

“ 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

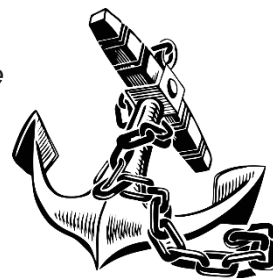


Redactie 't Schrijfhoutje
06-11177011

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



Disclaimer

Jaargang 7 nummer 3

15 januari 2024



Een dag niet

Gelachen
is een dag niet geleefd

De scheepskip

Dit is het verhaal van een kip. Geen gewone kip, maar een scheepskip. Waar ze aan boord is gekomen, wist niemand. Ze hoorde gewoon bij de bemanning. Overdag trippelde ze rond op het dek en ze genoot als het mooi weer was. Ze had vrije toegang tot de kombuis en daar viel altijd wel wat te pikken. Drinkwater snavelde ze onder een lekkende kraan. Ze had haar eigen roest onder een afdakje.

's Nachts en bij slecht weer kon ze daar fijn op zitten dromen. Als het varken, dat zijn eigen hok had op het achterschip, lag te slapen, stapte ze er binnen en daar was het echt een luilekkerland. Wat het varken niet lustte, was lekker voor een kip. Oppassen als dat vetgevreten monster wakker werd, want die gunde een ander niks en werd dan heel gemeen. Maar verder was ze tevreden en gelukkig aan boord; over haar toekomst had ze nog nooit nagedacht. En toen gebeurde het vreselijke. Kwam het door een windvlaag tijdens het koers veranderen? Of was het toch die matroos, die kippenhater die haar een schop gaf? Opeens verloor ze de grond onder haar pootjes en zeilde met de luchtstroom mee de machinekamer in. Wanhopig bijsturend en noodkreten uitstotend verloor ze snel hoogte en landde in de krukput van de lagedruk van de triple-expansiemachine.

Zo'n stoommachine was open. Je zag alles bewegen. De zuigerstang ging op en neer en die beweging werd omgezet in een ronddraaiende beweging van de krukas. Een staaltje van technisch vernuft. Er hoorden machinisten bij die tijdens het draaien de hand op het lager hielden en je precies konden vertellen wat de temperatuur was, of dat er kans was op een warmloper. Het kippetje had het leven lief en wilde eruit, weg uit die benauwde gevangenis, maar telkens als ze haar kop omhoog stak, kwam die kruk eraan, dat geweldige brok ijzer. Snel werd het kopje dan weer ingetrokken en dat herhaalde zich bij elke zuigerslag. Het was een benarde situatie waarin ze verzeild was geraakt. Niemand kon haar helpen zolang de machine draaide. Hete waterdruppels en oliespatten regenden op haar mooie verenpakje. De hoofdmachinist sprak de bedenkelijke woorden: "IK STOP NIET VOOR EEN KIP".

En zo zat het arme beestje, dat tot voor kort zo heerlijk in het zonnetje had rondgewandeld, nog drie uur lang in de ellende. Toen ging het schip voor anker. De kok kwam kijken wat er van de kip over was. Dat viel nog best mee. Liefdevol werd ze uit de put gevist en aan dek neergezet om uit te rusten en te drogen. Maar het gekke was, nog wel een uur lang bleef ze daar op dezelfde plaats zitten en regelmatig ging haar kopje op en neer terwijl dat toch niet meer nodig was om te blijven leven. Van hoog tot laag stond de bemanning er omheen om dat biologische wonder te kunnen aanschouwen. Maar toen ze weer droog was, de veertjes gladgestreken waren en de oogjes de normale felle blik hadden teruggekregen, stapte ze opgewekt, zelfverzekerd en met nieuwe levensmoed het varkenshok binnen en ging het varken pesten. Een kip die de krukas heeft overleefd is nergens meer bang voor!

Chris Marks †

Willem Moojen

Rotterdamsche Kolen Centrale

Van kolenboer tot miljonair

Hoe een Rotterdamse kolenboer met een bescheiden brandstoffenhandeltje aan de Wijnhaven met huis-aan-huis verkoop zich opwerkte tot een groot zakenman. Hij richtte de Rotterdamsche Kolen Centrale op, welke zou uitgroeien tot een van de grootste detailkolenhandelaren (industrie- en huisbrandkolen) in Europa.

