "Je zult maar met een paar man in dit compartiment zijn, en jullie moeten er uit. Dan moet je weten wat je moet doen", drukt hij me op mijn hart. Dus worden ook alle kleppen doorgenomen en hoe het allemaal werkt. Er zijn ook speciale pakken voor elke ontsnapper. Ik ben niet echt technisch opgeleid. Dat is soms best wel lastig. Ik moet bijvoorbeeld een systeemtekening maken van de SET. "leidingen volgen en op pa-

Ontsnappen in Gosport

pier zetten wat je allemaal tegen komt". Zegt hij. Dat moet mij wel lukken. Aan boord van een onderzeeboot kun je alle leidingen zien zitten en waar ze naartoe lopen. Dus met een potlood en een stuk papier begin ik lijnen te trekken. Alle onderdelen van de SET teken ik in en benoem deze. Na ruim een uur heb ik eindelijk een systeem op papier staan. Met enige trots en triomfantelijk loop ik weer naar de korporaal toe om mijn tekening te laten zien en controleren. Met een duidelijk trotse blik in mijn ogen kijk ik hoe hij mijn tekening bestudeerd. Hij fronst wat en zegt dan; "dit is meer spaghetti dan een technische tekening. Hier kan niemand wijs uit". Hij pakt het papier vast met beide handen, houdt het voor mijn gezicht en scheurt het in 8 stukken. Steekt zijn hand uit naar mij en zegt "gooi dat maar in de pul, dat moet anders". Mijn trots was totaal verdwenen en omgeslagen in een lichte paniek. Al die tijd dat ik bezig was, was verloren tijd. Ik was niet verder gekomen met afoefenen en ik had kostbare slaaptijd opgeofferd. Ik ben naar bed gegaan. Het was al half negen. Over 3 uur komen ze weer porren om af te lossen voor de volgende wacht. Eenmaal in bed kon ik de slaap niet goed vatten. Op deze manier zou ik nooit mijn flipper halen. Was ik wel goed genoeg voor de onderzeedienst?

De Observer



Onderzeeboot O19 Duikt Op

Gestolen model onderzeeboot O19 duikt op als replica
'Actie Traditiekamer Onderzeedienst herstelt gat in onze collectie' Over deze actie heeft u kunnen lezen in KVO 132

Het nieuwe model van de O19

Het na diefstal verloren gegane model van onderzeeboot O19 is door een actie van de Traditiekamer weer opgedoken. De commandant Onderzeedienst nam een replica van de vermaarde boot op 15 oktober j.l. in ontvangst. De mini-O19 is gemaakt door modelbouwers Jaap Woort en Seraya Prudon.

Het nieuwe model mag er zijn. De mannen van de Traditiekamer, glommen van plezier bij de overhandiging van het groen-rode schaalmodel aan kapitein ter zee Jeroen van Zanten die nu aan het hoofd van de Onderzeedienst staat.

Het model van Hr.Ms. onderzeeboot-mijnenlegger O19 is terug op haar basis, constateerden de aanwezigen bij de ceremonie.

Het is de gewoonte dat een scheepswerf een model van een te bouwen schip laat maken, een zgn. "werfmodel". De opdrachtgever krijgt dan niet alleen een idee hoe het schip er uit zal gaan zien maar ook als presentatie voor eventuele meerdere opdrachten (PR). Zo ook voor de O 19 werd zo'n model gebouwd. De O 19 was een onderzeeboot/mijnenlegger en had nog een zusterschip, de O 20. De beide boten waren voor hun tijd (1939) de beste boten die op onderzeeboottechniek te vinden waren. Ontworpen door ir. G. de Rooy en gebouwd te Wilton-Fijenoord te Schiedam.
De kiel van de O 19 werd gelegd op 15 juni 1936 en te watergelaten op 22 september 1939 (doopster was mevrouw A.Th. M. van Dongen-Guth). Op 6 februari 1939 werd er begonnen met de proefvaarten. I.v.m. met de gespannen internationale toestand werden deze op 14 april 1939 afgebroken en ging de boot terug naar de werf teneinde in versneld tempo te worden gereed gemaakt voor de dienst.
De boot had een lengte 80,7 meter oa., breed 7,41 meter en had een diepgang van 3,87 meter. De tonnage was 1145 ton boven- en 1561 ton onderwater. De motoren bestonden uit 2 Sulzer diesels voor boven water vaart en 2 elektromotoren (Slikkerveer) voor de onderwater vaart. Deze leverden een snelheid van 19,5 knopen boven- en 9 knopen onderwater op. De boot had een duikdiepte van 80-100 meter. Had een bemanning van 40-55 opvarende (afhankelijk van de situatie waarin de boot zich bevond, vredes/oorlogstijd). Had voor een onderzeeboot een grote/zware bewapening; 4 boegbuizen van 53,3 cm, 2 hekbuizen van 53 cm en 2 buizen midscheeps ook van 53 cm. (totaal 14 torpedo's aan boord). Een dekkanon van 8,8 cm en twee 40 mm mitrailleurs (Bofors), deze waren ingebouwd en konden hydraulisch omhoog gebracht worden. Tevens was er nog op

