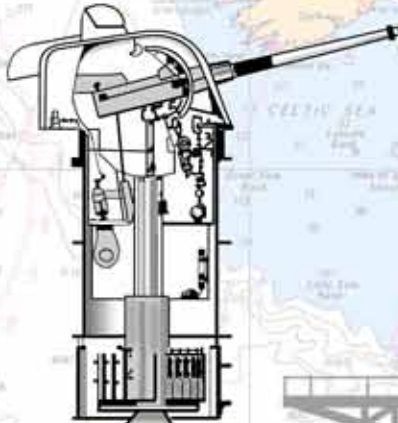


Koninklijke Marine.

Nieuwsbrief Stichting NGID

September 2018

7^e jaargang nummer 3





BEKENDMAKING BESTUUR 03/2018

Van uw voorzitter,

Het is volop zomer en terwijl ik dit schrijf valt er een bui verkoelende regen, heerlijk hoor na alle hitte van de laatste weken.

Wat is er allemaal gebeurd sinds u de laatste nieuwsbrief heeft ontvangen?

Ten eerste de geweldige happening die heeft plaatsgevonden op donderdag 12 juli op de Nieuwe Haven, de grote saamhorigheidsdag dus. Ik vond het geweldig goed en strak georganiseerd, prachtig weer, goede optredens en meer dan genoeg eten en vooral drinken.

Helaas zijn er wederom geen Marinedagen volgend jaar. Door de enorme bezuinigingen op Defensie is destijds besloten om deze niet meer elk jaar te organiseren zodat we nu moeten wachten tot 2020 voor de eerstvolgende editie. Nu de tijd van bezuinigen achter ons ligt en met duizenden onvervulde vacatures bij Defensie lijkt het me hoog tijd om voortaan gewoon net zoals vroeger elk jaar de Marinedagen te organiseren zodat de KM zich aan de BV Nederland van haar beste kant kan laten zien en tevens jonge mensen enthousiast kan maken voor een carrière bij de zeemacht.

Ook van belang is dat er sinds vandaag een CAO onderhandelingsresultaat ligt waar de leden zich de komende weken over kunnen buigen. Ik zelf vind de loonontwikkeling niet slecht maar de nieuwe pensioenplannen vind ik erg vaag. Ik hoop dat er meer duidelijkheid komt over deze zaak.

Tot slot werd mijn aandacht getrokken door een aanmeldingsformulier voor post-actieven van CZSK. Er wordt een registratie bestand aangelegd waarbij men kan aangeven of men bereid is om expertise te leveren of taken in algemene zin. Hieruit blijkt dat de behoefte aan kundige mensen zeer groot is en dat het personeelstekort bij de KM zeer groot is geworden.

Ik ga nu lekker genieten van een vakantie in Griekenland!

Tot later,

Voorzitter Piet Duivestein

Vooraankondiging reünie 2019

Volgend jaar april is het weer tijd voor de tweejaarlijkse reünie van onze stichting NGID. Een dag om lekker te kletsen met ouwe maten onder het genot van bijvoorbeeld een biertje en een bit-terbal, gevolgd door een lekkere nasimaaltijd.

Veel van ons hebben het nu veel drukker dan tijdens de marine tijd met werk, hobby of (klein) kinderen. Om u zoveel mogelijk in de gelegenheid te stellen deze reünie bij te wonen, geven we u de datum nu al door. Wat zou het leuk zijn om volgend jaar weer een groot aantal van u te mogen ontmoeten.

Net als in 2017 zal de reünie in de Witte Raaf op de Nieuwe Haven in Den Helder plaatsvinden en wel op donderdag 11 april 2019 van ongeveer 1100 tot 1630.

LET OP: U kunt zich nog niet opgeven voor de reünie. Eind van het jaar zult u via email of post een uitnodiging hiervoor ontvangen.

Hieronder ziet u enkele foto's uit de reünie van 2017. Meer foto's kunt u zien op de website van onze [stichting](#).



