

“ Publicatiebord - 't Schrijfhoutje ”

combinatie

Redactie:

A.C. Krijgsman
Vijverlaan 101
3319 SN Dordrecht

Telefoon 10.00 / 1600 uur
078-7507545
b.g.g.
06-25160899

e-mail:
arcon46@kpnmail.nl

NL98 INGB 0002 4713 68

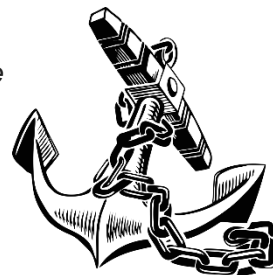


Redactie 't Schrijfhoutje
06-11177011

e-mail:
pamsecretariaat@postactieve-marinevereniging.nl



Deze extra toevoeging van het web-magazine ten Anker fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.



Verzendfrequentie iedere maandag of dinsdag

Het Publicatiebord is een samenraapsel van binnen gekomen berichten zoals lezerspost, uitgave nieuwe boeken, zoekers naar uit het oog verloren mannen/vrouwen, kennisgevingen voor een reünie, berichtgevingen uit dagbladen, ingezonden stukjes en nog meer....

Ook biedt het publicatiebord gratis ruimte om te adverteren, mits deze past in onze doelgroep. (info bij de redactie)



JAARGANG 6 – NUMMER 28

10-11 JULI 2023

Een dag niet

Gelachen
is een dag niet geleefd

Dit zei een matroos, die na 5 weken in het MOKHilversum voor hét eerst naar huis ging, tegen zijn vriend,...

"Als je iets van zijn plaats kunt krijgen, moet je het optillen en verplaatsen. Kun je het niet bewegen, dan moet je het schilderen en als het uit zichzelf kan bewegen, moet je het groeten".

Het grote wachten op de volgende Sail is begonnen



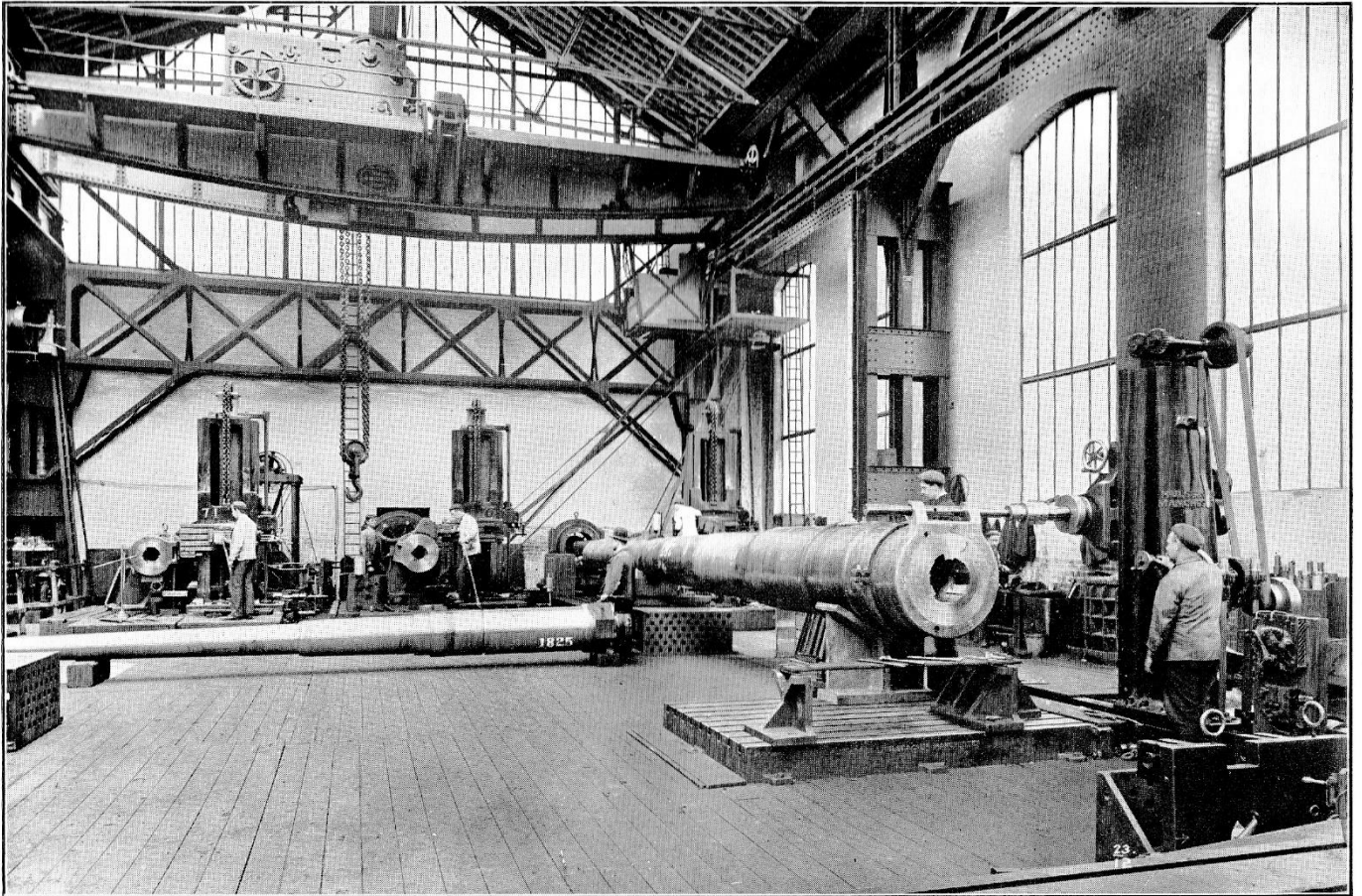
De Sail-out met de Stedemaecht, de imposante Statsraad Lehmkuhl en Zr.Ms Tromp.