de brug een mitrailleur van 12,7 mm geplaatst.
Verder had de boot aan beide zijde 10 mijnenkokers waar totaal 40 mijnen in geplaatst konden worden.
Ongeveer 60% van de romp was niet geklonken maar gelast. Hierin was Wilton-Feyenoord zijn tijd ver vooruit. Door deze toepassing en het gebruik van hydrauliek, niet alleen het geschut maar ook voor de duikroeren, periscopen, ankers en de mijnenwerp-installatie, was de boot geruislozer. Door dat er gelast werd (gewichtsvermindering) konden er ook zwaardere motoren geplaatst worden.
De allernieuwste geruispeiler, echolood en andere technische apparaten waren in de boot geplaatst. Tevens was de boot uitgerust met een snuiverinstallatie, ontworpen door twee Nederlandse marineofficieren, een unicum. Hiermee kon met de dieselmotoren onderwater, op periscoopdiepte, varen.
De O 19 was de eerste onderzeeboot ter wereld die met zo'n installatie was uitgerust. Op 3 juli 1939 werd ze in dienst gesteld. Op 25 juli 1939 vertrok de boot onder commando van LTZ-1 K. van Dongen naar Nederlands-Indië.
Gedurende de oorlog heeft de boot zowel in Nederlands-Indië als Europese wateren dienstgedaan waarbij zij, onder verschillende commandanten, 7 oorlogspatrouilles heeft gemaakt en hierbij diverse vijandelijke schepen tot zinken gebracht cq beschadigd (11). Een maand voor het beëindigen van de Tweede Wereldoorlog, strandde de boot op *Ladd Rif* (dit rif was niet vermeld op de aanwezige zeekaart aan boord) en is na een paar vruchteloze pogingen om het schip te redden, door de bemanning en de ter assistentie toegesnelde Amerikaanse onderzeeboot (USS COD) door springstof, geschut en torpedoschoten op 8 juli 1945 vernietigd.

De bemanning overleefde allen de oorlog (bron: Monografie Nederlandse onderzeeboten Hr.Ms. O 19, Traditiekamer OZD, 2018).

O19 gezien vanaf de USS Cod

Het 'werf'-model:
Het eerste model was, zoals we kunnen nagaan, reeds vroeg bij de onderzeedienst terecht gekomen en heeft na een aantal verhuizingen over diverse locaties in verschillende ruimtes gestaan. Bij de viering van 90 jaar Onderzeedienst (2006) was het model bij de ingang van de tent, welke achter het gebouw Waalhaven op Steiger 19 neergezet was voor samenkomst, viering en boek-presentatie, ter ondersteuning, met ander objecten, over de geschiedenis van de onderzeedienst tentoongesteld. Bij het opruimen van de tentoonstelling bleek het model verdwenen te zijn. Meegenomen door onverlaten!
Via oproepen in diverse Marine-periodieken is hier aandacht aangegeven en er is zelfs, door een particulier, een beloning van 1000 euro uitgeloofd, maar alle pogingen bleken vruchteloos. Uiteindelijk is er aangifte van diefstal gedaan.

De bemanning van TRAKA (traditiekamer) hoopte op een wonder dat uiteindelijk toch ooit iemand het model bovenwater zou brengen.
5 Jaar geleden heeft TRAKA begrepen dat het model niet meer terugkomt en toen is de gedachte ontstaan om een nieuw model te laten maken. Na verschillende modelbouwers benaderd te hebben begreep TRAKA dat het bouwen van een model, schaal 1:100, tussen de 7500 en 12000 euro zou gaan kosten. Dit ging de vlooienpot van TRAKA zwaar te boven.
Naar aanleiding van een kranten artikel in het Noord Hollands Dagblad over één van de beste modelbouwers van Europa de heer Jaap Wort uit Den Helder heeft TRAKA deze modelbouwerbouwer benaderd en hij stelde voor het model te bouwen. Over de prijs hoefde TRAKA zich geen zorgen te maken. *Het geld komt later wel en daar komen wij wel uit,*

O19 met geopende mijnenkokers

De beide modelbouwers met de commandant OZD kapitein ter zee Jeroen van Zanten.

familieaangelegenheden en dit alles is de oorzaak dat het model pas in juni 2021 afgeleverd kon worden aan de TRAKA. Maar het uiteindelijke resultaat mag er zijn en het geeft voldoening aan de bemanning van de TRAKA; ze zijn er trots op en wanneer het model straks in de ruimte van de Onderzeedienst Traditiekamer op Steiger 19 staat, het allen zullen hebben ervaren dat n.l. met geduld, begrip en inzet, ondanks alle tegenslagen, iets 'Groots Verricht' werd.

maak je maar geen zorgen! Hij wilde wel op de Marinedagen in de OZD tent staan om zijn kunde en naam te presenteren. Na toelevering van bouwtekeningen, foto's e.d. is hij aan de slag gegaan. De belofte dat het ongeveer een jaar zou duren stelde de TRAKA hoopvol. Ondertussen was TRAKA gestart met fondsverwerving en mondjesmaat kwam er geld in kas. Kleine en maar ook iets grotere bedragen van o.a. diverse oud-opvarenden/ familieleden, geïnteresseerde en officieren die met FLO gingen en hun geldelijk afscheidscadeau beschikbaar stelde. Zelf een Rotaryclub uit IJmuiden doneerde. Op de valreep schonk ook de organisatie Marinekalender uit Julianadorp-Zuid een groot bedrag.

De kas vulde maar het was nog lang niet genoeg, er kon nog best wat meer bij. Maar 'alles sal reg kom' en met dit vertrouwen heeft TRAKA de opdracht gegeven voor het bouwen van het model.