SCHEEPSTOKO



NGID-draaginsigne
Ledenprijs € 5,00
incl. verzendkosten



OD-draaginsigne
Ledenprijs € 5,00
incl. verzendkosten



Luxe sleutelhanger en pen
Set met logo NGID
Ledenprijs € 8,50
incl. verzendkosten



Marineblauwe cap
met NGID logo
Ledenprijs € 8,50
incl. verzendkosten



'Van baroe tot oude stomp'
Hierin geeft Piet Plottegel d.m.v. beschrijvingen zijn belevenissen bij de KM en bij de Navigatie Gevechts-Informatie Dienst in het bijzonder weer. Het boek telt 96 pagina's en is rijk voorzien van fotomateriaal. Ledenprijs €10,00

Niet-leden betalen € 1,00 extra op de genoemde ledenprijzen.

In de winkel op onze website vindt u nog meer artikelen, waaronder nog enkele boeken.

Voor betaalmethode zie bovengenoemde website

OP = OP



Foto: Jaime Karremann/Marineschepen.nl

Redactie



De redactie heeft in de nieuwsbrief een extra item geplaatst met interactieve links zodat u meer kunt kijken naar beelden van maritieme landen.

Uit de feedback blijkt dat u dit op prijs stelt.

Ook zijn wij benieuwd of er leden zijn die iets doen met de informatie welke hier wordt gegeven zoals het bezoeken van tentoonstellingen, vacatures of het kijken op sociale media.

Wijziging mailadres redactie:
is nu redactiengid@ziggo.nl geworden.

We zullen uw reactie's op deze nieuwsbrief en verdere op- en/of aanmerkingen met veel belangstelling lezen.

De redactie

Weet u nog verhalen?

Wat zijn het toch een prachtige verhalen welke op de reünies worden verteld en om uw geheugen wat op te frissen plaatst de redactie artikelen die u hopelijk het 'o, ja' gevoel geven.



Wij vernemen graag leuke anekdotes, links, websites of 'sterke' verhalen.



Er lekker tussenuit, genieten in de Spaanse zon of actief de omgeving verkennen. Lekker je hoofd leegmaken en even helemaal tot jezelf komen, met een hapje en een drankje.

Meer informatie:
www.fincarayodelsol.com



Onderdelen nodig voor uw motor dat kan met 10% extra korting op vertoon van de veteranenpas:

www.bruggeman-motoren.nl



Stichting ***Onbekende Helden*** is een organisatie ontstaan vanuit het bedrijfsleven als praktische uiting van waardering voor onze veteranen die zich hebben ingezet voor de wereldwijde vrede, veiligheid en nationale vrijheid.

De stichting heeft veel vacatures en wellicht is er ook iets interessant voor u bij!

www.onbekendehelden.nl
en kijk bij de vacatures.



Geniet van een heerlijk dagje wellness! Als veteraan heb je gratis toegang!!

Meer informatie:

www.thermenbussloo.nl/veteraneninstituut of
www.thermensoesterberg.nl/veteraneninstituut





Sociale media

Waar je vroeger dagen en soms weken op moest wachten is nu binnen een muisklik aanwezig. Geen blauw schrijf papier en zoekgeraakte postzegels meer maar een 'slimme telefoon' is alles wat nu nodig is.



Twitter is een voorbeeld van een medium waarin je onwaarschijnlijk snel nieuws kan vergaren van personen of instellingen welke je voorkeur hebben. Omdat de Stichting NGID marine gerelateerd is zal ik mij houden tot Defensie.



@StichtingNGID is uw eigen stichting en is actief op Twitter. Klik eens op de link.



@Defensie is het officiële nieuwsaccount van het ministerie. Iedere week is daar o.a. het weekoverzicht te vinden met met een opsomming van allerlei Defensie-operaties.



@DeZiekenpa is een gewezen ziekenpa en nog steeds marine geïnteresseerd. Ook laat hij de reis van Hr.Ms. witte De With herleven tijdens Fairwind 1988. Uiteraard met bijbehorende foto's.



@ETerneu is momenteel Chef der Equipage op Zr. Ms. De Ruyter welke nu vaart in SNMG2. Hij twittert op persoonlijke titel maar laat zien hoe het gaat aan boord van het schip.