Over de Rotterdamsche Kolen Centrale is nooit iets in boekvorm verschenen. Het boek beschrijft in beknopte vorm het ontstaan van de rederij, die zeer belangrijk was voor de aanvoer van kolen in de Rotterdamse haven na de Tweede Wereldoorlog. In een zeer uitgebreide vlootlijst komen alle schepen van de RKC in honderden foto's voor het voetlicht. Tevens wordt aandacht besteed aan de Amerikaanse dochtermaatschappij Anbitcoal. De auteur beschrijft uitgebreid een aantal reizen die hij aan boord bij zijn vader op de Gerry-S maakte naar Portugal, Guernsey en Ierland.



€ 32,99 + Bestel dit boek



Het Praathuis.15

Meestal luister ik naar het wel en wee van ons praatgroepje. Het werd dus tijd om zelf iets te vertellen.

“Weten jullie wat een **Rode Brigadier** was? Nee dus. Toen ik in 1958 bij de Gemeentepolitie Amsterdam in dienst trad, stonden er op strategische plekken in de stad **Rode** telefoonpalen.

Het telefoonverkeer bevond zich nog in de naoorlogse kinderschoenen en was slechts minimaal bij de overheid in gebruik. Als zich ernstige calamiteiten voordeden, kon de burger een van de mini-ruitjes stuk slaan en de daaronder zittende zwarte knop indrukken. Je werd dan doorverbonden met de meldkamer. Aan de voorkant van zo'n ruitje in de paal kreeg je de brandweer aan de lijn en aan de achterkant de meldkamer van de politie. Wij dienders kregen een sleuteltje om ter plaatse de meldkamer zonder glasbreuk te bereiken. Boven op de

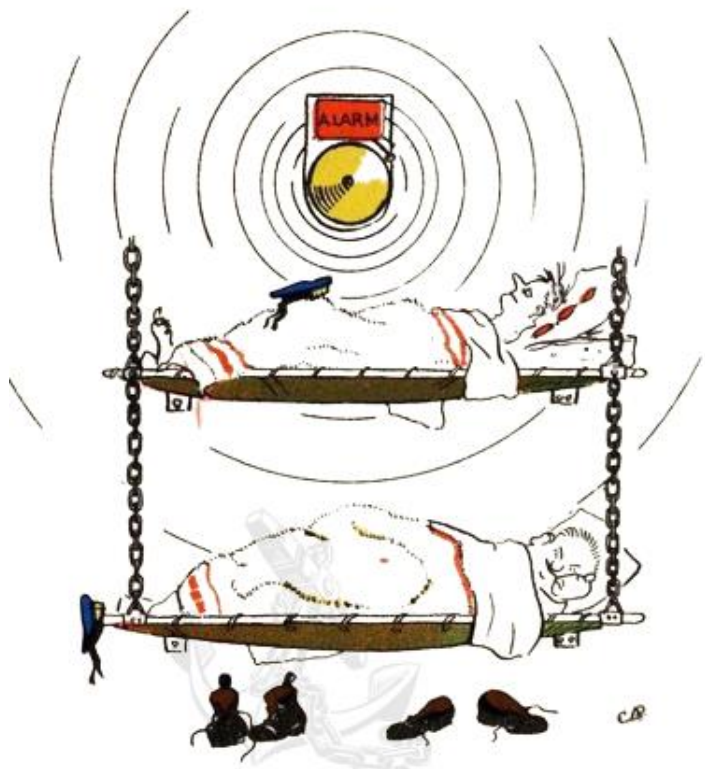


meldpaal was een behuise blauw zwaailicht bevestigd en bedoeld voor de politieman op surveillance-ronde. Als het zwaailicht brandde moest de politieman de paal openen en de instructies aanhoren en uitvoeren die hij van de meldkamer kreeg. Wij dienders noemden de paal onze **Rode Brigadier**. Op een dag, toen ik surveilleerde door een straat, zal ik het blauwe zwaailicht branden. Bij het openen van de telefoonpaal kreeg ik de melding om met spoed naar de Herengracht te rennen omdat daar een man te water lag en geen kans zag uit de gracht te klimmen. Ter plaatse zag ik de man, in kennelijke staat van dronkenschap, zo'n beetje het grachtenwater voor zich uit vegen. Omstanders keken apathisch toe. Niemand was op het idee gekomen gebruik te maken van de dreg (lange steel met haak) die destijds vele

