

# “ 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](mailto:arcon46@kpnmail.nl)

NL98 INGB 0002 4713 68

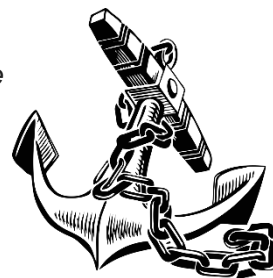


Redactie 't Schrijfhoutje  
06-11177011

e-mail:  
[pamsecretariaat@postactieve-marinevereniging.nl](mailto:pamsecretariaat@postactieve-marinevereniging.nl)



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



## Verzendfrequentie iedere maandag

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

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

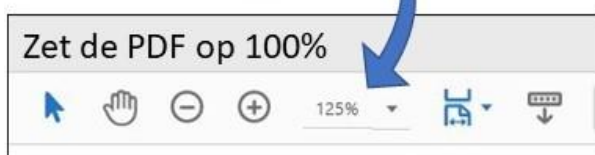


## Privacy

**Indien u een verzoek indient voor publicatie in de ruimste zin of een reactie wilt plaatsen waar u behalve uw naam als afzender ook uw e-mail adres vermeld, geeft u daarmee de redactie specifiek toestemming deze mee te publiceren !**



Jaargang 7 nummer 2  
8 januari 2024



# ZAKELIJKE ANEKDOTES

Een verkoper, een administratief medewerkster en de manager gaan lunchen als ze een antieke olielamp vinden. Ze wrijven erover en er komt een geest tevoorschijn in een rookwolk.

De geest zegt: "Normaal gesproken vervul ik maar drie wensen, daarom geef ik jullie allemaal maar één wens.

"Ik eerst! Ik eerst!" zegt de administratief medewerkster. "Ik wil op de Bahama's zijn, een speedboot besturen, in een zorgeloze wereld." (Poefff, ze is weg).

Verbaasd: "Ik ben de volgende! Ik ben de volgende!" zegt de verkoper. "Ik wil op Hawaï zijn, ontspannen op het strand met mijn persoonlijke masseuse, een eindeloze voorraad Pina Colada's en de liefde van mijn leven". (Poefff, weg is hij).

"Oké, je bent aan de beurt", zegt de geest tegen de manager. De manager zegt: "Ik wil die twee na de lunch weer op kantoor hebben."

*Moraal van het verhaal: laat altijd je baas het eerste woord hebben.*



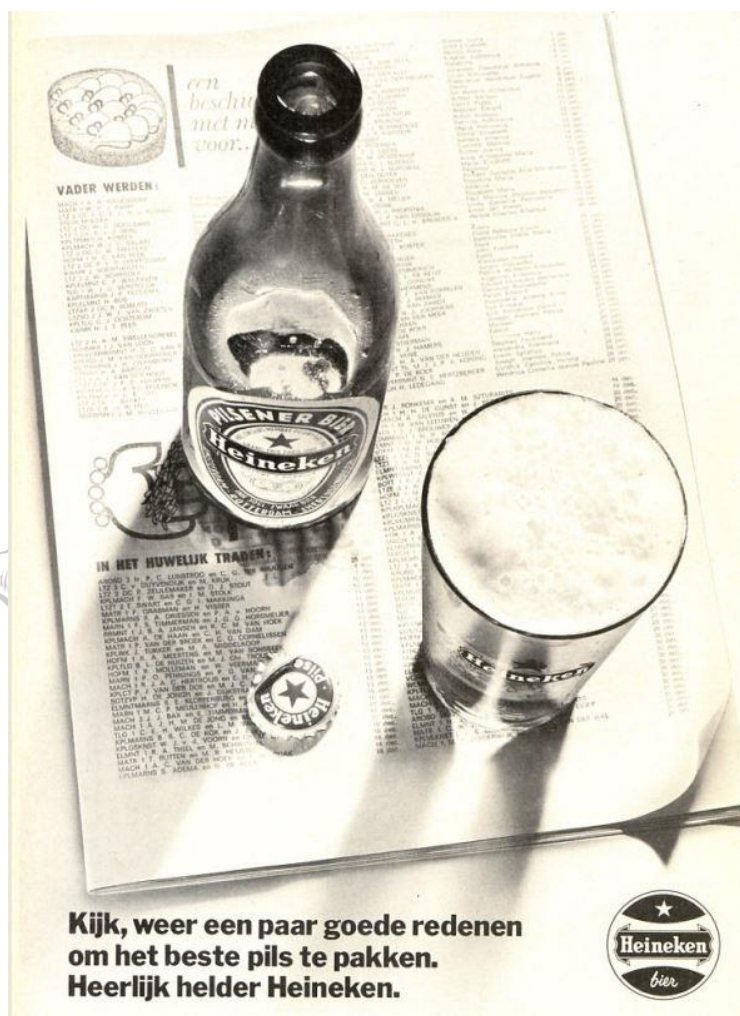
*Als staat uw schip ook vol kanonnen  
Met zinken wordt geen slag gewonnen*