@thegoudaclan Jack Gouda is Krijgsmachtdeeladjutant van de Koninklijke Marine / Chef der Equipage CZSK. Ook hij laat zien hoe het er heden ten dage toegaat in de Marine.

Websites

Er zijn er eigenlijk te veel om op te noemen en laat ik mij per nieuwsbrief beperken tot een aantal gerelateerd aan Defensie:



Wat gebeurt er allemaal aan boord van het schip Zr. Ms De Ruyter die momenteel vaart in Nato verband.



nl-nl.facebook.com/zrms.deruyter/

Mocht u geen Facebook hebben maar toch willen kijken of evt. besluiten om op Facebook te gaan, krijgt u via bovenstaande link het venster te zien om een nieuwe account aan te maken.

Dit vond ik op zolder

Hoe ging dat ook al weer?

(Bron: het Handboek voor Zeemanschap uit 1961)

Het overbrengen van vloeistoffen

SOORTEN TUIGEN

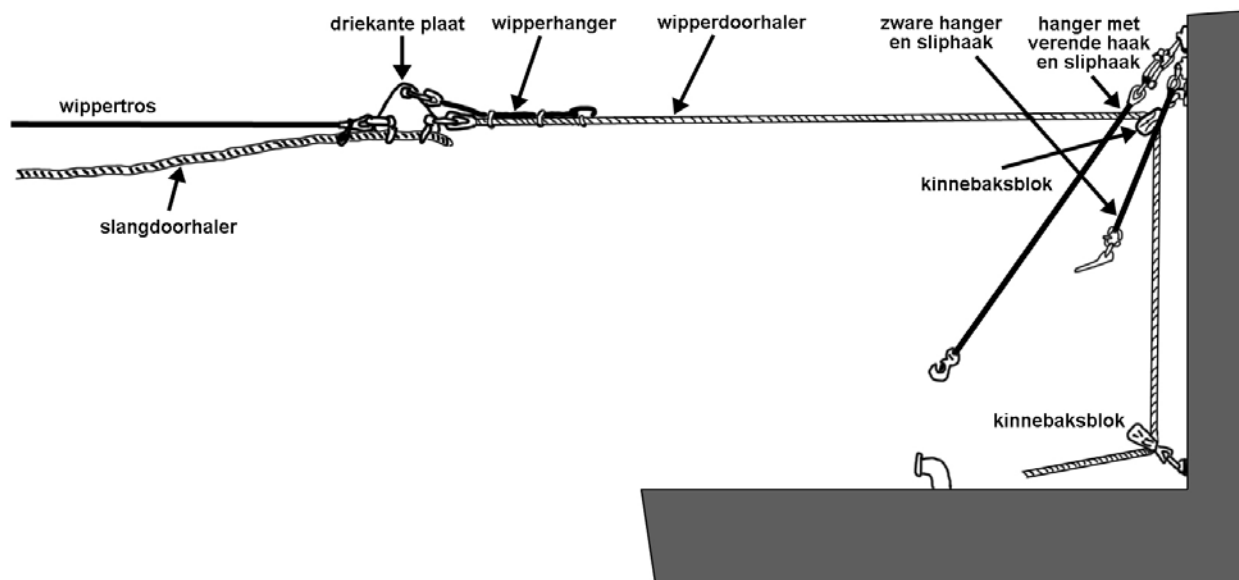
Ook de tuigen voor het overbrengen van vloeistoffen, zoals stookolie, dieselolie, benzine, water enz., per slang kan men onderscheiden in wippertuigen en laadreeptuigen, en ook hier geldt weer, dat met de eerste grotere afstanden kunnen worden overbrugd dan met de laatste.

Bij de laadreeptuigen maakt men onderscheid tussen het kleine laadreeptuig (*small derrick rig*) en het grote laadreeptuig (*large derrick rig*).