bruggen sierden. Ik rende naar een brug, rukte de dreg uit de bevestiging en en trok toen met hulp van omstanders de man uit het water. De man was natuurlijk door en door nat, dus nam ik hem mee naar ons politiebureau en daar kreeg de man een zogenoemd "drenkelingen pak" in bruikleen. In een cel mocht hij zijn roes uit slapen. De **Rode Brigadier** is uit het straatbeeld verdwenen. Iedereen heeft nu wel een telefoon. Ook de dreg met pensioen evenals schrijver van dit ware verhaal. [Wim Degen](#)



*De duivel mag dit tweetal halen
Omdat ze bij alarm dralen*





Ingevlogen post



Repatten of te wel repatriëren

(naar het vaderland terugkeren)

OP de redactie kwam de volgende vraag binnen....

Bij het repatriëren van het hele gezin uit Nederlands Indië (Indonesië) moest het hoofd van het gezin voldoen aan 3 dingen.

1. Paspoort
2. Inentingsbewijs
3. Schone witte pendek.



Vraag aan u:

Wat betekende nummer 3, de schone witte pendek ??????

Dit is geen geintje, maar een serieuze vraag van uw redacteur.

Stuur uw reacties naar uw redactie !



Dag Arie en L.s,

Weet jij of weet jij iemand die mij de geschiedenis kan vertellen over hoe het ontwerp van de stoffen brevet kikvorsman. Wie heeft dit bedacht, hoe is dit tot stand gekomen en alles wat relevant is.

Hermans Bos

Stuur uw reacties naar uw redactie !

Sailors,

Bijgaand weer wat maritiem nieuws!

In deze Ten Anker staat een stuk over RP-boats.

Zie de twee bijlagen!

RP-boat, De Poema, gemaakt door Henk Schaap, oud marineman (o.a. Korea) en oud vrijwilliger op de Mercur.

De Poema staat nu te Den Helder, volgens mij bij het Duikcentrum.



Groet. Cees de Jager



Even een berichtje vanuit de redactiekamer....

Het komt regelmatig voor dat er post binnen komt op de redactie die bestemd is voor de secretaris van de Post Actieve Marinevereniging, maar ook andersom.

Even resumé...

Alle post die bestemd is voor de PAM a.u.b sturen naar :
pamsecretariaat@postactievemarinevereniging.nl

Post bestemd voor "ten Anker" en / of "het Publicatiebord sturen naar :
arcon46@kpnmail.nl

Daar het Publicatiebord wordt uitgegeven in combinatie met het verenigingsblad 't Schrijfhoutje brengt het blijkbaar wat verwarring. Onze redactie heeft geen inzage en inbreng in het secretariaat van de PAM en v.v .

uw redacteur.

De Geschiedenis dreigt zich te herhalen...

Redactie !

Uit de Pers.

ONZE WEERMACHT.

Het stiefkind der Nederlandsche Natie.



Knipsels.....

26^e jaargang september 1934

Door de geheele historie van ons onafhankelijk volksbestaan loopt als een roode draad de onbegrijpelijke lauwheid van het Nederlandsche volk ten aanzien van zijn defensie. Zoolang niet het directe gevaar aan den lijve werd gevoeld, is ons volk alle eeuwen door onverschillig geweest voor een deugdelijke en constant doorgevoerde organisatie onzer weermacht. Had men in de tijden, toen kapers der zeeën onveilig maakten en een voortdurende bedreiging vormden voor onze rijk geladen koopvaarders nog wel groote sommen over voor onze marine, zoodra in de 19e eeuw dit gevaar practisch verdwenen was, werd ook de oorlogsvloot het slachtoffer van deze verregaande onverschilligheid voor eigen veiligheid.