## Wordt er in dienst een man (vrouw) van je gemaakt?

Vele burgers zijn toch wel in twijfel geraakt of men nu werkelijk in dienst een man van je maken. Dit schrijf ik naar aanleiding van één van de brieven die iemand eens in het begin van zijn diensttijd naar huis schreef. Ja, hij ging in dienst, de enige zoon van een nette familie. Pa was trots en zei vol overtuiging tegen zijn zoon: "Jongen in dienst word je een echte man met haar op zijn borst, één die niet voor een kleintje vervaard is"! Onlangs schreef de zoon, nu zeven maanden onder 's Konings wapenrok, de volgende brief naar de trotse pa:

*Beste Pa en lieve Mams, In dienst heb ik al heel wat geleerd,  
 Bed opmaken, kast opruimen, dekens luchten,  
 kleding naaien of verstellen, sokken uitwassen,  
 broeken persen, stof afnemen, aardappels schillen,  
 wortels schrapen, verblijf soppen,  
 vloeren boenen, WC's dweilen*

**WEET U WEL ZEKER DAT IK EEN MAN WORDT????**



# Het Praathuis.14



“Wat is het weer mistig vandaag, ik kon nauwelijks ons Praathuis niet vinden” klaagde Karel. “Ik vroeg de weg aan een jongedame die ineens uit de mist kwam opdagen. Ze schrok zich een hoedje. Een ouwe man, je weet het maar nooit! “ “Ja jij schijnt een ouwe rokkenjager te zijn geweest” lachten wij. “Het bloed kruipt tóch waar het niet gaan kan.”

“Ik heb een ander probleem; wellicht weten jullie er meer van.” sprak Theo met een ernstige toon. “Ik zie het dagelijks op TV, hoor het op de radio en lees het in de krant; “Grensoverschrijdend gedrag”! Wat bedoelen ze d'r mee?. Ik ga elk jaar met mijn vrouw een midweek naar een hotelletje aan zee in de buurt van Egmond aan Zee en kom helemáál niet meer in het Buitenland Ik rij dus al járen niet meer met mijn Dafje naar België om een zakje originele frites te eten. Had ik mij toen “grensoverschrijdend” gedragen en wordt mij dat nog steeds verweten? Stel dat ik een busreisje naar Aken in Duitsland maak. Wordt het mij dan kwalijk genomen dat ik “grensoverschrijdend “ bezig ben en wellicht als viespeuk of zo?”

“Welnee” grijsde Joop. “Je ben waarschijnlijk wel een viespeuk, kijk maar naar je colbert, d'r zit een koffievlek op, maar met “grensoverschrijdend gedrag” wordt héél wat anders bedoeld. Het heeft iets met intimidatie of seks te maken.”

“Oh, nu begrijp ik het. ”zei Theo. “Als ik stiekem in de billen van een Duits serveerstertje had geknepen was dát “grensoverschrijdend.”

“Laat maar Theo” riepen wij in koor. “Ander onderwerp.”

“Oké “ zei Martin. “Ik liep afgelopen zomer te wandelen langs een brede sloot. Het water was sterk vervuild maar verderop zat een man water uit de sloot te drinken. Ik dacht gatverdamme, en zei tegen de man ‘Niet doen, het riool komt hier op uit!’ Zegt hij ‘Was sagen Sie?’ waarop ik antwoordde ‘Mit zwei handen geht es besser! “

Grinnikend keerde ik voorzichtig door de mist huiswaarts.

Wim Degen



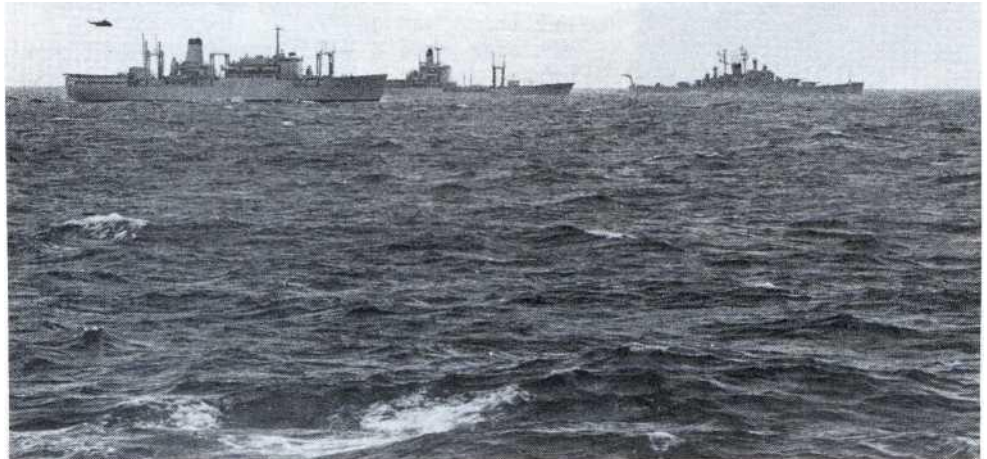
**Knipsels...**  
**MARINENIEUWS**  
INFORMATIEBLAD VOOR DE KONINKLIJKE MARINE