DE BEHANDELING VAN WIPPERTUIGEN

Bij het overbrengen van vloeistoffen met behulp van een wippertuig (*jackstay rig*) is de slang in een aantal zadels opgehangen aan een stalen wippertros. Elk zadel kan met behulp van een wipperblok over de wippertros rijden. Het afgevend schip moet, om de wippertros voldoende hoogte te geven, beschikken over een hoge laadboom of mast en zo mogelijk ook over een lier, die de tros automatisch op de juiste spanning kan houden (*self tensioning winch*)

Eerst wordt weer verbinding gemaakt met schietlijn en boodschapper, waaraan afstandlijn en telefoonlijnen zijn bevestigd. Met de boodschapper wordt vervolgens de wipperdoorhaler overgetrokken en via een hoog aan de scheepsopbouw bevestigd kinnebakblok en een soortgelijk lager geplaatst blok naar een lier geleid. De doorhaler is aan een hoek van een driehoekige stalen plaat (*monkey plate*) bevestigd. Aan de tegenoverliggende hoek zit de stalen wippertros, terwijl aan de derde hoek de wipperhanger (*jackstay pendant*) is aangebracht, bijgebonden op de wipperdoorhaler. Op de driehoekige plaat is ten slotte de tamp van de slangdoorhaler of slanguithaler bij gebonden.

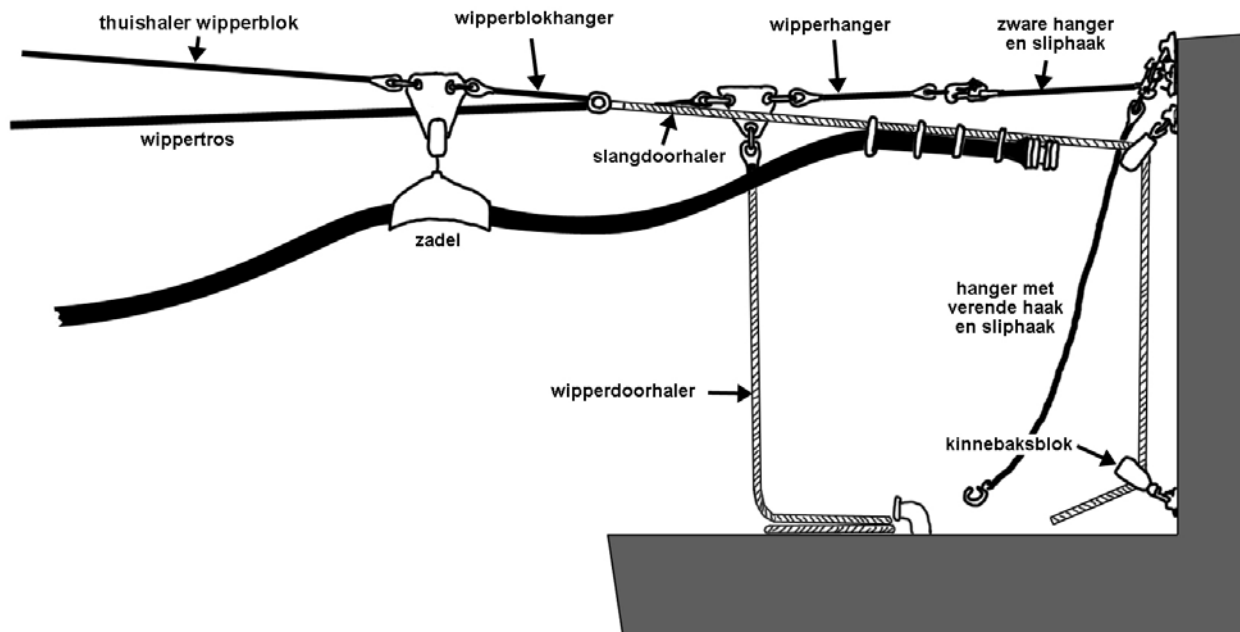


Zodra de driehoekige plaat binnenboord is, wordt de sliphaak van de wipperhanger gepikt in de zware hanger met sliphaak, die aan de scheepsopbouw is bevestigd. De wipperverbinding is nu tot stand gekomen en de wipperdoorhaler kan worden opgevierd en uit de blokken genomen.