FOTO'S REDMOUSE

Nog een keer nagenieten van al het moois dat Sail 2023 en de Marinedagen te bieden hadden. Flaneren langs varende erfgoed, rondkijken op grote windjammers, genieten van muziek, straattheater en een indrukwekkende crewparade door de binnenstad. Het is weer achter de rug.

Het grote wachten tot de volgende editie is begonnen.





Het boren en groeven van loopen voor zwaar geschut in één der Vickersfabrieken te Sheffield.

NEDERLANDSCH-ENGELSCH
TECHNISCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ
PRINSESSEGRACHT 'S-GRAVENHAGE



Het Marine Uitvaartteam

Eens een marineman/-vrouw, altijd een marineman/-vrouw. De verbondenheid tussen marinemensen onderling, is exemplarisch en naarmate men ouder wordt lijkt deze band steeds strakker aan te trekken. De behoefte aan contact wordt groter en in de laatste fase van het leven wordt er nagedacht over 'het afscheid'. Met de komst van dit team wordt het mogelijk om voor een ieder die dat wil, een militair ceremonieel afscheid te verzorgen.

Het Marine Uitvaartteam is opgericht in navolging van het mariniers uitvaartteam. Zij kregen steeds vaker de vraag of zij een

eens gelijke uitvaart konden realiseren bij vlootmensen.

Bij de uitvaart van (oud) marinepersoneel komt het ceremoniële, wat bij de Koninklijke Marine hoog in het vaandel staat, terug in een beperkt militair ceremonieel. Deze uitvaarten hebben unieke militaire elementen die niet dagelijks voorkomen. Het gaat dan bijvoorbeeld om uitvaarten waarbij protocol en ceremonieel een belangrijke rol spelen. Maatwerk is hierbij vanzelfsprekend.

Wij gaan werken met vrijwilligers die een draagploeg vormen en op verzoek van de familie de overledene naar de laatste rustplaats te dragen.

De draagploeg bestaat uit zes dragers (vrouwen en/of mannen) en een uitvaartleider. De training van de teams zal in september beginnen en wij hopen in januari "operationeel" te zijn.

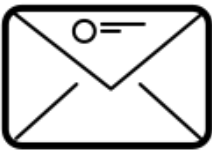
Stichting Marine Uitvaartteam is begin juni begonnen met het opzetten en het werven van vrijwilligers. Binnen een maand hebben ruim 40 (oud) marine mensen zich opgegeven. Het leeft onder het oud personeel en veteranen. We kunnen altijd meer vrijwilligers, verspreid over het hele land, gebruiken om uiteindelijk een landelijke dekking te creëren.

We staan nog in de kinderschoenen en er moet nog veel gebeuren. Binnenkort wordt de stap naar de notaris gemaakt en worden we ingeschreven bij de Kamer van Koophandel.

We zijn nog op zoek naar sponsors en donateurs om de teams te kunnen kleden.

Voor informatie : info@marineuitvaartteam.nl

Veteraan ja of te nee



L.s' naar aanleiding van het ingezonden stuk van de hr. J. Kaauw het volgende.

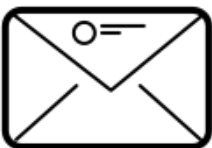
Vierend door het leven bij de KM ??? die discussie ga ik uit de weg want iedereen beleefd dat op zijn eigen wijze en ieder mens is anders, maar ook iedere reis was anders, of was het nu een missie ?

Als ik het stuk lees van onze redactie naar het Vfonds gaat het niet direct over het verkrijgen van het Veteranenstatus, maar om gelijkheid.

Die gelijkheid creëer je volgens mij in deze situatie door ieder Veteraan te maken want dan heb je enerzijds erkenning en anderzijds allen dezelfde rechten.

De suggestie daar gradaties aan te verbinden naarmate je acties en/of oorlogssituaties hebt ervaren ga ik helemaal in mee.

Mvgr. F. Dubbeldam



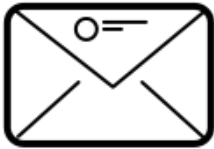
Mees, ik doe het maar even op deze manier. Je hebt mij de woorden uit het hart getrokken met je 'redactie-reactie' op dat gezeik over de Veteranenstatus. Ik heb makkelijk lullen want ik zat net op tijd in voormalig NNG en kennelijk ook nog op de juiste plaats.

Geplaatst in Manokwari, reed ik , als koelmonteur, op mijn dienstfiets. (want ik had een maand of drie geen varende plaatsing) - de huizen af van de gezinnen van onze collegae die wel een varende plaatsing hadden - of op patrouille waren. Dan keek ik de koelkasten na, - die draaiden destijds nog op spiritus-branders.

Altijd met plezier gedaan. Heeft me een veteranenstatus opgeleverd; later de bekende medaille - 'met ster ' - want ik zat in oorlogsgebied.

Jij weet dat mijn medaille meer verdiend zou zijn geweest met de reis terug - eind 1962 - met Klep 9 (L9609) naar Panama. Ik denk dat menigeen die bladzijde uit de Marinegeschiedenis nooit heeft gelezen, of heeft willen lezen; terwijl ons blad Ten Anker, er genoeg aandacht aan heeft besteed. Het zij zo.

Dirk Frelink



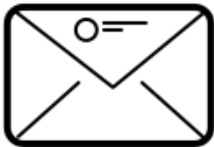
Acht jaar gediend met daarbij een term van 18 maanden naar de West, ik ben het voor 100 procent eens met de heer Kaauw en dat zal me niet in dank worden afgenomen!

Overigens alle bewondering voor jouw inspanningen Arie,

Heb de hartelijke groet van Gerard Koedoot

Dat jij voor 100% achter de mening van Jan Kaauw staat is je goed recht. Ieder heeft immers recht zijn mening te uiten. "Niet in dank afgenomen ? " Kul, je kan hier gewoon je mening ventileren.