oktober 1971

ONDER DE TITEL " ROYAL KNIGHT " WERD VAN 27 SEP-TEMBER TOT 4 OKTOBER EEN MULTI-NATIONALE OEFENING VAN MIDDELGROOT FORMAAT GEHOUDEN. HIERAAN WERD DEELGENOMEN DOOR : DE AMERIKANEN, MET O.A. DE USS NEWPORT NEWS (FLAGSHIP COMMANDER STRIKING FLEET), DE CARRIERS INDEPENDANCE EN INTREPID; DE ENGELSEN MET DE CARRIER HMS ARK ROYAL, ENIGE ESCORTS EN TANKERS ; DE NOREN MET TWEE

*KLEINE FREGATTEN, EN DE NEDER-LANDSE KONINKLIJKE MARINE MET TWEE JAGERS :  
HR.MS. FRIESLAND EN NOORDBRABANT. OOK WAS DE STANAVFORLANT AANWEZIG, MET  
ONDER ANDERE HR.MS.  
TJERK HIDDES.*

De technische opzet van de oefening ( in de wandeling bij de Nederlandse deelnemers "royale knecht" genoemd) was professioneel ; de uitvoering ervan liet - zoals zich in een multinationale opzet laat begrijpen - aanvankelijk wel eens te wensen over, met name op het gebied van de verbindingen.



Een aardige vergelijking : de "Friesland" kreeg tijdens deze oefening van zeven dagen méér berichten te verwerken dan in de periode van zeven maanden stationsschip in de West... Maar liefst vijf kilometer telex-papier werd er "doorgedraaid" !

De oefening speelde zich af in een voor gewone scheepvaart nogal afgelegen gebied : men passeerde op 28 september de poolcirkel, en een dag later werd de 70ste breedtegraad bereikt. Het behoeft zodoende geen verwondering dat de temperatuur daalde en de windkracht gemiddeld tussen 7 en 8 lag. De Striking fleet werd 24 uur per etmaal nauwlettend in de gaten gehouden, ófwel door Russische oorlogsschepen, ófwel door de z.g. "elint's". Deze eenheden opereerden dikwijls midden in het screen van een bepaalde groep : tenslotte is de Striking fleet een interessant en geducht "wapen". Tussen haakjes : onlangs is in Moskou een bespreking tussen Amerikanen en Russen begonnen om te komen tot een wederzijdse vermindering van het hinderen van elkanders vlootmanoeuvres

\*\*\*\*\*

## **“Bronbeek” bezoekt Den Helder.**

Een groep van ongeveer 20 oud-militairen uit het Arnhemse "Bronbeek" bracht op 22 en 23 september een bezoek aan de Koninklijke marine in Den Helder. De groep werd onder meer begeleid door de commandant van "Bronbeek", brigade-generaal b.d. J. van der Leer, terwijl onder de deelnemers aan de excursie zich een drager van de Militaire Willemsorde 4e klasse ( de gepensioneerde sergeant der infanterie KNIL D. Kali gis, oud 80 jaar ) bevond.

De oud-militairen arriveerden per marinebus bij de marinekazerne Willemsoord te Den Helder, alwaar in het onderofficiersverblijf na een gezellig aperitief de aangeboden rijsttafel alle eer werd aangedaan, 's Middags werd na een rondvaart door de havens per marine-sleepboot een

bezoek gebracht aan Hr.Ms. de Ruyter, hetgeen door het krasse gezelschap ( de oudste was 92 en de "jongste" 61 jaar ! ) bijzonder op prijs werd gesteld.

De volgende morgen vertrok men - na bezichtiging van het Helder's Marinemuseum onder leiding van de conservator - per bus naar Amsterdam, waar in de marinekazerne de oud militairen een lunch werd aangeboden.

Vermoeid, maar zeer voldaan aanvaardden de "Bronbekers" tenslotte de thuisreis.





Op zekere dag vond ik in mijn archief een uitgebreide handleiding, genaamd CORKM.

CORKM is de afkorting van Correspondentie Koninklijke Marine en werd uitgegeven in 1999, een tijd waarin waarschijnlijk meer werd gecorrespondeerd dan heden ten dage.

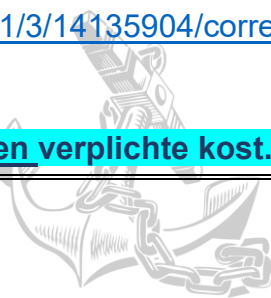
U zult zich afvragen : “Wat moeten wij er nu dan mee?”