Vervolgens maakt men de slangdoorhaler los van de driehoekige plaat en legt men die in de blokken om hem met het nodige volk door te kunnen halen. Aan die slangdoorhaler wordt nu het eerste wipperblok met zadel en het bijgebonden uiteinde van de slang overgetrokken, waarbij men aan boord van het afgevend schip de verschillende *thuishalers* opviert. Is het eerste wipperblok binnenboord, dan wordt de daaraan bevestigde *wipperblokhanger* verbonden met

een tweede hanger met sliphaak aan de scheepsopbouw.

De *laadslang* kan nu worden losgesneden van de slangdoorhaler en aangesloten op het brandstofsysteem. Het overpompen kan beginnen.



Bij de beëindiging van de bevoorradingsoperatie moet, alvorens de laadslang aan boord van het ontvangende schip wordt ontkoppeld, deze met lucht of een ander onbrandbaar gas worden doorgeblazen. De zo juist gevulde tank moet nog voldoende capaciteit hebben om de hoeveelheid lucht of gas, die daardoor overkomt, te kunnen verwerken.

Daarna ontkoppelt men de laadslang, bindt die weer aan de slangdoorhaler en wordt het wipertuig teruggegeven, een en ander als bij de afgifte, doch in omgekeerde volgorde.

DE BEHANDELING VAN DE LAADREPTUIGEN

Bij het overbrengen van vloeistoffen met behulp van een laadreeptuig (*derrick rig*) wordt de slang op drie (*small derrick rig*) of vier punten (*large derrick rig*) opgehouden door laad- of hijsrepen.

Eerst wordt weer verbinding gemaakt met een schietlijn en boodschapper, waaraan afstandlijn en telefoonlijnen zijn bevestigd. Met de boodschapper wordt vervolgens de slangdoorhaler overgetrokken, in de kinnebakblokken gelegd en door voldoende volk in handen genomen. Het eerste van die blokken moet op voldoende hoogte boven het dek zijn aangebracht om de laadslang goed vrij van het dek te kunnen houden.

Aan de slangdoorhaler is met behulp van een korte *hanger* de slang bevestigd, die ook met enkele snijstroppen op de doorhaler is bijgebindseld of op andere wijze - haken en ogen - daaraan is verbonden. Nadat de sliphaak van de aan de opbouw bevestigde hanger in de ring van evenbedoelde korte hanger is gepikt, kan de slang worden losgesneden of losgehaakt en, nadat de blinde flens is verwijderd, op het brandstofsysteem worden aangesloten.

Op de trekbeugel, waarop de korte hanger zit, is tevens de thuishaler bevestigd. Deze is door een blok bovenin de laadboom aan boord van het afgevend schip geschoren en houdt de slang ter plaatse, samen met de beide hangers, op. Ongeveer in het midden rust de slang in een zadel, die door een zadelreep, geschoren door een blok in dezelfde laadboom, wordt opgehouden. Aan het binnenboordse eind zorgt een tweede zadelreep - vaak een derdehandje of vierloper - dan nog, dat de slang vrij van dek blijft. De laadboom zelf wordt door een hanger of topreep in de juiste stand gehouden.

Gedurende het overladen moet het tuig steeds in de juiste stand worden gehouden door middel van het opvieren of doordraaien van de buitenste zadelreep, al naar gelang de schepen zich verder van elkaar verwijderen of dichterbij elkaar komen. Een en ander vereist goed geoefend en conciëntieus personeel aan de lieren, opdat er geen te grote spanning op het tuig komt met alle gevolgen van dien. Aan boord van het ontvangende schip brengt men zo nodig enkele talies op het slangeinde aan om de goede stand daarvan te regelen. Die talies moeten in handen worden gehouden, daar daarop onverwacht grote kracht kan worden uitgeoefend. Waar nodig worden schavielmatten en dergelijke aangebracht om beschadiging van het tuig te voorkomen.

Na het overpompen moet de slang weer worden geleegd. Het beste gaat dat door deze door te blazen, maar ook beurtelings de zadels op en neer bewegen kan het gewenste effect sorteren.