De bouw is niet gemakkelijk gegaan, de modelbouwer had te kampen met diverse rampen; overlijden van echtgenoot, ernstige ziektes en

Het model is weer terug op de basis.
Met blijde groet namens de medewerkers van de Traditiekamer Onderzeedienst,

Gerard Horneman, Ron v/d Broek,
Johan Kragten en Frans C.Klut

Mijnen laden op de O19

Eigenzinnig Maar Zeer Betrokken

Woensdagmorgen 3 november 2020 lees ik mijn digitale krant op de PC. Op de een na laatste pagina kijk ik terloops nog even de overlijdensberichten na. Tot mijn schrik zie ik de naam Dhr. J.M. Spoolder * 05-07-1946, overleden op 24-10-2021 in een overlijdensbericht staan. Heb de voorletters nog even in mijn adresbestand gecontroleerd en het even tot mij laten doordringen. Ja, het is Jan Spoolder, een collega Radio Radar monteur, die samen met mij en anderen diverse ideeën verwezenlijk heeft om Cluster Canvas patrouilles uit te kunnen voeren.

Periscoopfoto van Mercuur

Hr.Ms. Tonijn

Jan was geen lid van onze Reünistenvereniging, hij vond dat niet nodig. Toch lag zijn hart bij de Onderzeedienst waar hij zichzelf goed kon ontplooien.
Jan heeft na zijn RRMNT opleiding in Amsterdam op bovenwaterschepen gevaren en heeft enige tijd in een ruilprogramma op Engelse boten gevaren. Hierna is hij bij de OZD gekomen.

Na de Tonijn werden Zwaardvis en Tijgerhaai bezocht. Zijn hobby was wielrennen en hij is diverse keren gevallen. Toch ging hij, met een gebroken sleutelbeen, zijn kantoorwerk afmaken. Ik ben zelf een keer voor hem ingevallen voor een mooi reisje met de Zwaardvis.
Het meest zijn we bezig geweest om het geleende Perifish systeem van de Amerikaanse Kollmorgen periscopen werkzaam te krijgen op onze boten. De camera werd m.b.v. een console aan de periscoop in de “Op stand” gehangen met de camera lens voor een vrijgemaakt oculair. Bij “Neer” moest een persoon als de donder het console en camera optillen en verwijderen anders werd e.e.a in de bun vernield. De camera was in die tijd nog zwart/wit en de video recorder had twee grote spoelen met brede tape erop. Jan heeft Noorse camerafabrikanten benaderd en heeft op het balkon van de BTW diverse proeven gedaan.

Het waren al Thermisch Infrarood die beelden kon maken van voorwerpen die er gestaan hadden. Dit was b.v. een geparkeerde auto die verplaatst was. Uiteindelijk is er bij de Walrusklasse een kleurencamera in het bovenste gedeelte van de periscoop geplaatst en daarmee werd een lichtverlies van 70% overwonnen.

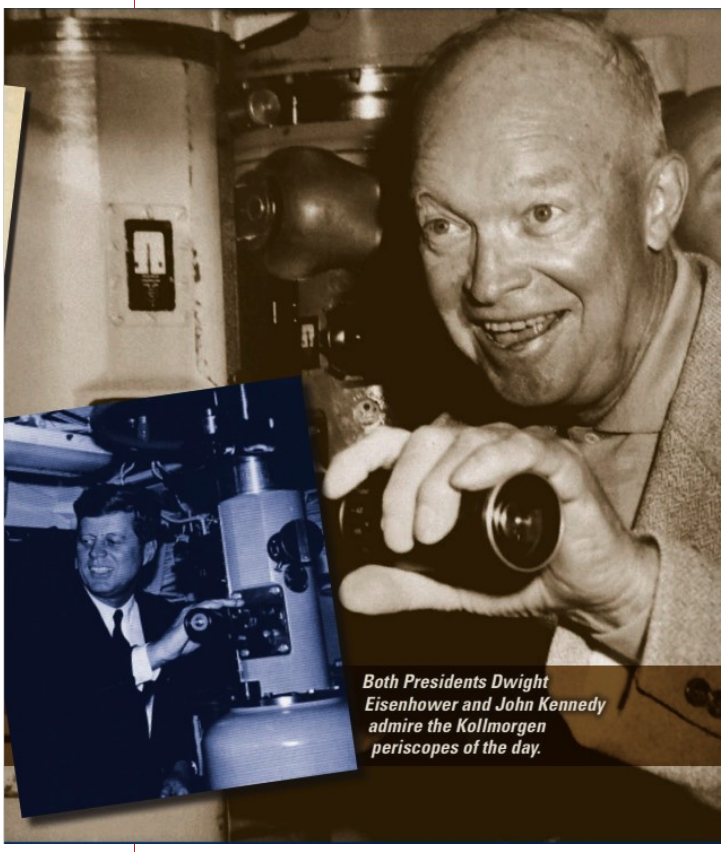
Ook heeft Jan meegewerkt aan het onderscheppen van onderwater telefoon gesprekken. Met behulp van Hans van Rossem, die ons het format en frequentie gaf, hebben wij een tweede TUUM omgebouwd naar een bruikbaar apparaat dat diverse opnamen op een Revox audio recorder kon opnemen.
Later kregen we via Jan Spoolder en Hans van Rossem een AQA5 stylus printer te leen om onze opgevangen sonar

signalen om te zetten via “Gram Reading” naar brongegevens.