Nu, ik vond er toch wel wat dingen in dat ik dacht: “Dat had ik toen moeten weten!”

Misschien dat U zich in de toekomst nog met wat meer etikette in Uw correspondentie wilt uitdrukken en dan denkt: “Waar heb ik dat verdorie ook al weer gelezen?”, dan is hier het naslagwerkje te vinden.

[https://www.tenanker.com/uploads/1/4/1/3/14135904/correspondentie\\_koninklijke\\_marine.pdf](https://www.tenanker.com/uploads/1/4/1/3/14135904/correspondentie_koninklijke_marine.pdf)

**En bedenk, beste mensen, het is geen verplichte kost.**



Uw redacteur heeft ook een abonnement op de dagelijkse krant van Clippingsnews Maasmond Maritiem.

Namens al onze lezers heb ik een stukje ingezonden en ieder een goede vaart in 2024 toegewenst en een veilige terugkomst in de haven

Hieronder heb ik het stukje uitgeknipt en toegevoegd...



market anticipates that especially in Europe which is on the receiving end of import containers from the Middle East, India, southeast Asia and China, that container scarcity will lead to an increase in container prices and the market."

*Je vous souhaite une bonne et heureuse année 2024.*

*Fabien Montreuil.*

"Ports at the receiving end of those import containers, like the port of Rotterdam and Hamburg, are recording a significant increase in container prices over the last two weeks since the situation in the Red Sea started to escalate," said Mr Roeloffs. "A consistent pricing trend is observed in the surge of freight rates. Xeneta's reports indicate a spot rate increase of 20 to 30 per cent on major East-West

corridors." "The key question for the industry is the duration of the current situation.

Is it a temporary disturbance, a bump in the road, or are carriers capitalising on the situation as container vessels are diverted around the southern tip of Africa, adding strain due to the Suez Canal's inaccessibility," he said

*Namens alle lezers van "ten Anker" Allen een gezond 2024 toegewenst, goed vaart en kom weer terug in veilige haven. Vaar de juiste koers en gooi alle sores buitenboord...*

[www.tenanker.com](http://www.tenanker.com)

The lingering question is the duration of this circumstance and when naval forces, particularly from

Egypt, Great Britain, France, and the US, will take control of security in the Red Sea." "Industry sources suggest that this task might not be straightforward. Forming convoys could impede traffic, and addressing drone boat attacks poses challenges, especially considering the difficulty of detecting these boats in high-traffic areas like the Red Sea," said Mr Roeloffs.



## Westen tegen Houthi's: 'Genoeg is genoeg'

### Amsterdam

De Jemenitische terreurgroep de Houthi's heeft een laatste waarschuwing gekregen dat verdere aanvallen op het internationale scheepvaartverkeer in de Rode Zee en de Golf van Aden niet zullen worden getolereerd. Een internationale coalitie van twaalf landen onder leiding van de Verenigde Staten waarschuwt de terreurgroep dat het verantwoordelijk zal worden gehouden voor nieuw aanvallen.

Het Verenigd Koninkrijk, Australië, Japan, Canada, Duitsland, Denemarken, Italië, België en Nederland behoren onder meer tot die coalitie. De Verenigde Staten claimen dat zich in totaal 20 landen bij de operatie, Operation Prosperity Guardian gedoopt, hebben aangesloten, maar dat een achttal landen niet wil dat die deelname bekend wordt.

Abdel-Malek al-Houthi, de leider van de terreurgroep, waarschuwde vorige maand juist nog voor een aanval op de Houthi's. „Elke Amerikaanse aanval op ons land zal door ons beantwoord worden en we zullen Amerikaanse slagschepen, belangen en navigatie een doelwit



„maken voor onze raketten, drones en militaire operaties,” verklaarde hij in een tv-toespraak. Hij waarschuwde de Verenigde Staten ook geen troepen naar Jemen te sturen. „Ze zullen een harder lot treffen dan in Afghanistan en Vietnam”.

## **Tweede Vloot**

De VS heeft zijn Tweede Vloot ingezet om in de Rode Zee en de Golf van Aden te patrouilleren. De vloot wordt aangevoerd door het vliegdekschip de USS Dwight D. Eisenhower, dat voor offensieve acties naar schatting 90 gevechtstoestellen, kruisraketten en een aantal helikopters aan boord heeft. De Eisenhower is een 'ouwetje', het schip van de Nimitz-klasse kwam in 1977 in dienst, maar heeft sindsdien verschillende moderniseringsronden achter de rug. De vloot omvat verder drie geleide wapenkruisers en vier geleide wapen torpedobootjagers. Voor de verdediging van het eskader hebben de geleide wapenscheppen een heel arsenaal aan wapensystemen beschikbaar om de drones en raketten die de Houthi's afvuren neer te halen. Ten eerste de Standard Missile-6 (SM-6), een geavanceerd antiraketsysteem met een bereik tot 370 kilometer dat ballistische raketten hoog in de atmosfeer kan treffen. Daarnaast hebben ze de SM-2 in hun arsenaal, een iets minder geavanceerd systeem, eveneens met een bereik tot 370 kilometer. Tegen drones en laagvliegende kruisraketten kunnen de Evolved Sea Sparow Missiles (ESSM) worden ingezet.