Vervolgens wordt de laadslang ontkoppeld, wederom met de blinde flens afgesloten en op de slangdoorhaler bijgehouden of vastgepikt. Deze laatste wordt stijfgedraaid, zodat de korte hanger kan worden uitgepikt, waarna het tuig weer kan worden thuisgedraaid. De doorhaler is daarbij met een enkele slag om een bolder genomen en wordt zo bijgestoken. Zodra het tuig weer onder de laadboom is gekomen en dus de grootste kracht van de doorhaler af is, wordt op de tamp daarvan de boodschapper gezet, de telefoonlijnen daaraan bevestigd en een en ander thuisgehaald. Daarna wordt de boodschapper en vervolgens ook de afstandlijn geslipt.

Om het teruggeven van het tuig te bespoedigen, kan men al tijdens het overpompen de doorhaler weer op de slang bindselen of vasthaken. Daar de doorhaler dan echter niet meer kan worden gebruikt om de hanger te ontlasten, scheert men een werktros - met ingesplitst oog zonder kous - van dezelfde afmetingen als de doorhaler door de blokken - na de laatste daaruit te hebben genomen -, neemt die van boven af door de ring van de slanhanger en zet die vast aan een sliphaak aan boord. Met behulp van de werktros kan nu na het doorblazen van de slang de hanger worden ontlast en losgenomen, waarna het tuig kan worden afgevierd. Is dat thuis, dan laat men de werktros slippen. Om te voorkomen, dat daarbij die tros knijp loopt in de hangerring, moet men ervoor zorgen, dat het ingesplitste oog zo dun mogelijk is en de splits goed taps afloopt en gaaf is afgewerkt.

Het verbreken van de verbinding in noodgevallen

Men moet er steeds voor zorgen, dat in noodgevallen de verbinding tussen de beide schepen onmiddellijk kan worden verbroken. In de tactische voorschriften is aangegeven, welke maatregelen voor een dergelijke "emergency breakaway" moeten worden genomen. Schade aan het tuig kan men daarbij niet altijd voorkomen.



FOTO DEFENSE

Het is de intentie van de redactie om in iedere nieuwsbrief een artikel uit het Noordhollands Dagblad te plaatsen dat betrekking heeft op schepen, inrichtingen, bemanningen, anekdotes, reizen en verhalen, etc. etc. Heeft u iets herkenbaars, dan hoort de redactie dit graag!

Krantenknipsels met dank aan Arie Booy (a.booy@hollandmediacombinatie.nl)

Modernisering drie schepen

Aanpak van Johan de Witt * Nieuwe sonars voor hydrografie-schepen * Snellius en Luymes * Werkgelegenheid in Den Helder * Vaartuigen halverwege levensduur * Investeringen in marine

Den Helder * Drie marineschepen staan aan de vooravond van een modernisering. Het gaat om Zr. Ms. Johan de Witt, de Snellius en Luymes. Defensie noemt het een 'midlife update' aangezien de drie schepen op de helft van de levensduur zitten of die beginnen te naderen.

Het werk aan het amfibische transportschip Johan de Witt wordt een klus voor de marine-werf. De hydrografieschepen Luymes en Snellius zullen door Damen Shipyards onder handen worden genomen. In februari gunde het ministerie van defensie het onderhoud van de kleine bovenwaterschepen van de marine aan de commerciële werf.

Sonar

De twee vaartuigen van de Snelliusklasse worden in 2019 en 2021 gemoderniseerd. Onder meer de middelen voor navigatie en hydrografie worden vernieuwd. De schepen beschikken over meerdere

sonars. Twee aan de onderzijde van het schip en een sonar die achter het vaarruig wordt gesleept. Deze sonars moeten worden vervangen. Zr. Ms. Snellius en Luymes zijn vijftien jaar geleden in de vaart gekomen. In de vaste Kamercommissie voor defensie is de vraag opgeworpen of de modernisering niet samen met andere landen die dit soort schepen hebben, kan worden uitgevoerd. Volgens bewindsvrouw Visser is dat geen optie aangezien de vaartuigen ontworpen zijn voor het Nederlandse operatiegebied, vooral de Noordzee, en voor het eigen civiele en militaire taken pakket.