Ook kregen Jan en ik een budget om een kristal gestuurde scanner bij de Dumpstore in de Spoorstraat te kopen als vervanging voor de met de hand bediende VHF/UHF ontvanger door de marine geleverd. Ook Appie Schuring heeft in die tijd veel bijgedragen het Patrouille Pakket zo optimaal mogelijk te maken.
Na zijn vaartijd is Jan toegevoegd aan de Evaluatie Groep die erop toezag dat alle geleverde installaties aan boord van de Walrusklasse ook datgene deden waarvoor ze aangekocht waren.

Jan gebruikte, samen met zijn toegevoegde KIM ingenieurs, het Tussen-Paneel aan boord om om te bouwen naar een Hi Tech lade met een PC en kleurenmonitor gekoppeld aan de ingebouwde Periscoop camera.
Het terug bouwen naar het origineel was voor Jan lastig.

Periscoop aan boord van Tijgerhaai


Both Presidents Dwight Eisenhower and John Kennedy admire the Kollmorgen periscopes of the day.

Jan was vroeg weduwnaar en had nog kleine kinderen op te voeden. Hij hield heel veel van zijn herdershonden, is vanuit zijn Drive-in woning met garage als computerwerkplaats verhuist naar een woonschip in de haven van Den Helder.

Ik heb een aantal jaren geleden nog koffie gedronken met hem en herinneringen opgehaald in De Schooten Plaza.

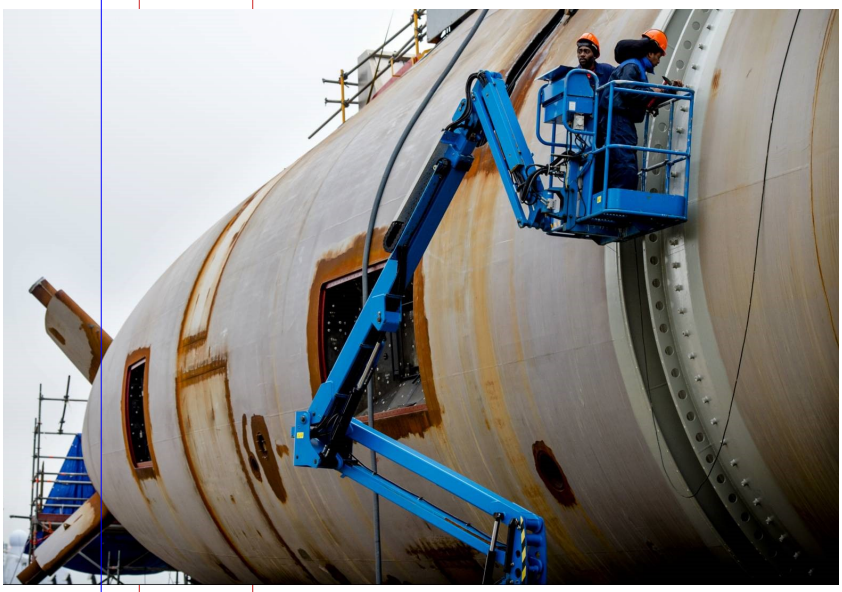
Jan Spoolder is een onmisbare schakel geweest in de geschiedenis van de Onderzeedienst.

Will Falkmann
Ex redacteur KVO

Vertraging Nieuwe Onderzeeërs

Belangrijke vertragingsfactor is de ingewikkelde aanbesteding

De vervanging van de Nederlandse onderzeeboten gaat weer jaren langer duren dan beoogd. De eerste opvolger van de Walrus-klasse zou in 2028 in de marinehaven van Den Helder moeten liggen, maar experts verwachten dat het eerder in de loop van het volgende decennium wordt.



De nieuwe onderzeeboten vormen een zeer complex en politiek gevoelig materieeldossier. In 2015 beloofde minister Hennis nog dat de eerste nieuwe onderzeeër er in 2025 zou zijn. Op tijd om de oudste Walrus af te lossen die dan aan het eind van zijn levensduur zit.

Eind 2019 gingen veel betrokkenen er nog vanuit dat de miljardenorder voor vier boten onderhands zou worden gegund aan de Nederlands-Zweedse combinatie Damen en Saab.
Op het laatste moment besloot het huidige kabinet drie partijen in competitie te houden, waardoor ook het Duitse TKMS en de Franse Naval Group met de Nederlandse partner Royal IHC in de race bleven. Een politiek vervolgbesluit werd zo doorgeschoven naar een volgend kabinet en de verwachte opleverdatum van de eerste boot drie jaar opgeschoven.

De drie scheepsbouwers zijn met Defensie in gesprek over de onderzeeboot van de toekomst. Uit die dialoog moet een ontwerp op hoofdlijnen komen van een boot die alle aanbieders kunnen leveren. Eind volgend jaar – zo geeft het ministerie aan – wordt de keuze voor een leverancier gemaakt. Met die partij of dat consortium start het departement contractonderhandelingen. Die gesprekken en de daadwerkelijke bouw van de boten zouden dan binnen vijf jaar moeten zijn afgerond. Volgens een woordvoerder is er vooralsnog geen reden om uit te gaan van een afwijking van het tijdschema.