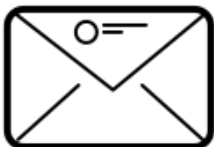
Redactie



In uw recente schrijfhoutje no 27 wordt nogal commentaarloos gesproken over aanbesteding van 4 nieuwe fregatten. Overigens maar 2 voor Nederland. Dit gaat helaas weer uit van de veronderstelling, dat we de huidige aantallen één op één moeten vervangen. Het besef moet echter zijn, dat de wereld in de laatste 2 á 3 jaar erg veranderd is. Eigenlijk zouden we een sterkte zoals in de koude oorlogssituatie moeten hebben. Weten we het nog: 8 s-fregatten en 13 patrouillevliegtuigen. De triomfantelijke uitspraken bij het bestellen van 2 fregatten mogen sterk genuanceerd worden.

Vriendelijke groeten,

Ton Neleman



Hoi Mees, Ik heb weer genoten van jouw schrijfsels van de ingezonden stukje. Terima kasih banyak . Grtz van deze oude ex navyduiker

Jan Schalkwijk...

Verstuurd vanaf mijn iPad



Uitnodiging voor de reünie 2023

Beste leden,

Op woensdag 13 september gaan we de Reünie houden op de wel bekende **Korporaal van Oud Heusden Kazerne te Hilversum (het oude MOKH)**

Het dag programma is als volgt:

09:00 - 10:00 inschepen in de Zoutwaterhoek (KEK gebouw) met koffie en gebak
10:00 opening speech voorzitter en reünie
10:00 bar open
13:00 Indisch buffet
14:30 loterij
15:00 – 15:30 ontschepen.

De reünie is toegankelijk voor de leden met partner of eventueel een introduce om niet met consumptie / muntjes te gaan luren is er besloten dat het vrij(met mate) drinken is maar daarom wel een bijdrage van € 10,00 per persoon

Bij deze is de aanmelding geopend tot 25 augustus 2023.

U kunt zich opgeven alleen of met partner/introduce - tegen overmaking van € 10 **per persoon** op rekening NL65 ABNA 0216 2080 25 t.n.v. Post Actieve Marinevereniging te Den Helder onder vermelding van reünie 2023 en met naam van partner/introduce.

als u een begeleider/verzorger meeneemt dan gaarne daar de naam van tijdens het aanmelden u hoeft geen bijdrage over te maken voor hem of haar.

En even melden via het mail adres: pamsecretariaat@postactievemarinevereniging.nl aan de organisatie

Eventuele details zullen later worden medegedeeld. Vragen kunt u altijd stellen aan de OS&O regelneef,

Ton Meijdam pamsecretariaat@postactievemarinevereniging.nl

[06-11177011](tel:06-11177011)



3 juli 2023....

Hier een klein verslagje van de Marinedagen. Zeker op de oude Rijkswerf Willemsoord zaten de terrasjes van de horeca zaken stampie vol

Ook de onderzeeboot op het droge had het druk





Gisteren, zondag, toch nog even naar Nieuwediep geweest, officieel Den Helder genoemd, waar de Vlootdagen waren, tegenwoordig Marinedagen geheten.

Het hele weekend was het marineterrein open van 09.00 tot 17.00 en kon je je vergapen aan van alles en nog wat.

Vele marineschepen waren te bezichtigen al mocht je niet IN het schip komen.

Verder waren er talloze grote zeilschepen die vanaf 2 uur het ruime sop kozen. Eigenlijk zouden ze om 17.00 vertrekken maar vanwege de stevige wind en de sterke stroming werd dat tijdstip vervroegd.

Vanwege de stevige wind was het behoorlijk fris en liep men met de jacks hoog gesloten rond.



Heel veel belangstelling voor de oude brug van het G(eleide) W(apen) fregat De Ruyter en de oude zeilschepen in de gerestaureerde stenen dokken



Gaven de mariniers weer demonstraties met hun snelle RHIB's en lieten een 'fast rope' afdaling zien uit een helikopter.

Ik heb genoten van het gezicht op de vertrekkende zeilschepen waarbij de bemanning over de 'paarden' liep, dat zijn de touwen, lijnen, waarop de bemanning hun voeten zetten om de zeilen te zetten of te bergen, waarbij je geen



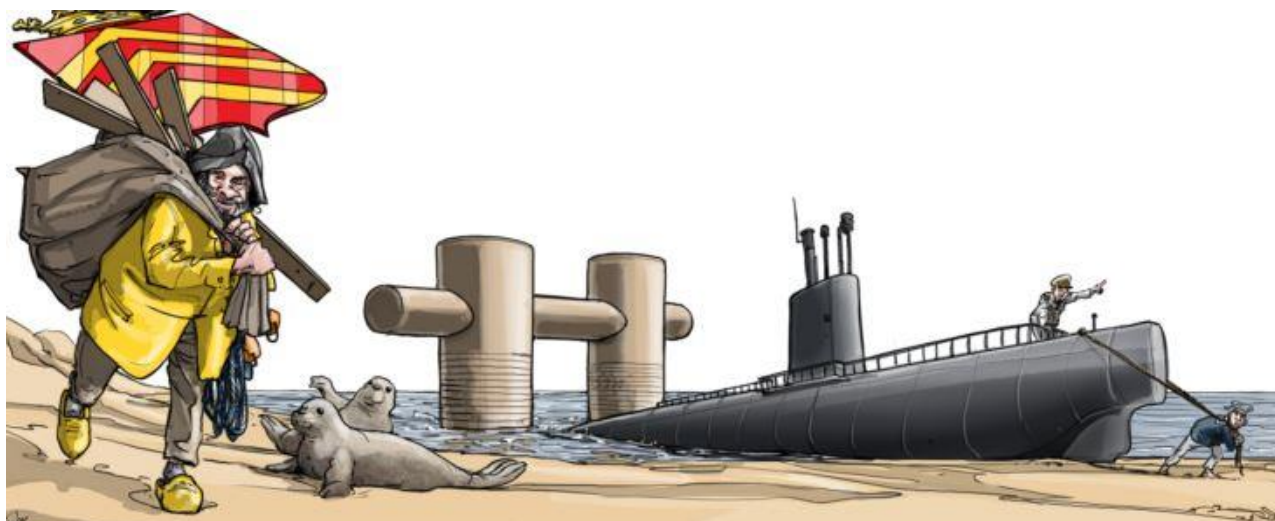
hoogtevrees moet hebben. Ze zijn wel beveiligd en dat is goed te zien aan de harnassen die ze dragen.