Commandoschip

De modernisering van de nu elf jaar in de vaart zijnde Johan de Witt is voorzien voor 2021 en 2022. Komend jaar speelt het grote schip een rol als commandoschip voor de Britse marine. Het jaar daarna neemt Nederland die rol met de Johan de Witt over van het

Verenigd Koninkrijk. Daarna kan de 'midlife update' gedaan worden. De werkzaamheden omvatten een scala aan vervangingen en modificaties. Onder meer op het gebied van de voortstuwing, het casco, radars, de communicatieapparatuur en netwerken, de bedieningsinstallatie, elektriciteitsvoorziening en zelfverdediging. Het schip heeft een elektrische voortstuwinginstallatie met roerpropellers. Onderdelen daar van worden vervangen.

Veel geld

Al met al wordt er de komende jaren heel veel geld geïnvesteerd in de Nederlandse oorlogsvloot. Naast modernisering van bestaande schepen is ook een ambitieus nieuwbouwprogramma opgetuigd dat in het komende decennium wordt uitgerold. Nog niet alle besluiten zijn genomen, maar de voorbereidende stappen worden in rap tempo gezet. Voor de Nederlandse scheepsbouwindustrie is dat een welkome opsteker.

De regering heeft laten weten dat in veel gevallen voorrang wordt gegeven aan de eigen bedrijven. Bij de vervanging van de onderzeeboten en de mijnenjagers is dat nog niet zeker. Voor de bouw van onderzeeërs hebben ook werven in Duitsland en het Franse Cherbourg belangstelling. Het Belgische ministerie van defensie is leidend in het dossier van de nieuwe mijnenjagers. Dat is zo afgesproken omdat Nederland die rol vervult bij de fregatten die met België gekocht gaan worden.



Zr. Ms. Luymes, het schip links waar de helikopter langs vliegt, krijgt de komende jaren groot onderhoud

FOTO DEFENSIE

Vragen over ontploffen van raket boven fregat



Arie Booy

a.booy@hollandmediacombinati

DEN HELDER * Kan een ongeluk zoals eerder deze zomer met een raket op een Duits fregat gebeurde ook een Nederlands marineschip treffen? Die vraag stelt SP-kamerlid Sadet Karabulut. Het ministerie van Defensie verwacht eind deze maand antwoord te kunnen geven.

Op 21 juni ontplofte een SM-2 raket op het Duitse fregat Sachsen. Deze raketten worden ook gebruikt op fregatten van de Koninklijke Marine. Bij het ongeval vielen geen gewonden, maar de Sachsen had wel flinke schade. De raket ontplofte tijdens de lancering. In 2015 ontplofte een zelfde raket na lancering boven de mast van de Amerikaanse USS The Sullivans. Brandende brokstukken kwamen op het dek terecht en veroorzaakten brand. Ook hier raakte niemand gewond.

Kamerlid Karabulut verwijst in haar Kamervragen naar beide ongevallen en vraagt of Defensie over de incidenten contact heeft gehad met de fabrikant van de raket. Het SP-Kamerlid zet vraagtekens bij de betrouwbaarheid van het wapen.

Bewindslieden moeten binnen drie weken antwoord geven op Kamervragen. Afgelopen week stuurde Defensie een uitstelbrief aan de Kamer. In de brief schrijft staatssecretaris Barbara Visser: „Voor de beantwoording van de vragen hebben wij contact gezocht met onze Duitse en Amerikaanse partners. Een reactie van hun kant zal enige tijd vergen, waardoor ik de vragen niet binnen de gestelde termijn van drie weken kan beantwoorden. Ik verwacht de antwoorden uiterlijk eind augustus 2018 te kunnen versturen.”



Vuurwerk op de The Sullivans; de raket ontploft bij het schip.

ARCHIEFFOTO

Verouderd

Uit een onderzoek van de US Navy blijkt dat het ongeval op de Amerikaanse destroyer veroorzaakt werd door verouderde techniek. De raket die boven The Sullivans explodeerde werd voortgestuwd door een 25 jaar oude raketmotor.

Die motor was gemaakt door Thiokon, hetzelfde bedrijf dat verantwoordelijk was voor het ontploffen van de Spaceshuttle Challenger in 1986. Thiokon bestaat inmiddels niet meer. De US Navy heeft bepaald dat raketten met deze motor alleen nog maar onder oorlogsomstandigheden mogen worden gebruikt. Uit het antwoord van Defensie zal moeten blijken welke motoren in de Nederlandse SM-2 raketten zitten.