Planning
„Een brief aan de Tweede Kamer waarin duidelijk wordt gemaakt dat het langer gaat duren is niet onwaarschijnlijk. Het is alleen de vraag of demissionair minister Kamp (Defensie) hem stuurt of zijn opvolger", reageert Jan Wind. Hij is oudmarineofficier, voormalig afdelingshoofd bij de Directie Materieel van de marine en tegenwoordig voorzitter van de afdeling Defensie van het Koninklijk Instituut Van Ingenieurs (KIVI). Wind beoordeelt de planning als te optimistisch en is zeker niet de enige. Vanuit de defensieindustrie komen vergelijkbare geluiden. De bedrijven willen ze alleen niet hardop uiten.

Jan Wind wijst erop dat de kans groot is dat na gunning van een grote order als deze de afgewezen partijen beroep zullen aantekenen.

„Dan moet de aanbestedende partij alles stil leggen tot de rechter heeft geoordeeld. Dat kost in ieder geval maanden. Als je het juridisch verkeerd hebt gedaan, moet je opnieuw beginnen. Ik weet dat Defensie zich daar vreselijk zorgen over maakt, maar dat protest gaat komen. En daarna moeten de contractonderhandelingen nog beginnen."

Complex
Het tot overeenstemming komen over welke boot een werf precies gaat leveren, kan geruime tijd duren. Zo duurden de gesprekken over het nieuwe, technisch veel minder complexe bevoorradingsschip van de marine dat door Damen wordt gebouwd drie jaar.

Over de uitwerking van het recent verscheurde onderzeeërcontract tussen Australië en de eNaval Group werd jaren

gesteggeld.

En daarna moet er nog worden gebouwd. De steevast goed ingevoerde website *Marineschepen.nl* zette eerder dit jaar op een rij hoe lang de bouw van onderzeeboten duurde. Gemiddeld kwam auteur Jaime Karremann uit op 10,6 jaar. Hij houdt er daarom rekening mee dat de nieuwe onderzeeboten pas ergens ver in het volgende decennium in dienst kunnen worden genomen.

Vanuit de industrie klinkt inmiddels het signaal dat om de Walrussen langer in de vaart te houden dan eind dit decennium er extra levensverlengend onderhoud nodig zal zijn wat vele miljoenen gaat kosten.
Het ministerie van Defensie wil hier nog niet op ingaan. De Kamer wordt begin 2022 over de voortgang van het project geïnformeerd.

Helderse Courant 20-10-2021

Olof van Joolen
Verslaggever defensie De Telegraaf.
auteur: ‘Schaduwoorlog Uruzgan’,
‘Missie F16’, ‘Liggen blijven’.

De vervanging van de Walrusklasse onderzeeërs is met een geschatte uitgave van 3 tot 4 miljard euro de grootste defensie-investering na de aanschaf van de F-35 gevechtsvliegtuigen. Het kabinet ziet ook graag dat er Nederlandse werkgelegenheid uit het project voortvloeit

Bugaled Breizh

Het klinkt als de plot van een spannende thriller. Een vissersboot zinkt voor de kust van Cornwall terwijl onderzeeërs samenkomen voor een marine-oefening. Jaren van beschuldigingen, complottheorieën en ontkenningen door militaire chefs volgen.

Meer dan 17 jaar nadat de Bugaled Breizh zonk (15 jan 2004) waarbij vijf bemanningsleden omkwamen, blijven nabestaanden ervan overtuigd dat een onderzeeër de trawler naar beneden heeft getrokken, maar een onderzoek heeft nu anders geoordeeld.

Wat gebeurde er op 15 januari 2004 met de Bugaled Breizh?
De 24 meter lange Bugaled Breizh - wiens naam "kinderen van Bretagne" betekent in de Bretonse taal - was op een ruwe dag 15 zeemijl ten zuiden van Lizard Point aan het vissen toen het zonk. Een grote lucht- en zeeredding werd gelanceerd, maar geen van de vijf bemanningsleden kon worden gered.
Het zinken werd jarenlang onderzocht door de Franse maritieme autoriteiten en rechtbanken. Er zijn twee theorieën: of het zonk nadat zijn trawl-uitrusting in de zeebodem was ingegraven of dat een onderzeeër verstrikt raakte in zijn bomen en zware lijnen die een boot met zijn netten verbinden. In juli 2008 stelden de Franse onderzoeksrechters dat alleen de betrokkenheid van een onderzeeër een plausibele verklaring was. Ze konden echter geen enkele onderzeeër identificeren als aanwezig. Vrijdag concludeerde een Britse onderzoeksrechter dat een onderzeeër het zinken niet heeft veroorzaakt.

Er waren destijds drie geallieerde onderzeeërs, klaar om deel te nemen aan een NAVO-oefening. Het dichtst in de buurt was de Nederlandse onderzeeër Hr.Ms. Dolfijn, die meldde dat het op dat moment ongeveer 11 zeemijl van de Bugaleid verwijderd was. Een Duitse onderzeeër, de U22, was meer dan 40 zeemijl verderop en de Britse onderzeeër HMS Torbay ongeveer 100 zeemijl.
Hr.Ms. Dolfijn hielp bij de zoek - en reddingsactie. De aanwezigheid ervan verraste sommigen. Een redder, Philip Burgess, de stuurman van een RNLI-reddingsboot, zei dat hij nog nooit een onderzeeër had gezien die betrokken was bij een reddingsactie.
De piloot van een reddingshelikopter van de marine beweerde bij het onderzoek dat zijn commandant tegen hen zei: "We hoeven de onderzeeër niet te melden." De piloot zei dit "vreemd" te vinden.