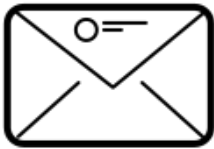


Zelf heb ik dat niet mogen meemaken. Ik begon met schepen die op stoom voeren, daarna diesels en tot slot met gasturbines, ook wel straalmotoren genoemd. Mijn voorkeur gaat nog steeds uit naar stoom, mooier is er niet.

Met maritieme groet...@b Woudstra

Stel niet uit tot morgen wat je vandaag door een ander kunt laten doen.





Paets van Troostwijk, zakenman en amateur chemikus volgens gegevens op het internet. Over het schip met die naam is niets terug te vinden; ik heb meerdere zoekmachines gebruikt zoals Startpage, Ecosia en DuckDuckGo.

Wellicht is er via Google iets te vinden maar dat gebruik ik uit principe niet.

https://en.wikipedia.org/wiki/Adriaan_Paets_van_Troostwijk

@b Woudstra,
LTZVK 2 o.c., b/d.

=====

Smaldeel IV in 1967

Dag Arie

Even voorstellen, ik ben Piet Wieringa en tijdens die reis was ik aan boord van de Karel Doorman.

gekomen als elmnt1zm op 30 april aan boord. tijdens de reis werd ik bevorderd tot kplemnt z/m, oftewel korporaal elektromonteur (dienstplichtig) Ik heb toen dia's gemaakt, maar helaas is de kwaliteit door de tijd slecht geworden.



Toch wil ik een paar dia's sturen, en je ziet maar wat je er mee doet, maar het leek me wel leuk ter versiering bij de smaldeel 5 reis, najaar 67, en hoop ook nog de voorjaarsreis 1968.

Ligplaats Karel Doorman in Gibraltar

Leuk om de reis weer eens terug te beleven.

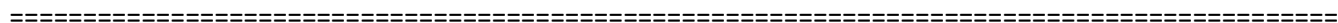
Op zee gezien vanaf mijn wachtplek bij een snelle boot (rood of blauw) weet ik niet meer, rechts het smaldeel gezien vanaf de apenrots...



Met een oud marine groet
Piet Wieringa, uit Bedum.



Smaldeel IV 1968 komt er ook aan hoor Piet...



Naar aanleiding van de vraag over de Paets van Troostwyck...

Hr. Ms. Paets van Troostwyck
Proefschip 1949 – 1962
Door Frits Rohling

Adriaan Paets van Troostwyck (1752 – 1837) was een Amsterdamse koopman en lid van het “Gezelschap der Hollandsche Scheikundigen”. In 1789 toonde hij en collega Deiman aan dat water door middel van elektriciteit te ontleden is in waterstof en zuurstof en deze gassen samen weer water kunnen vormen.

Het opsporen van onderzeeboten heeft tijdens de Tweede Wereldoorlog een grote vlucht genomen en wordt de onderwaterakoestiek toegepast om de aanwezigheid van onderzeeboten, maar van ook bovenwaterschepen vast te stellen. Deze methode zal de geschiedenis ingaan als ASDIC ofwel Anti-Submarine Detection Investigation Committee.

Na doorontwikkeling van deze opsporingsmethode geeft men de naam SONAR, Sound Navigation and Ranging aan het systeem dat zowel op passieve als actieve wijze kan worden ingezet. De passieve wijze stelt de operator in staat om een signaal te ontvangen dat door een object in het water zelf wordt geproduceerd, bijvoorbeeld de ruis die een schroef onderwater

voortbrengt. Bij de actieve manier zendt de operator een signaal uit dat hopelijk weerkaatst wordt door een object in het water en daardoor een echo teweegbrengt die weer door de operator ontvangen wordt, een soort radarsignaal.



Hr. Ms. Queen Wilhelmina (F801)



Hr. Ms. Queen Wilhelmina (P01)



Codenaam tijdens de 2e Wereldoorlog

Sinds 1946 zijn in Nederland proefnemingen gedaan in het kader van absorptie van geluid in vloeistoffen; wordt vanaf eind 1947 in de Waalhaven geëxperimenteerd vanaf een vlot dat lag afgemeerd langs zij Hr. Ms. Zeearend. In de herfst van 1948 bouwt de Koninklijke Marine een meetvlot van pontons met daarop een meethut. Tevens houdt men zich bezig met het ontwerpen van een sonardome die weinig tot geen cavitatie, geluid, veroorzaakt. De Koninklijke Marine onderzoekt daarvoor een uitgebreide sonarinstallatie aan boord van een Duits oorlogsschip, de Süd III, gebouwd bij Akers Mekaniske Verksted A/S, Oslo, een voormalige walvisjager, gevonden op een sloperij.

Tijdens de oorlog maakte de Süd III als bootnummer V1708 deel uit van Vorpostenflottilje 17 in de Golf van Finland. Tevens repareert de KM een Amerikaanse sonarinstallatie die aanwezig is op de Hr. Ms. Queen Wilhelmina, de ex USS PC 468. De Süd III zal de proefperiode vanaf 1 juli 1949 onder de naam Hulpsschip Experimenteel 1 (HE 1) doorbrengen. Op 3 mei 1950 wordt door Koningin Juliana de naam Hr. Ms. Paets van Troostwyck (A893) aan het schip toegekend.



Adriaan Paets van Troostwyck



Hr. Ms. Paets van Troostwyck (Ex Süd III, V1708)



In 1950 worden de eerst asdic-proeven uitgevoerd in de Nieuwe Waterweg, daarna is een tocht gemaakt naar Toulon aan de Middellandse Zee.

In 1961 moet men constateren dat de ouderdom Hr. Ms. Paets van Troostwyck heeft ingehaald en volgt het besluit om het schip uit dienst te stellen en alsnog naar de sloop te brengen.