## **Amerika treft harder lot dan in Vietnam en Afghanistan**

### **Abdel-Malek al-Houthi**

#### **Geavanceerde systemen**

Nadeel van die geavanceerde systemen is wel dat ze duur zijn (van 4 miljoen dollar tot een miljoen dollar per afgeschoten raket) en het op moeten nemen tegen relatief goedkope wapens, die de Houthi's bovendien in grote aantallen beschikbaar hebben. De Amerikanen hebben wel wapensystemen die drones en raketten goedkoper kunnen neerhalen, maar dan moeten ze wel bereid zijn grotere risico's te nemen. Het Phalanx-systeem haalt inkomende projectielen neer op een afstand van twee kilometer, door met Gatling mitrailleurs 4500 kogels per minuut op ze af te schieten.

Voor eventuele verdere ondersteuning is eventueel ook nog de Amerikaanse Vijfde Vloot paraat, die rond de Perzische golf patrouilleert met twintig schepen, waaronder twee vliegdekschepen, vooral om Iran in de gaten te houden. Tot zeer recent van ook het vliegdekschip de USS Gerald R. Ford beschikbaar, maar dat schip werd begin dit jaar na een inzet van meer dan acht maanden in de regio teruggeroepen naar zijn thuisbasis in de VS.

#### **Rechtstreekse confrontatie**

Vorige week had de Tweede Vloot de eerste rechtstreekse confrontatie met de Houthi's. Een aanval met vier speedboten op een passerend transportschip liep niet goed af voor de terreurgroep. Drie van de vier boten werden vernietigd, waarbij ten minste tien terroristen gedood werden. De vierde boot wist te ontkomen. Eerder wisten Amerikaanse schepen al zeker zeventien door de Houthi's gelanceerde drones en raketten neer te halen.

Italië, Griekenland, Denemarken en het Verenigd Koninkrijk hebben al aangekondigd een fregat naar de Rode Zee te zullen sturen. Frankrijk, dat weigert onder Amerikaans commando te

opereren, heeft er het fregat Languedoc al rondvaren. Begin vorige maand haalde het fregat voor de kust voor de kust van de Jemenitische havenstad Al-Hodeida twee drones neer. Nederland steunt de internationale oproep aan de Houthis. Voorlopig stuurt ons land geen extra militairen naar de regio om schepen te beschermen, zo laat een woordvoerder van demissionair minister Ollongren (Defensie) weten. Eind december leverde Nederland al wel twee stafofficieren voor de internationale missie om de handelsroute veilig te houden. Die officieren helpen de Amerikanen bij patrouilles in het gebied. Pas als de situatie escaleert, overweegt Nederland meer militairen te sturen.



De USS Dwight D. Eisenhower beschermt de scheepvaart.



*Knipsels.....*

## Onze Zeemacht in Europa Onderdeel der Staatsmarine

*De taak der Nederlandsche Marine tijdens een  
 Euopeesch conflict, waarbij Nederland betrokken is*



*Op 2 December 1937 heeft de Luit, ter Zee 1ste klasse A. J. Bussemaker, voor de Marinevereniging te den Helder, een voordracht gehouden over bovengenoemd onderwerp. Door plaatsgebrek nemen we hier alleen de „Stellingen" over, en verwijzen voor de belangwekkende voordracht zelf naar het December nummer van „Het Marineblad".*

I In oorlogstijd moeten in Nederland alle mineralen worden ingevoerd. Gezien de te geringe eigen productie van voedings- en meststoffen, is ook van deze producten de invoer van vitaal belang.

II Er mag niet op gerekend worden, dat een toekomstige oorlog van korten duur zal zijn, zoodat het Rijk in Europa zonder invoer van de voornaamste grondstoffen, voedingsmiddelen, c.q. materialen benodigd voor de oorlogvoering, niet in staat is den strijd vol te houden.

III Ze zien dit kennelijke zwakke punt van onze oorlogspotentieel zal een tegenstander, met alle daartoe geëigende middelen, onzen invoer van overzee trachten te bemoeilijken, c.q. te beletten.

IV Oefent onze tegenstander de heerschappij ter zee uit, dan gelukt hem dit ten volle, waardoor wij economisch al direct in een uiterst ongunstige situatie zullen geraken. Noodgedwongen moet de taak der Nederlandsche Marine zich dan beperken tot kustverdediging, waaraan echter, wil zij waarde hebben, een offensief element niet mag ontbreken.