Nabestaanden vermoeden al langer dat er een tweede Britse onderzeeër, HMS Turbulent, bij betrokken was. Het onderzoek hoorde getuigenissen van de commandant van de onderzeeboot die lag afgemeerd in Devonport die dag. Een andere theorie was dat een Amerikaanse onderzeeër in het Kanaal het laden van nucle-

air afval in Frankrijk in de gaten hield. De VS hebben gezegd dat geen van zijn onderzeeërs zich binnen 100 zeemijl bevonden. De Royal Navy zei dat het zeker was dat er geen niet-geallieerde onderzeeërs binnen 50 zeemijl waren.

Uiteraard zijn de families niet overtuigd van de theorie dat ze zelf zijn vastgelopen op de zeebodem met het vistuig. de Ze beweren dat de bemanning te ervaren was om zo'n ongeluk te laten gebeuren. In de rechtbank zei hun advocaat, Oliver Hymans, dat hoewel er nog geen onderzeeër ter plaatse was geplaatst, het vastlopen van het tuig op de bodem, het zinken niet verklaart. Zij vermoedden toen een doofpot constructie.

Kolonel Daniel Simmonds, verantwoordelijk voor alle Royal Navy onderzeebootaken, vertelde het onderzoek dat het "ondenkbaar" was dat logboeken en andere documenten die de posities van de geallieerde onderzeeërs registreerden, waren vervalst. Maar de families waren boos dat ze de geloofwaardigheid van de marine niet in twijfel mochten trekken door de commandanten te vragen naar de zaak van de 'Karen', een trawler wiens uitrusting door een onderzeeër van de Royal Navy bij Noord-Ierland werd kapotgevaren in 2015.

De Britse Marine Accident Investigation Branch bekritiseerde de marine omdat ze pas bijna vijf maanden na het incident onthulde dat er een onderzeeër bij betrokken was. Hymans zei dat ze de zaak van de 'Karen' hadden willen gebruiken om de geloofwaardigheid van het ministerie van Defensie te testen.

Omdat het mogelijk ook een Nederlandse onderzeeboot betrof, werd ook Kolonel van Zanten, Commandant van de Nederlandse Onderzeedienst, via een videoverbinding gehoord door het Britse gerechtshof. Hij verklaarde dat het logboek van de Hr.Ms. Dolfijn zeker niet was vervalst. De Dolfijn voer 11 mijl verderop en aan de oppervlakte.

De rechter verklaarde hierna dat het "volkomen fantasievol" was dat een onbekende onderzeeër het zinken had veroorzaakt.
"De Bugaled Breizh was in een paar mi-

nuten verdwenen en liet heel weinig achter. Ik kan begrijpen hoe gedachten zich daarna kunnen ontwikkelen," zei rechter Lickley.

"Ik twijfel er niet aan dat het feit dat een onderzeeër ter plaatse werd gezien - die niets anders deed dan helpen bij de zoektocht - speculaties veroorzaakte over een onderzeeër die betrokken was bij het zinken."
Hij zei dat de Nederlandse, Duitse en Britse onderzeeërs die in het Kanaal opereren "vele kilometers verderop" waren op het moment van het zinken.

"Voor alle duidelijkheid, ik ben ervan overtuigd dat er op dat moment geen andere geïdentificeerde geallieerde onderzeeër van welk type of klasse dan ook in het gebied was en dat omvat onderzeeërs uit de VS," zei hij.

"Voor zover het idee vandaag de dag nog steeds bestaat, verwerp ik het als volledig fantasievol en ongegrond."

Zo werd de Hr.Ms. Dolfijn na ruim 15 jaar nu eindelijk vrij gesproken van enige betrokkenheid bij het zinken van de franse kotter 'Bugaled Breizh'.

Bron:
BBC worldnews online

Aan het Bestuur van de;
Reünistenvereniging Onderzeedienst
per adres, Secretariaat
Zwanenbalg 1901
1766 ZH Julianadorp

Lochem 22 september 2021

Geacht Bestuur.
Mag ik hierbij een stukje aanbieden, om op te nemen in ons tijdschrift.
Regelmatig kom ik daarin leuke verhalen tegen. Bij voorbaat mijn dank.

H.Vink [redacted]
7241 EH Lochem
h.vink@kpnmail.nl
[redacted]

Postboei

Toen ik een krantenartikel uit het Noord Hollands Dagblad te zien kreeg over de situatie bij de Australische Onderzeedienst nieuwbouw, had ik het Spaans benauwd!

In de jaren '80 zijn we met de RDM als hoofdaannemer lange tijd in Australië geweest om de Walrusklasse te verkopen.
Men koos voor een Zweeds ontwerp, maar met Australische veranderingen, wat je eigenlijk in een beproefd ontwerp wat al jaren goed voldoet, eigenlijk niet zou moeten doen. Het werd een fiasco, nog niet één van de geleverde boten functioneert naar behoren. Dus is men aan een nieuwe serie boten begonnen, nu van een praktisch ongewijzigd Frans ontwerp.
Maar de boten komen te laat in de vaart en zullen tweemaal zo veel gaan kosten!