Laboratoriummodel van de ADI



De PAE (Van der Heem) op het opleidingsschip Hr. Ms. Zeearend (NIMH)



Productieprototype Detectie Apparaat Tegen Onderzeeboten (DATO)

In de nacht van 7 op 8 november 1952 strandt het Panamese stoomvrachtschip Faustus in een heftige Noordwesterstorm ten noorden van de Noorderpier bij Hoek van Holland. De reddingsboot Jan Lels weet de bemanning te redden. Het wrak slaat door de Noorderpier heen en zinkt dwars op de vaargeul van de Nieuwe Waterweg naar de diepte. Het blokkeert daardoor de toegang tot de Rotterdamse haven. Rijkswaterstaat kan het wrak niet goed lokaliseren.



Hr. Ms. Paets van Troostwyck langs zij Hr. Ms. Zeearend



Het DATO productieprototype stond aan boord van Hr. Ms. Marnix

De experimentele ADI (Anti Duikboot Installatie) op de Hr. Ms. Paets van Troostwyck en een experimentele actieve sonar ("echolood") voor opsporing van zeemijnen wordt gebruikt om de wrakligging precies af te bakenen. Met betoning kan de helft van de vaargeul na 24 uur weer operationeel gemaakt worden.

De ADI op de Hr. Ms. Paets van Troostwyck is vanaf eind augustus 1954 ook gebruikt om brokstukken van het op 23 augustus 1954 tussen Egmond en Bergen neergestorte KLM DC-6 toestel De Bontekoe te lokaliseren.

In 1953 worden de pontons vanuit de Waalhaven verhuisd naar de Roeleveense plassen nabij Nootdorp naast de A12. Daar wordt een nieuw meetstation voor onderwaterakoestiek ingericht.

Informatie vanaf de website van Museum Waalsdorp

Bron: <https://assets.marinemuseum.nl/app/uploads/2020/10/WS-Hr-Ms-Paets-van-Troostwyck.pdf>

Met dank aan A. Hoogerwerf die deze info heeft opgezocht...



In het verenigingsblad Vast Werken van de AVOM juni 2003-nr 2 staat op pagina 16 onder Nieuws van de afdelingen bij Zuid-Holland beschreven dat **A. Krijgsman** wegens 25 jaar lidmaatschap een oorkonde en speld zijn uitgereikt.

Ik ben hiervoor enkele malen gebeld en gemaïld met de felicitaties, maar ook met vragen daar ik heb aangegeven géén lid te zijn van de AVOM.

Even ter opheldering!

Ik ben inderdaad géén lid van de AVOM, en deze speld met oorkonde betrof een andere A. Krijgsman. Er zijn meer mensen die op deze aardkloot rondlopen met dezelfde naam. Misschien een idee voor betreffende secretariaten om bijv. een plaatsnaam erbij te vermelden.

Arie Krijgsman



The **BELLE POULE** returning to Den Helder after a saing day passing the famous lighthouse [Lange Jaap](#)

Photo : Flying Focus Aerial Photography www.flyingfocus.nl ©

Bron: DAILY COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS 2023- 187

De thermometer (gedicht)

Gluren in mijn poepertje, dat is toch niet normaal?
Dat deed destijds een dokter in 't Marine Hospitaal.

Ik was daar voor een keuring, zoals dat netjes heet.
Toen prikte hij een thermometer zomaar in mijn reet!

Hij activeerde toen een darm, ik liet een harde scheet.
De thermometer vloog daarop, met kracht weer uit mijn reet!

De knal was heftig en het stonk, de dokter ging te keer.
De broeder die vlak bij mij stond, stortte getroffen neer.

Toen die tenslotte op stond, zei hij: "Wat ik bij jou verwerp,
dit is geen ongelukje meer, jij schoot gewoon met scherp!"

De keuring was voor mij geslaagd, ik feestte dat met bier.
Vang nu een extra toelage, brevet voor "kanonnier" !

Wim Degen



T&HENS

paul kusters
toosenhenk.nl  

**10% NEDERLANDERS GELOOPT NIET IN
KLIMAATVERANDERING**



Onderwerp: RE: Francien de Zeeuw penning

Goedemiddag heer van der Meer,

Allereerst hartelijk dank voor uw bericht en uw vragen over de Francien de Zeeuw-penning.

Deze onderscheiding is bedoeld als erkenning voor iedere pionier (individu) die zich met moed, creativiteit en doorzettingsvermogen inzet of heeft ingezet voor een diverse en inclusieve krijgsmacht. De officiële tekst van de nominatiecriteria luiden als volgt:

“Eenieder die zich bijzonder verdienstelijk heeft gemaakt en heeft gepioneerd met innovatiegeest, moed en doorzettingsvermogen voor de bevordering van diversiteit en inclusiviteit bij Defensie en daarmee op innovatieve wijze heeft bijgedragen aan een inclusieve cultuur waarin alle werknemers zich betrokken, gewaardeerd en gerespecteerd voelen om wie ze zijn en wat ze bijdragen aan de organisatiedoelstellingen van het Ministerie van Defensie, kan worden genomineerd voor de penning.”

Alle nominaties moeten per email worden ingediend bij de secretaris van de selectiecommissie via: inclusiviteit@mindef.nl. De nominatie moet uiterlijk 6 oktober 2023 zijn ontvangen door de secretaris.

Zorg dat uw nominatie in ieder geval het volgende bevat:

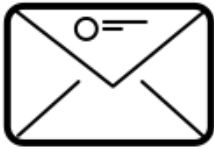
- Volledige naam van de kandidaat of kandidaten die u wilt nomineren.
- Functie, eventuele rang en het defensieonderdeel waar de persoon onder valt (indien werkzaam bij Defensie).
- Een motivatie van maximaal 350 woorden, bestaande uit:
 - o een beschrijving hoe de persoon die u nomineert heeft gepioneerd met innovatiegeest, moed en doorzettingsvermogen voor diversiteit & inclusie bij Defensie;
 - o concrete voorbeelden van praktijken die dit pionieren onderbouwen, met eventueel (niet verplicht) ondersteunende media, documentatie en/of testimonials; en
 - o wat u motiveert om juist deze persoon nu te nomineren.