Met het leger is het altijd zoo geweest. Zelfs tijdens de eerste jaren van den tachtigjarigen oorlog had de groote strijder voor onze onafhankelijkheid Prins Willem van Oranje zich reeds ernstig te beklagen over de overdreven zuinigheid der Staten ten aanzien van het leger.

Nauwelijks was de vrede van Munster gesloten, of het toen, voor die tijden uitstekend uitgeruste leger werd voor het grootste gedeelte afgedankt, ondanks de hevige protesten van Stadhouders Willem II. Het eerste Stadhouderslooze tijdperk geeft een allerschandelijkste verwaarloozing van de landmacht te zien, men had eenvoudig alle voorzichtigheid prijs gegeven, ons land lag volkomen open, toen de Fransche en Munstersche troepen de grenzen in 1672 overschreden, en een radeloos volk koelde toen zijn woede op Neerland's grootsten staatsman, Johan de Witt, die voor deze zorgeloosheid verantwoordelijk werd gesteld. De ware schuldigen, de Hollandsche Kooplieden, die op hun geldzakken zaten, bleven gespaard !

Stadhouders Willem II moest de bijna bovenmenselijke taak verrichten om met een volmaakt ongeoeffend leger, met ledige magazijnen en vervallen fortificaties een overmachtigen vijand tegen te houden en toen hij, geholpen door zijn goed gesternte daar in slaagde, werd hij den aangebeden held van het Nederlandsche volk.

En terecht, men kon hem niet dankbaar genoeg zijn! Niet zoodra echter was de vrede gesloten, of hetzelfde spel herhaalde zich wederom. De Staten weigerden de voor de landsverdediging benodigde fondsen en belemmerden den Stadhouders in zijn vooruitziende! buitenlandsche politiek. Dat het dezen krachtigen Stadhouders niettemin gelukte, leger en vloot bijna voortdurend op oorlogsterkte te houden, was ongetwijfeld in hoofdzaak te danken aan de groote gevaren die die Republiek omringden, zoolang Lodewijk XIV in Frankrijk XIV den troon zat.

In de 18e eeuw bleef er van het machtige oorlogswerktuig, dat Willem III geschapen had, vrijwel niets meer over. Hoeveel moeite de beide laatste Stadhouders zich ook gaven om ie

weermacht te versterken, al hun pogingen stuiten af op den onwil der Staten. Het in die dagen „steinreiche” Nederland, de bankier van geheel Europa, had geen cent over voor eigen verdediging! Maar toen in den vierden Engelschen oorlog onze rijkgeladen Indische retour vloot zonder slag of stoot in de handen des vijands viel, toen regende het verwijten en beschuldigingen over het onschuldige hoofd van Stadhouder Willem V.

Een nieuwe periode brak aan na Waterloo, de nood had het Nederlandsche volk leeren bidden,, en onder leiding van de krijgshaftige zonen van Koning Willem I werd ernstig getracht het geenszins militair aangelegde Nederland een zoo goed mogelijke weermacht te schenken.

De tiendaagsche veldtocht wees wat het Nederland van die dagen kon presteeren. De zorgvolle toestand van 's Lands financiën na den Belgischen opstand was echter oorzaak, dat wederom tot ingrijpende besnoeiingen op militaire uitgaven werd besloten. De geschiedenis wordt eentonig en vertoont groote overeenkomst met het buffeldrama uit Saidja en Adinda. Wederom trad die kentering in, gevolg van rustige rust, die de Nederlandsche weermacht langzamerhand als dreigend gevaar had leeren vreezen !