Er is overigens een verschil met het Duitse ongeval van anderhalve maand geleden en het Amerikaanse incident uit 2015. De Duitse raket ontplofte op het moment dat hij opsteeg uit het Vertical Launcher System. VLS slaat op de buizen die in de romp van het

Wapens

NAVO-landen maken vaak gebruik van dezelfde wapens zoals de Amerikaanse SM-2 raket.

schip zitten en waar de raket uit komt. Ook de raketten van de Koninklijke Marine verlaten een fregat op die wijze. Het brugpersoneel ziet de raket vlak voor de ramen de lucht ingaan. Op een filmpje dat vanaf een ander Duits schip gemaakt werd tijdens het ongeval in juni, is voor de brug van de Sachsen een enorme vuurbal zichtbaar.

De Sachsen vertoont veel overeenkomsten met de Nederlandse LC-fregatten. Beide hebben SM-2 raketten en dezelfde lanceerinrichting. De raketten zijn bedoeld voor luchtverdediging op de middellange afstand en hebben een bereik van maximaal 160 km. Als een raket ontploft in de buis, wordt die buis automatisch onder water gezet zodat het vuur snel gedoofd wordt.

De volgende links hebben betrekking op bovenstaande ongevallen:

- [USS The Sullivans](#)
- [FGS Sachsen](#)

Kalender



reünies

vieringen

activiteiten

Op **donderdag 11 oktober 2018** vindt de tweejaarlijkse reünie plaats van de nautische dienst. Ook actief dienenden zijn van harte welkom. Lokatie de Witte Raaf in Den Helder. Meer info of opgave via fam.boin@quicknet.nl

Op **donderdag 1 november 2018** gaat het dan eindelijk gebeuren, een reünie van de Witte Olifant (Hr.Ms. Isaac Sweers)

Lokatie De Witte Raaf in Den Helder. De organisatie zou graag digitaal foto's en films willen ontvangen zodat die getoond kunnen worden.

U kunt zich alleen inschrijven via de site van de [Witte Olifant](#).

Voor de sportievelingen onder ons, het hardloop event van Nederland vindt plaats op **30 september**. Informatie op www.runforkika.nl en meedoen is belangrijker dan winnen.

De herfst komt nu met rasse schreden dichterbij en zijn de buitenactiviteiten bijna afgelopen, tijd om naar binnen te gaan.

Een dagje kijken, slenteren en proeven, www.gezelligshoppen.nl en alvast in de sfeer van de herfst komen.

Eens heel wat anders gaan doen en beleven, dat kan. www.broekerveiling.nl kan ook in groepsverband bezocht worden maar ook leuk voor de (kleinkinderen) en de herfstvakantie.

Natuurlijk mag Den Helder niet ontbreken in de activiteiten en hoewel er in de afgelopen weken al veel is gebeurd qua evenementen gaat het gewoon door.

denhelder.online

Bestuur van de stichting NGID

Voorzitter	Piet Duivestein
Vicevoorzitter	Peter van der Niet
Secretaris	Nienke Laane
Penningmeester	Ton Leenders
2e Secretaris	
Ledenadministratie	Gerrie Legué
Redactie nieuwsbrief	Rens Beglinger
Historisch archief	Rens Beglinger
Website beheerder	Gerrie Legué
Lay-out nieuwsbrief	Henk Munnik

Website: www.ngid.nl

voorzitter@ngid.nl
mp.vanderniet@quicknet.nl
secretaris@ngid.nl
penningmeester@ngid.nl
info@ngid.nl
info@ngid.nl
redactiengid@ziggo.nl
redactiengid@ziggo.nl
info@ngid.nl

Colofon:

De nieuwsbrief NGID verschijnt vier keer per jaar en wordt per email verspreid.

De redactie is niet verantwoordelijk voor de inhoud van de ingezonden artikelen.

Lid van verdienste:



Willem Pijnenburg
Jaap Veldhuis



Tot een volgende keer!

Rens Beglinger