Na ontvangst van alle nominaties zal een selectiecommissie bestaande uit vertegenwoordigers van de Defensieorganisatie alle inzendingen bespreken en beoordelen. Daaruit volgt een shortlist met drie kandidaten. De minister van Defensie beslist vervolgens wie de onderscheiding krijgt.

Ik zou u dus willen verzoeken om uw nominatie met de gevraagde informatie (zie hierboven) in te dienen bij de secretaris van de selectiecommissie (inclusiviteit@mindef.nl). Mochten u nog andere vragen hebben, dan kunt u zich ook tot de secretaris richten.

Met vriendelijke groet,
Dieneke

=====

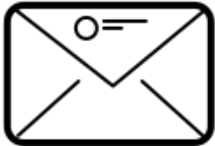


Bedankt weer voor het leesvoer, en de Maleise les.
Ook had ik aangename herinneringen aan de foto van Hr. Ms. Dokkum M 801 waar ik in 1966 en 1967 op heb gevaren als KPLMACH.

Dus Arie een prettig weekend in Dordrecht
groet Wim Klepper.

Wim die aangename herinneringen, daar gaan we voor !

=====



Beste Arie en LS,

Even over het stukje afmeren van de Karel Doorman in Fremantle
"Dan haalt commandant A. J. Marcus van de Karel Doorman een
legendarische stunt uit. Hij laat het anker zakken en laat een paar propellorvliegtuigen
vaststjorren op het dek.

Door die propellers op vol vermogen te laten draaien draait het schip om het anker heen en
weet zo op eigen kracht te draaien.

Wat een meesterlijke zet was dat.

Daarna vroeg ik mij af: hoe leren officieren zo'n schip te manoeuvreren en af te meren in soms
moeilijke omstandigheden. Ik weet nog dat het best lastig kon zijn en het niet altijd goed ging.
Natuurlijk is er hulp van sleepboten maar er zal toch wat vaardigheden nodig zijn van een
commandant of verantwoordelijk officier.



Groet
Cor van Dongen
Frankrijk

=====

Cor, zo zie je maar dat ieder zijn specialisme moet hebben. Op het KIM leren de aankomende
officieren niet alleen rangen en standen, maar ook hun specialisme.

Manoeuvreren met een schip is meestal voorbestemd voor de zeeofficieren. Deze leerden alle
manoeuvrer eigenschappen van een schip in theorie, maar ook in praktijk.

Hiervoor was altijd een schip beschikbaar.

Héél véél onderwerpen werden in zo'n opleiding behandeld beginnende met alle manoeuvreer
eigenschappen van een schip.

Vorm van een schip, lengte breedte, roer, schroeven, trim, diepgang en nog veel meer te
benoemen.

Je begrijpt wel, ieder schip is weer anders...en dan komen de invloeden van buitenaf zoals
wind, stroom en ook de waterdiepte.

Eigenlijk te veel om op te noemen...

Deze Manoeuvreer lessen zijn allen benoemd in het Handboek voor Zeemanschap.

Niet alleen in het KIM worden deze lessen behandeld, maar ook voor de opleiding voor
Kwartiermeester.

Beide Handboeken (2 dikke pillen) alsmede het boek voor eenvoudige kust Navigatie zijn nog in
mijn bezit.

In deze boeken staat een heel stuk over manoeuvreren met gebruik van vliegtuigen... Misschien heeft deze Commandant Marcus tijdens zijn studie goed opgelet tijdens zijn opleiding of hij is erg inventief geweest door goed gebruik te maken van kennis en zeemanschap. Het boek waar ik dit uitput is uitgegeven in 1963 dus na de stunt in Fremantle, of het in eerdere uitgave ook al bekend was is mij niet bekend. Hoe dan ook het was een puik stukje zeemanschap !

Misschien kan een onzer lezers er meer over vertellen. Overigens zo gebeurde er in de praktijk heel veel zaken die niet geleerd zijn in welke opleiding dan ook, er gebeurden en heden ter dagen zal het niet anders zijn dat er in bepaalde situaties oplossingen worden bedacht die ontstaan uit inventiviteit.

De redactie



Jesse van Muylwijk@jessecartoons



Hoi Arie
Ik zat op het Wachtschip de Van Kinsbergen in de Helder. Ik werkte daar onder majoor Van Heidt. Deze vroeg mij of ik belangstelling had om naar de afbouw mijnenvegers te gaan. Ik zag dat natuurlijk wel zitten en wij majoor Heidt een bootman en 3 bemanningsleden gingen naar Amsterdam. Wij werden geplaatst op de kazerne

Kattenburg en sliepen met ons drieën in een vier persoonskamer. Wij kregen een doorlopende pas en werden van alle diensten vrij gesteld. Iedere dag werden wij met een busje gehaald en gebracht naar de scheepswerf Verschure en co in Amsterdam. Daar gekomen lag de Waalwijk nog in het dok.



Terwijl de machinekamer en generatorkamer nog leeg waren.
Na het dienststelling van de boot heb ik nog bepaalde tijd gevaren.
Ik werd daarna weer aangesproken door majoor Heidt, die mij vroeg of ik nog belangstelling had.

Daarna weer naar Amsterdam en naar de afbouw van de Sneek.
Geweldige tijd gehad en daarna nog naar Groningen geweest, waarna wij met ons allen naar de plaats Sneek zijn geweest.

Daar kregen wij van de burgemeester van Sneek een medaille.
Die ik helaas niet meer heb.



De groetjes van
Harm Engbers



Algemene Vereniging voor Oud- en actief dienend personeel van de Koninklijke Marine

Tussen onze leden kom je collega's tegen van Marinier, Vloot, Marva of Marine- Luchtvaartdienst, dus of je nu gediend hebt of nog in dienst bent, boven of onder water... in de lucht... als Marinier... Als dienstplichtige of als beroeps, wij zijn één familie en kameraadschap staat bij ons hoog in het vaandel.