Maar ook toen zou de ernstige waarschuwing niet uitblijven. De Fransch-Duitsche oorlog van 1870 vond ons land geheel onvoorbereid, de dringend noodzakelijke mobilisatie verliep zeer onbevredigend en wanneer ons leger toen had moeten optreden, was het slecht met ons land afgelopen. Wederom werd met koortsachtigen ijver gewerkt aan een verbetering van onze weermacht, doch de meer en meer verpolitiekte Volksvertegenwoordiging heeft op dit gebied nimmer voldoende verantwoordelijkheidsbesef getoond. Aan de ernstige voorbereidingen, getroffen door mannen als Colijn en Snijders, was het te danken, dat toen in 1914 de woedende golven van den wereldoorlog-onze grenzen met toenemend geweld omspoelden, Nederland door een schitterend verloopende mobilisatie het buitenland het noodige respect heeft kunnen inboezemen.

Toen, in dien grooten nood, was het leger weer populair! Een feit bleef echter, dat 't in uitrusting ver achterstond bij de legers, waartegen het eventueel den strijd zou hebben moeten aanvaarden.

Na den wapenstilstand echter werd het leger weder de dupe. De rust was wedergekeerd en verder zag men niet !

Wij kunnen deze eentoonige opsomming van de ups en downs onzer weermacht het best besluiten met een aanhaling uit de inleiding van oud-minister Bosboom's boek „**In dagen van Spanning**”, waaruit wij citeeren :

„In dit boek kan men lezen, in hoeveel wij in 1914 en volgende jaren zijn te kort geschoten, gevolgen van gebrek aan voorzorg. Men heeft toen den bewindsman gehoond, wien het niet kon gelukken den achterstand van een langdurige periode in te halen, hem niet opgewassen tegen zijn taak verklaard.

Is er iemand geweest, die de hand in eigen boezem heeft gestoken?

Hoe zal het gaan bij een nieuwe botsing in de zich ladende wereldatmosfeer?

Het aantal vragen, dat ik zou kunnen doen, is legio. Elk uitstel, ons paraat te maken, kan noodlottige gevolgen hebben voor ons zelfstandig bestaan.

„**Caveant Consules**”.

Het aantal vragen is legio, zij groeien samen tot één, die dringend klinkt:

Is men dan 'blind?’

Inderdaad, men schijnt volkomen blind!

Men verkeert in moeilijke financieele omstandigheden, men moet bezuinigen en men grijpt weder naar de weermacht. Men installeert een Commissie Idenburg, welke Commissie een rapport heeft uitgebracht over bezuiniging op onze weermacht.

Wij zijn geen deskundigen, wij willen alleen opmerken, dat deze Commissie in de inleiding tot haar rapport zegt, dat zij zich uitsluitend heeft laten leiden door de overweging, of, en in hoever door het inslaan van de door haar te volgen wegen naar bezuiniging, het haar gestelde financiële doel zou kunnen worden benaderd. Met politieke en andere factoren, zoo zegt de Commissie, heeft zij daarbij geen rekening gehouden! Dit wil dus zeggen, dat zij zich niet de vraag heeft gesteld, of de internationale verhoudingen van dezen tijd de voorgestelde maatregelen veroorloven.

En hiermede is het werk van de Commissie veroordeeld.

Want het zijn juist de internationale verhoudingen, die eenige bezuiniging op onze weermacht niet toelaten, het zijn juist de ernstige gevaren, die zoowel Nederland als Indië bedreigen, die een geleidelijk sterker maken van onze strijdkrachten ter zee en te land in beide Rijksdeelen dringend noodzakelijk maken, zoodat besnoeiing vanzelfsprekend uitgesloten moet zijn, al behoeft daarbij bezuiniging geenszins achterwege te blijven.

En met deze hoogst ernstige factoren, heeft de Commissie geen rekening gehouden!

En dit, terwijl de internationale situatie met den dag ernstiger en gevaarlijker wordt!

Terwijl elk land zich tot aan de tanden wapent!

Het is onverantwoordelijk!

Of zullen wij wederom wachten tot het te laat is?

Of rekt men op de hulp van machtige mogendheden?