V Berust de heerschappij ter zee bij onzen bondgenoot, dan is invoer, onder indirecte bescherming van zijn slagvloot mogelijk. De moderne middelen ter betwisting van de heerschappij ter zee, zoals snelle bovenwaterschepen, onderzeebooten, vliegtuigen en offensieve mijnacties, stellen ien vijand echter toch in staat onze koopvaardij voortdurend te bedreigen en belangrijke verliezen toe te brengen.

VI. Ten einde te voorkomen, dat als een gevolg van de verliezen de Nederlandsche weerkraft te gronde gaat, moet de Marine in de Noordzee de eigen koopvaardijschepen zoo goed mogelijk beschermen. Op vreemde hulp mag hierbij, mede gezien de huidige politieke constellatie, en de uitgestrektheid en kwetsbaarheid der eigen zeeverbindingen van de moderne groote staten, niet worden gerekend.

VII. De luchtverdediging van onze havens dient zoo krachtig mogelijk te worden opgevoerd.

VIII. Voor de handelsbescherming op de Noordzee moeten worden gebruikt:

Convoyeurs, voorzien van 12 cm geschut en zware a.1. mitrailleurs;

Verkenningsvliegtuigen;

Torpedobooten (c.q. overjarige jagers);

Torpedomotoren;

Mijnenvegers en -leggers;

Hulpschepen.

Dit alles gesteund door een smaldeel, bestaande uit kruisers, jagers, onderzeebooten en torpedo bomvliegtuigen.

IX. De opkomst sedert 1933 van Duitschland als maritieme mogendheid, is de hoofdoorzaak dat zich in Europa plausibele oorlogsgevallen laten denken, waarbij het hier te lande gestationeerde deel der Staatsmarine, aangevuld met lichter zeegaand materieel, op de Noordzee zal moeten ageeren ter bescherming der eigen vitale verbindingen. De door ons te voeren actie is, gezien den indirecten steun van onzen bondgenoot, van beperkten omvang.

Bron:



Januari 1938

## STEUN DE MERCUUR



U kunt ons op allerlei manieren helpen: door vrienden en kennissen over ons te vertellen, door een recensie op Google of TripAdvisor achter te laten. En natuurlijk zijn giften ook welkom! Wij zijn een ANBI-geregistreerde instelling, dus is het [belastingtechnisch extra aantrekkelijk](#). Donaties zijn welkom op **NL96 RABO 0130**

**830 860** ten name van Stichting Maritiem Erfgoed Vlissingen.

## ZOEK DE VERSCHILLEN...

U kent vast wel de spannende onderzeebootfilm **The Hunt For Red October**. U dacht altijd – net als wij – dat Sean Connery de hoofdrol speelde? Tja.... Links meneer Connery, rechts onze conservator Rob Schouw!





*ingezonden reacties*

..



### Ongeluk met Dakota 079

Ik kan me dat nog levendig herinneren Arie. Ik was in Nieuw Guinea van '59 tot '61, ik keerde dat jaar in mei terug naar Nederland.

Ik was geplaatst op Marinekazerne Sorido bij de afdeling Mariniers en werkte er in de logistiek en ging soms met de Mariniers het veld in.

In de tropen is het snel donker, van enige schemering is nauwelijks sprake. Na zonsondergang

was het malaria tenue dus geen korte boeken meer en lange mouwen en elke dag tijdens de lunch Paludrinepillen slikken.

Op het eiland Biak had je twee vliegvelden, het burgervliegveld Mokmer, nu heet dat Frans Kaisiëpo, en het militaire vliegveld Boruku (spreek

uit Boroekoe maar het Maleis ken geen dubbelklanken zoals dat in het Nederlands wel het geval is.) Ze lagen nauwelijks een kilometer van elkaar

Op onderstaand plaatje is te zien dat ze vlak bij elkaar lagen maar van de Boruku is weinig meer over dan een overwoekert geitenpaadje en de naam 'boroku air field'.



Deze Dakota kwam in het nachtelijk duister met een brandende staart laag over de barakken heen en stortte toen in zee. Alles wat maar kon varen en op het strand, de 'base' zoals dat werd genoemd, lag bij Sorido zoals een aantal 'kleps' landingsboten, voeren uit.

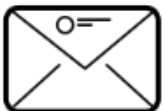
Helaas geen overlevenden.

Om toch positief te eindigen. De KLM begon te vliegen met de 'DC delapan', de DC 8, voorzien van straalmotoren. De Papua bevolking werd hier op voorbereid, het landen viel wel maar met vol vermogen en over de 'kota Biak' een heel ander verhaal. lokale bevolking want er vuur achter uit de

mee opstijgen vliegen was En nóg schrok de kwam natuurlijk in die tijd ook motoren, goed zichtbaar in de donkere uren.