Bij ons nieuwbouw initiatief zijn we na de 'A'–, en 'B'– brieven toe aan een 'C' – brief , wat dat dan ook inhoudt. Maar we komen later dan de bedoeling was. In de jaren '30 moet de Walrusklasse vernieuwd zijn. Wanneer er weer 10 jaar over de bouw van onderzeeboten plus het opwerken en in bedrijfstellen nodig zijn, hadden we nu al moeten bouwen.
De keuze van de werf is nog niet rond! Plus dat er een Franse werf in het keuze pakket zit.

Wij hebben na de bouw van de Walrusklasse, zo'n 20 jaar geleden, een vijver aan mensen met pensioen/wachtgeld, zowel burger als militair, kunnen we daar nou niet voldoende mensen met onderzeedienst ervaring halen om evt. met Damen uit Vlissingen onderzeeboten te gaan bouwen?

De RDM moest na de Zwaardvisklasse voor de Walrusklasse weer "leren" dikker staal te lassen omdat we dieper wilden gaan varen. Kan men bij Damen dat niet ook leren? Wanneer we net zo diep of dieper willen varen.

Waarom het risico nemen met een voor ons onbekende werf, plus de taal, voor de bouw van onderzeeboten, waar we nu al weer meer dan 100 jaar eigen ervaring mee hebben in Nederland.
Waarom speelt de politiek zo'n belangrijke rol in die keuze. Mensen die niets weten van Marine of Onderzeedienst. Is echt alles onderzocht en bekeken om naar het buitenland te gaan met de bouw van onderzeeboten, i.p.v. in ons eigen land?

Tijdens de bouw van de Zwaardvisklasse op de RDM werd, wanneer het moeilijk was, altijd naar de mening van de 'varende Marine' gevraagd en dat waren wij, van de Onderzeedienst.
Is dat nu eigenlijk ook gebeurd? Is er door de politiek, door het ministerie van Defensie, ooit gevraagd wat de 'varende Marine' er van vond? Moeten wij nu mensen gaan opleiden in de taal van een buitenlandse werf om het toezicht op de bouw van een nieuwe onderzeeboot uit te oefenen?
Kortom maken we de uitdaging van nieuwbouw onderzeeboten niet nodeloos ingewikkeld om over de grens een werf te kiezen?
Vragen, vragen, maar is er ook discussie nog mogelijk?

Pieter de Graeff.

Geachte redactie,

(Mogelijk een stukje kopij voor de eerst volgende K.V.O.)

Ter gelegenheid van mijn 75e verjaardag werd ik blij verrast door mijn creatieve broer. Van een op het strand gevonden stukjes wrakhout maakte hij een OZB hout-sculptuur.
zie de foto.

Enthousiast over dit cadeau wil ik u dit echter niet onthouden, de "periscoop" is evenwel een oude spaak!

De naam "Hr.Ms. Meesterlijk" slaat op het gegeven dat ik al vele jaren hoofddrager ben bij de Uitvaart vereniging in ons dorp.

Met vriendelijke groet
uit Noordwijkerhout,

Ruud van Hal
Ex KLPELMNT a/b Hr.Ms. Tonijn,
1966-1970

Weert, 17 september 2021
Betreft: Rapport 'Kwaliteit van het leven bij oud-opvarenden Onderzeedienst'.

Mijne Heren,

Met meer dan gewone belangstelling het rapport gelezen, waarna me toch iets van het hart moet.
Onderweg naar Nederland met Hr.Ms. Johan. Maurits van Nassau terug uit de Koreaanse wateren kon ik een verzoek indienen voor een plaatsing in Nederland.

Het was niet mijn bedoeling om langer dan zes jaren in dienst bij de KM te blijven. Het werd dus Rotterdam, met de opmerking van onze verbindingsofficier: denk er aan, dat is de onderzeedienst, waar ik dacht; ze zullen toch niet allemaal zinken. Voor mij was Rotterdam in ieder geval dichter bij Weert dan Den Helder.

In februari '54 aangekomen in Rotterdam, gemeld in de kazerne, bed en kast ingericht en daarna naar de bunker. "Tik, daar ligt je schip, om de hoek van de bunker". Mooi, de hoek om gelopen en zowaar daar zag je iets naast de pier in het water liggen. Dat bleek de O27 te zijn. "Melden bij de commandant".

Zo gezegd , zo gedaan.
Het eerste het beste luik afgedaald, daar vertelde me iemand, hier is de hut van de commandant, die me liet zien waar de

‘radiohut’ was. Schuifdeur open en inderdaad, daar zag je een typemachine, een zender, nog wat losse spullen en een bankje om op te zitten. Je moest wel, als het ware, een stukje afdalen en daardoor zat je op dezelfde hoogte als het looppad achter de schuifdeur, tegenover de hut van de commandant.
Zoals de bedoeling was, via radio, contact gelegd met Oegstgeest en de radiowagen op het kazerneterrein. Vervolgens mijn persoonlijke zaken in de BBK afgeleverd waar ik uitleg kreeg waar alles op te bergen. Een paar dagen later vertrokken we richting de zuidkust van Engeland, de Torbay voor de volgende oefening.
In dat rapport is gesproken over keuring, opleiding, en diverse testen maar dat was voor mij toch iets anders. Geen onderzoek, noch lichamelijk, noch geestelijk is me ten deel gevallen, blijkbaar zag ik er heel gezond uit.