Als dat het geval is, dan dienen wij ons wèl te realiseeren, dat deze hulp, die inderdaad hoogstwaarschijnlijk wel verleend zal worden uit eigenbelang, ons duur zal komen te staan, *indien wij zelf niet toonen paraat te zijn!*

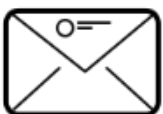
Op onze Algemeene Vergadering, zal een deskundige ons uitvoerig inlichten over de defensie. Het standpunt van de Vaderlandsche Club ten aanzien van dit hoogst belangrijke onderwerp zal dan bepaald worden.

Moge het een *krachtig standpunt* zijn en moge het er toe medewerken om het Nederlandsche Volk te doen ontwaken uit zijn zoetigen vredesdommel !

„Caveant Consules“!

„Nederlandsch-Indië“, Orgaan der ..Vaderlandsch Club“,

dd. 1 Mei 1934



Beste Arie, en L.s.

Zie vandaag het stuk over PBR de Geus.

Heb als schrijver 1e officier aan boord van HMS Evertsen (1967) gediend.

In die tijd maakte hij ook een proefschrift over de werken van Lou de Jong over de Tweede Wereld Oorlog.

Korte tijd is hij Minister van Defensie geweest in Kabinet van Agt 1.

Miste deze belangrijke feiten.

Bij zijn aantreden werd er een carrière gepubliceerd waarbij zijn periode als 1e officier op de Evertsen is weggelaten.

Het bevreesde mij niet omdat hij voortijdig werd overgeplaatst en naar horen zeggen vanwege bedreiging, hetgeen hij ook aan mij heeft laten blijken.

Met vriendelijke groet,
Eric van Deventer



Beste allemaal,
Dit jaar is het al weer 80 jaar geleden dat de eerste vrouwelijke marine militair aantrad bij de Koninklijke Marine. Om dit te vieren lijkt het ons heel mooi om met een groot detachement deel te nemen aan het defilé tijdens de Nederlandse Veteranendag in Den Haag. Wij hebben de hoop en de wens dat we dit jaar minimaal een detachement hebben van 50 dames, het mooist zou zelfs zijn met 80 dames. Ik denk dat dit echt mogelijk moet zijn. Als jullie nog nooit mee hebben gelopen maar dit wel graag willen, kom dan op tijd op de lijn bij de detachementscommandant Diana Mensink (mailto: detco@ex-actkm.nl) of bij de Landelijk Coördinator Guusje van Wezel (landelijk.coordinator@ex-actkm.nl). Het tenue is het verenigingstenu, veteranentenu of het

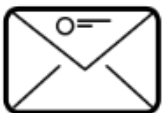
daags blauw voor actief dienende leden allen met groot modeldecoraties. Heeft u hulp nodig bij het aanvragen van het veteranentenu of het aanschaffen van het verenigingstenu dan kunnen wij u daar ook mee van dienst zijn. U heeft kunnen zien aan alle foto's van afgelopen jaren dat de Nederlandse Veteranendag een heel mooi evenement is.

Wij hopen dat u zich weer met velen aanmeldt en dan we met een record aantal dames meelopen in het defilé op 29 juni 2024.

En kent u een vrouwelijke marine veteraan in uw omgeving, ik zou zeggen "hoort, zegt het voort". Je weet pas hoe het is, als je mee hebt gelopen.

Deel het bericht en help ons een zo groot mogelijk detachement te krijgen!

Bedankt namens het bestuur Ex-act KM



Mees,

Je hebt ooit de veel latere terugreis van de "L9609" - voorheen "Kais" verslagen.

De terugreis van voormalig N.N.G. via het Panamakanaal naar de West.

Het was een onvergetelijke reis voor die bemanning van toen in 1962.

Dat weet ik; ik hoorde tot die terug-reis-bemanning van toen.

Nu ruim 60 jaar later denk ik er nog regelmatig aan.

Maar als ik lees hoe de bemanning van de Kais de reis desrijds moest beleven, dan was dat van ons eigenlijk nog een bootjes-reis, al herken ik

- als oud machinist - veel van hetgeen, waar die machinisten van van toen ook tegen aan liepen.
De weergave uit je bronnen zijn echt spannend. Dat blijft het nog steeds.
Dank Arie voor je verslag.
Geweldig . Dirk Frelink. (mach.1 o/m - bd)

Onbemande radarposten voor begeleiden scheepvaartverkeer



In de Lange Jaap zit ook allerlei radarapparatuur.