Ook via de RONG, Radio Omroep Nieuw Guinea, werd de bevolking gewaarschuwd voor het spektakulaire schouwspel vol herrie.

@b Woudstra,  
LTZVK 2 o.c. b/d.  
NNG, Libanon en Sinaï veteraan,  
Hollands Kroon (Winkel)



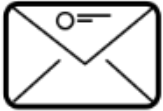
V.w.b. de aanvaring op de Waddenzee tussen de ferry Tiger en de watertaxi Stormloper hebben ze naar mijn beste weten geen optimaal gebruik gemaakt van de AIS (marinetraffic). Maar je kan ook gebruik maken van 'vesselfinder'.

Deze systemen hebben de mogelijkheid om een alarm in te stellen voor diverse afstanden. Komt er een schip te dichtbij en over de ingestelde grens heen dan gaat er een alarm af. Daarnaast is er ook nog de radar die je op een bepaalde afstand kan instellen. Het ongeluk is denkkelijk te wijten aan de nonchalance van de twee schippers. Die varen waarschijnlijk al jaren in dit gebied en kennen het als hun broekzak maar.... je moet ten alle tijden alert zijn.

<https://www.marinetraffic.com/el/ais/home/centerx:5.2/centery:52.1/zoom:6>

Houd je de muis op een echo dan verschijnen alle noodzakelijke gegevens zoals naam, koers, snelheid e.d. en vaak zelfs een foto van het vaartuig. Hoe duidelijk wil je het hebben. Tevens kan je zien hoe druk het is langs onze kust dus mag je aandacht nooit n te nimmer verslappen.

@b Woudstra,  
LTZVK 2 o.c. b/d.  
Hollands Kroon (Winkel).



Hallo Arie, en L.s,

Ik reageer op je stukje in het publicatiebord waarin je vraagt om herinneringen betreffende het overzetten van lasten op zee.

Uiteraard heb ik dat ook een aantal keren meegemaakt en een keer stond ik op de brug als uitkijk en had ik toevallig mijn camera bij me.

We voeren toen met de Hr.Ms. Dolfijn ergens onder de zuid-kust van Engeland in de Golf van Biskaye. Het zal in maart 1970 zijn geweest.

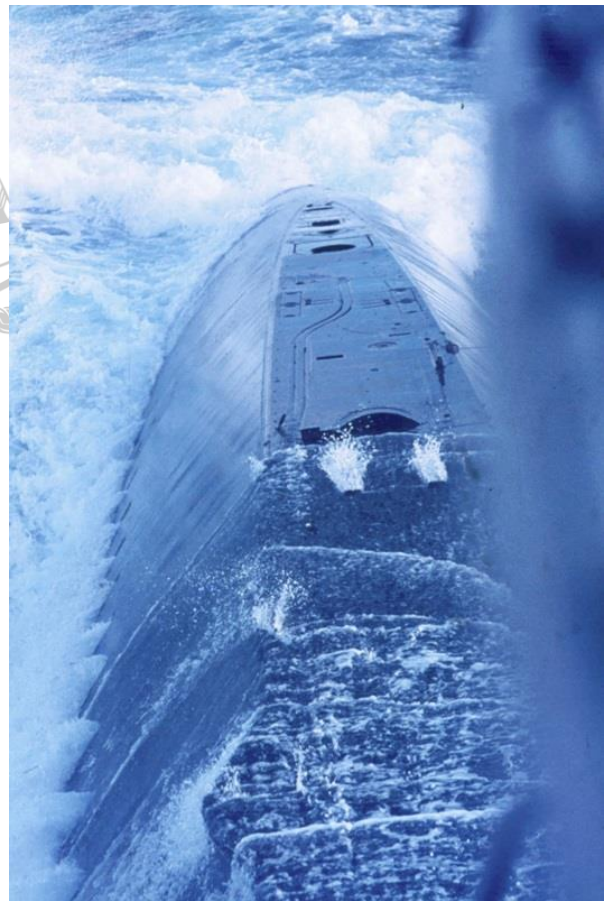
Op een gegeven moment kregen we bericht van de D808 dat deze post kwam overzetten, wat natuurlijk altijd leuk is als je een aantal weken op zee hebt gezeten.

Ik heb daar een leuke serie foto's van kunnen maken.

De D808 kwam met de lopen van het 12 cm kanon omhoog naar ons toe varen zodat de schutter aan boord van de Dolfijn kon richten tussen de lopen en de brug, om de lijn goed naar de D808 te krijgen. Aan de lijn werd een dikkere tros geknoopt en die werd weer naar de Dolfijn getrokken. Op de D808 werd de zak met post aan de lijn bevestigd en die trokken we weer naar ons toe. En zo kwam de postzak veilig op ons schip. Misschien niet erg spectaculair met zo'n rustige zee maar wel leuk om daar een serie foto's van te maken. Zie hieronder....