[Lid worden kan je HIER](#)



Ingevlogen post

Ge'**Marine**'erde StampFriends,

Veel van mijn **Stamp-Friends weten** -(langzaam wordt het '**wisten**') van mijn **MARINE**-verleden - periode 1958 - tot mijn ontslag in 1965.

Dat was eigenlijk best wel fijn. [\(Waarom fijn?\)](#)

De 'Oost-periode' was gelukkig voorbij, 'Nw-Guinea' liep ook op het einde, 'minister (k)Luns' wilde alleen nog wat '**Boswachters**' houden, ik denk dat hij toen al vooruit dacht aan de **atuurbescherming!**

Mijn '**Boswachtervrienden**' kregen '**gelukkig**', - **net als ik**' - post van hun Ouders- soms nog van Groot-ouders, Omes of Tantes. Maar meestal van hun eenzaam achtergebleven **Vriendin(nen)** (**daarom fijn!**).

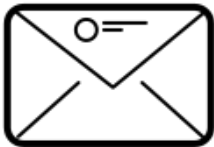
De binnengekomen '**vriendinnen-postzegels**' (**voor 98%, lage waarden vanuit Nederland**) werden voor mij bewaard. Prachtig natuurlijk, maar..'**OUR NAVY**' .sponsorde voor een deel de **porto-kosten** en dat was, 'destijds natuurlijk goed bedacht door de minister, die daarover mocht beslissen,. ook bleef het zo betaalbaar, voor mijn Oma, overige familie en **voor mijn Vriendin.** Persoonlijk **vond** en **vind** ik dat nog steeds jammer.

De hogere waarden bleven uit. Ja **héééééééééé** soms was er eens één '**stamp**' met een **meerwaarde**, meestal op een pakje met een **St-Nicolaas-cadeautje**, dat minder waard bleek, dan de zegel op het pakje, Dat is trouwens nog zo!

Is getekend... Paku !



Zoekt u een Tshirt, polo of hoodie ?, kijk eens op www.marineshirts.nl voor een diversiteit van mogelijkheden...



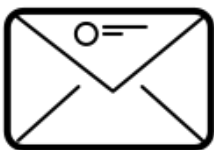
Wat heerlijk nostalgies het stuk over de NBCD. Ik heb de oude toenmalige Pyromaan nog meegemaakt met een niet beweegbare scheepsmoot.

Er is heel wat verandert.

Jammer dat de lesjes Maleis het Maleis in het Nederlands wordt geschreven. Het Maleis kent namelijk niet de dubbelklanken oe, ui, eu, ij zoals wij ze wel kennen. Dus de 'oe' wordt feitelijk geschreven als een u zoals in baru=nieuw of rambut=haar, of tukang, een ambachtsman zoals tukang sepeda, fietsenmaker, of tukang rambut, kapper.

@b Woudstra,

=====



Dag Arie en L.S,

N.a.v. de discussies over de veteranenstatus van de diverse scribenten ben ik tot de overtuiging gekomen dat ik daar hoogstwaarschijnlijk met succes ook een beroep op zou kunnen doen.

In de eerste plaats ben ik gedwongen om gedurende vele wekelijkse missies "ergens" boven Ameland mijn leven in de waagschaal te stellen.

Van enige vrijwilligheid in de vorm van een zesjarig contract was geen enkele sprake, integendeel, als ik in 1954 niet "vrijwillig" aan de papieren oproep met het daaraan gehechte spoorkaartje geen gevolg had gegeven was arrestatie door de militaire politie niet uitgesloten geweest.

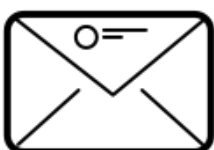
Dat de genoemde missies niet van gevaar waren ontbloot moge blijken uit het gegeven dat mijn aanwezigheid op de genoemde plaats extra werd beloond met vijf harde guldens gevarengeld per vier en twintig uur.

Een ander aspect telt m.i. ook nog mee.

Ik was er namelijk ook nog in geslaagd om de voor mij hoogste rang / stand te behalen, zijnde tweede klas. Alles bij elkaar opgeteld acht ik dat voldoende om de veteranenstatus aan te vragen.

Met hartelijke groet,
Flip van der Eijk.

=====



Arie, en L.S....

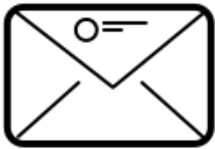
Fantastisch de lessen in het Maleis, het lijkt mij, dat het eenvoudig en gemakkelijk is te leren.

Maar voor mij (85) is het te laat.

Dit had er 64 jaar geleden in Nieuw Guinea moeten zijn, toen heb ik nog gezocht naar lessen, maar er waren geen mogelijkheden in mijn omgeving.

Hulde voor deze rubriek!

Met vriendelijke groet, Geert Tipker oud ZVP



GEZOCHT

Beste Arie,

Aller eerst wil ik jou bedanken voor alle ten anker mails die ik van jou mag ontvangen. Hoop dat je er nog heel lang mee door mag gaan, lees ze met veel plezier.

Beste Arie ik ben op zoek naar een modelbouw van de Hr.Ms. van Galen, die al is af gebouwd. Heb ik twee jaar met veel plezier op gevaren van 1976 tot 1978.

Mijn hoop is gevestigd op jou of je er achter kan komen of iemand een model wil verkopen.

Arie bij voorbaat mijn hartelijke dank.

Bert v.d Waal

=====



Inventiviteit verhalen?

Heb jij ook zijn stuur deze opdat we lezers...

verhalen die aan boord of kazerne ontstaan uit een inventieve reactie?, dan naar de redactie ter publicatie deze kunnen delen met al onze

=====

Vroeger was alles beter...

Een veel gebezigde kreet...,maar is dat zo?,... vroeger was alles zeker niet beter. , of toch?