Den Helder

Rijkswaterstaat (RWS) laat twee nieuwe onbemande radarposten (ORP's) bouwen ter vervanging van de radarpost op vuurtoren Lange Jaap in Huisduinen. De nieuwe radarposten komen op Texel en in de duinen bij Julianadorp.

RWS beheert het verkeersbegeleidingssysteem voor de scheepvaart. Onderdeel daarvan is de onbemande radarpost op vuurtoren Lange Jaap. De radar heeft het einde van zijn levensduur bereikt. Daarnaast is de vuurtoren decennialang niet goed onderhouden en wil RWS er om veiligheidsredenen weg. RWS is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud van het rijksmonument.

De marine verzorgt voor RWS de verkeersbegeleiding op basis van de radargegevens en wil onder meer de dekking uitbreiden naar Oudeschild op Texel en het Schulpengat. RWS heeft de provincie toestemming gevraagd om in de duinen bij Julianadorp en op de Joost Dourleinkazerne op Texel nieuwe ORP's te plaatsen.

De ORP in Julianadorp wordt gebouwd op het dak van een bunker in de duinen. Naast de ORP, op de bunker, komt een installatieruimte. De toren wordt zo'n tien meter hoog. De radarpost komt in Natura 2000-gebied te staan en heeft volgens de Omgevingsdienst geen effect op de natuur in het gebied. De radarmast op de Joost Dourleinkazerne wordt circa dertig meter hoog en krijgt een diameter van 5,5 meter. Op Texel, nabij de nieuwe ORP, komt ook een Radio Direction Finder mast (RDF-mast). Die is bedoeld om te kunnen vaststellen wie/wat storingen van het signaal veroorzaakt. Deze mast wordt ongeveer dertig meter hoog en komt op een betonnen fundatie van zes bij zes meter. Wanneer de bouw van de masten begint, is niet bekend.



In navolging van het ingezonden stuk Hr.Ms. Brouwershaven met zijn Italië reis wat was ingezonden door Ries Klink is de redactie even terug gaan zoeken en heeft een eerder geplaatste



stuk gevonden toen geschreven en ingezonden door....

Chrit Hendrix ex. Kpl. Elmnt

Klik op de link,



https://www.tenanker.com/uploads/1/4/1/3/14135904/ten_anker.2018-06-30_extra_hr.ms_brouwershaven.pdf



Het eerste LCU-landingsschip is gemoderniseerd.

Het eerste vernieuwde LCU-landingsschip te water

Den Helder Het eerste vernieuwde Landing Craft Utility-schip (LCU-landingsschip) van de Koninklijke Marine is deze week te water gelaten.

Dat gebeurde bij De Haas Shipyards in Rotterdam. Dit bedrijf voert de zogeheten midlife upgrade uit aan alle vijf de LCU-

landingsschepen. Dankzij de ingreep kunnen de vaartuigen nog tot zeker 2032 mee.

Het duurt nog wel enkele weken voor de marine echt met de LCU Mark III aan de slag mag.

Nu het tweehonderd ton wegende schip in het water ligt, worden de laatste tests uitgevoerd en de laatste werkzaamheden aan boord afgerond.

Voor de tewaterlating werd het schip met een speciale travel lift uit de loods naar het water gereden.

Stuurhuis

Het landingsvaartuig is aangepast om te kunnen blijven voldoen aan nieuwe eisen en veranderend gebruik. Zo is er onderin het schip een nieuw slaapverblijf gemaakt.

Ook zijn de generatoren vernieuwd, is het stuurhuis compleet vervangen en zijn de uitlaten naar het achterschip geplaatst. Daarnaast zijn veel systemen vervangen en zijn er extra functionaliteiten toegevoegd. De overige schepen worden gefaseerd tot 2025 vernieuwd.

De marine gebruikt dit type landingsvaartuigen om zwaar materieel te vervoeren vanaf een amfibisch transportschip naar het strand en terug. Het zijn de grootste landingsvaartuigen van de marine.