Groeten Bruno Smit





Bruno, leuk stukje naar aanleiding van mijn verzoek over lasten overgeven.....  
Vanaf en naar een SUB is dat altijd bijzonder... toffe foto's bedankt!  
De redactie





Met overgrote interesse je 1e artikel gelezen van de "KAIS "

Je snapt dat mijn hart dubbele slagen maakte.

Zelfs toen al een 'Dirk' als machinist aan boord. Man, man, man wat een heerlijk artikel.

Kan je nagaan dat deze Dirk ( als machinist 1 o/m - koeltechnicus ) tijdens de terugreis in 1962 ook als ( vervangend HWTK ) functioneerde want de 'majoor' machinist was vaak ziek.

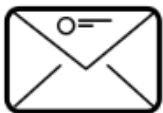
Ik kijk nu al uit naar het vervolg.

Onderstaande foto heb je natuurlijk al en "KAIS" is nog te lezen boven L9609.

Ik heb nog wel meer foto's, maar ik denk dat je rijkelijk voorzien bent.

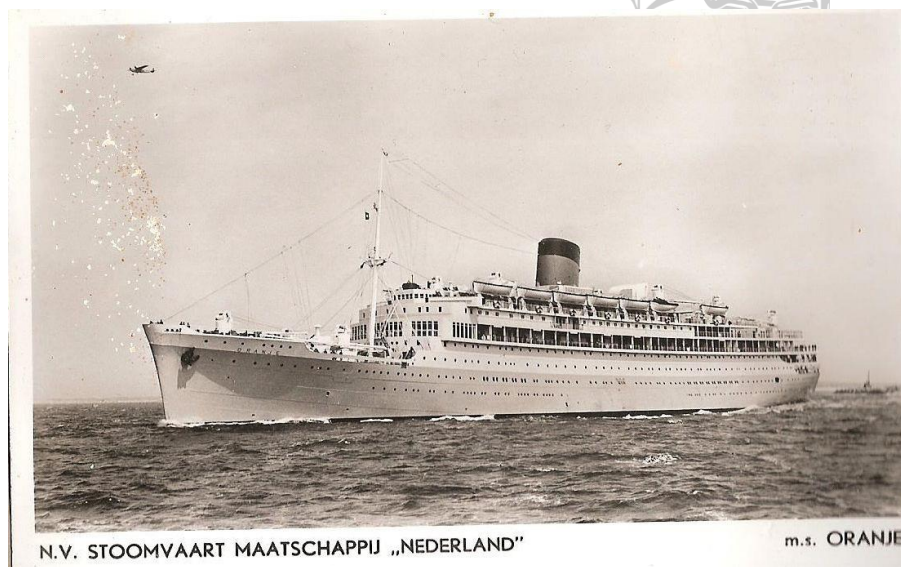
Dirk Frelink

**Dirk foto's heb ik nooit genoeg, dus laat maar komen... misschien zijn ze wel bruikbaar voor weer andere verhalen !**



Beste Arie,

Leuk om het in Ten Anker van 4 januari 2024 weer terug te lezen over die 'monstergolf' in de Golf van Biskaje. Te meer dat ik het zelf heb meegemaakt. In december 1952 waren we op weg van Jakarta naar Nederland toen we in de Golf van Biskaje in die vreselijke storm terecht kwamen. Op de foto sta ik (7 jaar) met mijn broertje (3 jaar) op het kinderdek bij het veiligheidsnet waar we toen met die 'monstergolf' een paar keer tegenaan geknald zijn. De foto is overigens gemaakt in de Rode Zee toen we nog niet wisten wat ons te wachten stond. Zo'n monstergolf heb ik later bij de koopvaardij en marine nooit meer meegemaakt.



Vriendelijk groeten,  
Gerard de Boer'

IK BEN OP  
ZOEK  
NAAR.....



In 1974 voeren we op Hr.Ms. Hadda, de P805. aan boord was een seiner/telegraafist met de naam Take Petrejus. We kenden hem aan boord voornamelijk als Lampie. In verband met een reünie die we voor de bemanning uit 1974 organiseren, zoek ik naar "Lampie". Ik heb geen enkele informatie over deze man, behalve dat ik weet dat hij uit Rotterdam komt of kwam. Is er iemand die deze man kent of kende, neem dan contact op met 'Tante Annie' of te wel Hans Kelderman. Het mailadres is [hms.hadda74@gmail.com](mailto:hms.hadda74@gmail.com). Bij voorbaat dank voor de moeite.

Hans Kelderman

---

Deel uw verhaal en/of uw mening

Mail of schrijf dit naar de reactie van deze  
krant o.v.v. "de postbus"

*De redactie behoudt zich het recht te redigeren, in te korten  
of het niet te plaatsen.*



Dit was het voor deze week....de postbus staat weer open !

Uw redacteur...