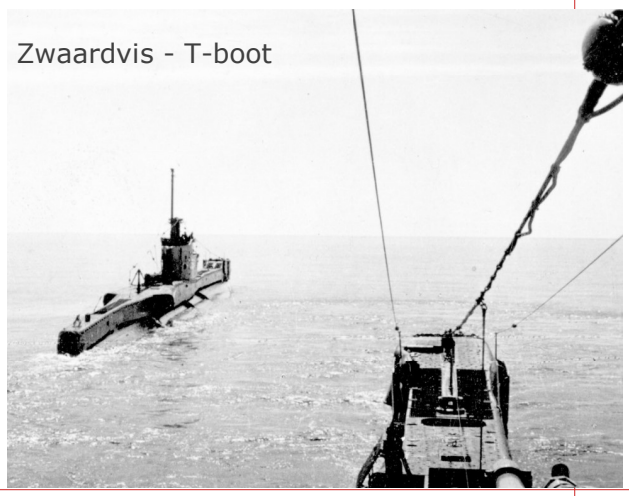
De opleiding: ken uw schip, is me nooit aangereikt hoewel dit bij anderen van de bemanning wel duidelijk het geval was. Waarschijnlijk zag ik er zo intelligent uit dat ik het zelf wel kon uitvinden.

Om dit verhaal af te sluiten, na nog een tijdje, alles bij elkaar ruim drie jaren, op de O 27, Tijgerhaai (T-boot), Walrus en Zeeleeuw (beiden Guppies) te hebben doorgebracht ben ik in 1957 afgezwaaid en ik moet toegeven, een tijd om nooit te vergeten en nu in mijn 88ste levensjaar besef ik nog, waar je leerde om te gaan met anderen en waar

je vooral enige zelfbeheersing meer op deed dan elders.

Op mijn 30ste levensjaar nog een kleine herhalingsoefening in Vlissingen en dat was ’t dan.
In een goede gezondheid en met veel levenslust geniet ik nog van de foto’s en verhalen uit die tijd, waar je zo af en toe nog eens iets van hoort en ziet.
Echter, de genoemde keuringen en testen zal ik nu niet meer meemaken, denk ik. Daarbij vind ik het nog steeds jammer dat ik geen ‘flipper’ heb gekregen.

met vriendelijke groeten,
J.M.van Hulzen,
ex Tlg.1 (04032)
Weert



Concept-Jaarverslag 2019
over de financiën van de vereniging

Inkomsten over 2019			**Uitgaven over 2019**	
Contributies 2019	4696,00		Bestuurskosten	445,65
Contributies 2020	6271,50		Representatie	288,10
Rente	6,89		Reünie	441,50
Bijdrage reünie	2990,00		KVO	7326,40
			Internet	29,02
			Contributie (kosten)	5,00
			zakelijke rekening	280,35
		+		
Totaal:	13964,39		**Totaal**:	8816,02

Inkomsten - Uitgaven = Winst / Verlies

13964,39 - 8816,02 = 5148,37 (winst)

Vermogen van de vereniging per 31 december 2018	29.873,70
Saldo verlies / **winst**:	5.148,37
Vermogen van de vereniging per 31 december 2019	**35.022,07**

Zwaardvis reünie 9 oktober 2021

Concept-Jaarverslag 2020
over de financiën van de vereniging

Inkomsten over 2020			Uitgaven over 2020	
Contributies 2020	4840,16		Bestuurskosten	163,47
Contributies 2021 e.v.	6162,06		Representatie	212,00
Contributies 2022 e.v.	0,00		Reünie	417,67
Rente	0,00		KVO	8347,43
Diversen	0,00		Internet	29,02
Bijdrage reünie	627,50		Contributie (kosten)	5,00
			zakelijke rekening	261,57
			Retourbetalingen (contr)	0,00
		-		
Totaal:	11629,72		**Totaal**:	9436,16

Inkomsten - Uitgaven = Winst / Verlies

11629,72 - 9436,16 = 2193,56 (winst)

Vermogen van de vereniging per 31 december 2018	35.022,07
Saldo verlies / **winst**:	2.193,56
Vermogen van de vereniging per 31 december 2019	**37.215,63**

Op de linker pagina ziet u een foto van de Zwaardvis reünie. Op 9 oktober werd deze georganiseerd door Johan (alias Joet) Litjens. De reünie stond open voor iedereen die op de Zwaardvis had gevaren. Het werd dan ook gezellig druk met zo'n 60 koppen. Met koffie en gebak werden we getrakteerd op een mooie diashow met foto uit diverse vaarperioden. Ook de catering vond zijn weg bij iedereen. 's Avonds ging, net als de vorige reünie, de brand in de kampvuurplaats. Met een biertje en sterke verhalen bleef het nog lang gezellig.
Na een overnachting ging verliet iedereen voldaan Blitterswijck richting huis.

Kampvuurplaats Blitterswijck

ONDERZEEDIENST REÜNISTENVERENIGING

1e Penningmeester
W.P. van der Veeken
Jolstraat 74
1784 NL Den Helder
0223-630265
ledenkvo@hotmail.com

Redactie - Vormgeving
E.E. van Kesteren
Roompotstraat 28
1784 JH Den Helder
06-4470 8032
kvoredactie@gmail.com

BEZOEK ONZE WEBSITE

WWW.KLAARVOORONDERWATER.NL

ISSN: 2214-6202