Ik denk dat we vandaag de dag dat we minder roken en dat we beter bewegen, ook al zijn we soms slecht ter been, met een rollator kunnen we nog op stap om maar wat te benoemen.

We hebben wat meer plakka's op zak, en we hebben een hele boel vrije tijd.

Ik moet elke dag wel een keertje aan mijn vader denken. De man is al jaren dood, en toen was hij pas 52, overleden aan een trombose, met de wetenschap van nu had hij misschien wel wat ouder kunnen worden...

Dankzij de wetenschap en de artsen ben ik inmiddels al 25 jaar ouder dan hij ooit geworden is. Het enige dat ik die man zijn hele leven heb zien doen, is werken, roken borreltje drinken enz. en dan maar weer werken.

Echt een goede band heb ik met hem nooit gehad, was ook niet zo blij dat ik naar de marine ging, maar na mijn aanstelling als Kwartiermeester bespeurde ik toch wel enige trots bij hem, alhoewel hij het nooit heeft geuit.

Vroeger...

Mijn moeder werd kort gehouden en wist van de wereld weinig te vertellen... iedere week kreeg ze huishoudgeld en moest extra vragen als we bezoek kregen voor een lekker hapje op tafel... Soms stopte ze wel eens wat geld toe als ik met weekend was geweest maar daar mocht vader niets van weten...

Geld overmaken en dat soort zaken waren haar vreemd, nadat mijn vader was overleden kon ik aan de slag haar uit te leggen hoe ze een giro uit moest schrijven en hoe ze geld kon halen op het postkantoor en/of bank...

Nu....

Staat mijn naam buiten de deur, alle bankzaken regelt mijn vrouw, de deurwaarder heb ik nog nooit gezien, dus gaat dat toch goed?...Ik denk dat deze tijd er voor mij wel rooskleurig uitziet toch? Ik heb het goed en mijn vrouw klaagt niet..

Vroeger...

Woonde ik in een dorp in Friesland, wilde zondags gaan vissen wat niet in dank werd afgenomen, het dorp sprak er schande van alsof ik de vissen lokte met zondags deegjes.

Nu...

Als ik er nu voorbij kom rijd ik nog wel eens langs mijn oude visstekjes en tot mijn verbazing zie er regelmatig mannen en zelfs vrouwen vissen, bedenk ik me dat het zondag is... zou het aas zijn bekeerd ?

Vroeger...

Bij de marine was het tussen de middag afmars naar de vreeschuur ook wel het cafetaria genoemd...Eten werd op je plate gekwakt die soms uit je handen kletterde als je hem niet goed vasthield of als het zeuntje de pest aan je had en hij extra hard de stampot op je plate wilde kwakken.

Nu... eten de officieren, onderofficieren en manschappen gezamenlijk en ieder wordt vaak al getutoyeerd.

Vroeger...

Woonde je de hele week (als je niet op zee zat) aan boord want dat was jouw huis, wij woonden toen op de F 80nogwat of op de D 80nogwat of andere penantnummers en mag je vrijdags als je geen wacht had met weekend verlof

Nu...

Nu woon je op jouw huisadres bij moeder, vrouw of vriendin en ga je s'morgens naar je werk...

Vroeger

Deed ik alles met openbaar vervoer, wonende in dat bekende dorp waar ik over schreef deed ik er zowat 3 uur over om naar mijn vrouw te gaan, dus vaak maar liften want voor een slof sigaretten werd ik dan vaak thuis afgezet. Een enkele keer werd ik opgepakt door de MP en als je pech had stond je s' maandags bij de ouwe en kreeg je dinsdags een paar dagen lichtarrest. Volgend weekend pikstraf !

Als ik zondags de wacht had was mijn laatste reis gelegenheid zaterdag middag om 1700 uur. Eerst met de bus naar Bolsward, daar overstappen naar Den Oever en dan met de laatste bus naar Den Helder. Gezelligheid kent geen tijd, behalve als het begon te ijzelen...Ik moest

noodgedwongen in Bolsward overnachten dus een hotelletje zoeken...aan boord komend waren de rapen weer gaar...

Eerst daags daarna uitleggen dat we niet naar boord konden komen vanwege de IJzel, en dan moest dat nog allemaal worden geverifieerd.

Ook een keer meegemaakt dat je geen bus verbinding had en was ik aangewezen op de NS... Leuk man rondje IJsselmeer. Den Helder-Amersfoort-Zwolle-Leeuwarden en vandaar met de boemeltrein richting Stavoren en uiteindelijk uitstappen in Koudum-Molkwerum en dan nog c.a. 30 minuten lopen...

Het was een succes om in Friesland te wonen, toch ?

Nu..

Rijd bijna iedere marineman wel met eigen bolide en reis je vaak van A naar B binnen het uur.

Vroeger...

Kon het bij de marine een baan zijn tot aan je pensioen, mits je het zelf niet te bont maakte zodat je er uit werd gegooid. Vanaf de rang van Korporaal / Kwartiermeester werd je gedeponereerd in het z.g.d. ellebogenboek en schoof je langzaam omhoog teneinde in aanmerking te komen voor sergeant c.q. bootsman enz....

Nu,...

Een baan bij de Marine voor X jaren met verlenging en moet je solliciteren naar een ander functie voor je carrière, dus of je daar je daar je pensioen kan behalen is vooraf niet bekend.

Vroeger..

Slapen deden we in de meeste gevallen aan boord van de wat grotere schepen in een slaapverblijf van c.a. 40 tot 80 man, opgestapeld in rekken van 3 hoog.

Nu...

Vaak allemaal in een 4 of 6 persoonshut met alle moderne middelen die we maar kunnen bedenken zoals sportaccommodaties, Internet enz.



En zo voorts en zo voorts....

Vroeger was alles beter ??? het was anders !!

Ach, vroeger hadden die tijden ook hun charmes, Ik denk dat de huidige generatie dat ook zo ervaart....

Dit was zo maar een spinsel van mij, wil je reageren...

arcon46@kpnmail.nl

Uw redacteur.



=====

Tot volgende week