Aan boord van één LCU-schip is plek voor onder meer drie trucks, twee pantservoertuigen en een BARV-bergingsvoertuig of 130 volledig bepakte mariniers.



- Er veel abonnees meer dan 1000 keer in 2023 “ten Anker” hebben gelezen, ... zij nimmer hebben gereageerd...
- Deze niet weten dat we een postbus hebben, ... deze iedere dag wordt geleegd...
- Dat het voetballen weer van start is gegaan, ... alle spelers nog bij moet komen van de olieballen
- De trainers hun verboden hebben “ten Anker” te lezen ... de spelers dan niet meer aan voetballen toe komen.
- Ze daardoor het saamhorigheidsgevoel af en toe kwijt zijn ... daardoor op de bank zitten
- Er een oplossing is tegen zeeziekte, ... je gewoon niet moet gaan varen... ... dit al jaren bekend was , toch?
- Dat uw redacteur ook diverse websites bestiert... ... bijv. [www://onzemarinevloot.weebly.com](http://onzemarinevloot.weebly.com) en [www://debakstafel.com](http://debakstafel.com) u daar veel terug kan vinden over de KM daar ook een gastenboek aan is gekoppeld u daar zelf ik kan schrijven...
- De redactie contacten heeft gelegd met onze zuiderburen inzak kopij uit hun Roots, ... de postduif het af laat weten... ... de Nederlandse grens blijkbaar een obstakel is.
- Ten anker over de gehele wereld wordt bekeken ... getuige het plaatje op pagina 14

ONZE VLAGGENTELLER....



Op bovenstaande plaat kunt u zien waar ons blad is bekeken, althans in ieder geval is ingeloggd...U hoeft ze niet te tellen hoor, het zijn 83 landen.
Zullen dit allemaal oud zeevarenden zijn?
Wie het weet mag het zeggen.



Muurschilderij van Rien Poortvliet uit "de Witte Olifant" Kantine in het MOKH

Katje halen

Katje - (marine) katje halen: zijn loon ontvangen.
Katje is hier een verbastering van het Nederlandse woord gage in het Indonesische woord gadjih, dat vet betekent, en vandaar terug naar het Nederlandse woord katje.
Was eenmaal het salaris ontvangen dan zat men weer vet in het geld.
Het katje werd aan de een tafel door een onderofficier van administratie uitgedeeld aan

de bemanning

Wel links en rechts geflankeerd door een paar potige Mariniers (je mocht eens op ideeën komen)

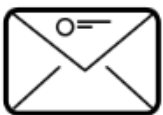


Bertus Kalkema

19 januari om 10:00 · 🌐



Beste wandelaar,
bezoek onze website www.de-zeemansloop.nl, hier vind u veel informatie over onze wandelspotvereniging, o.a. informatie over de geschiedenis, Informatie over de Zeemansloop die wij hebben gehad en onder kopje 2024 komt informatie te staan voor onze 21e Zeemansloop die gehouden wordt op 20 april 2024. informatie met foto verslagen door ons aangeleverd maar ook door wandelaars. Uiteraard is een website niet compleet als er een aanmeldformulier voor een lidmaatschap, maar ook een contactformulier voor vragen en opmerkingen.



Lichte lasten overgeven

Wat weet je daarover te schrijven was de oproep van Arie. Het moest gaan over het fenomeen 'Lichte lasten overgeven.' En bij het lezen van deze oproep liepen spontaan de rillingen weer over mijn lijf.

Nu heb ik tientallen, misschien wel honderd maal of meerdere keren aan deze procedure meegeholpen en dit gezien. Als toeschouwer. Gewoon relaxed aan dek en foto's makend. Kijkend of je, je maat op dat andere schip toevallig ziet staan. En ja, toch ook wel lachend af en toe om de stomme voorvalletjes die zich daarbij wel eens voortdoen. Als deelnemer ook door met een ploegje lotgenoten handmatig, in de brede zij van het schip de overgeeflijnen strak te houden. Op post staan in de machinekamer en ziek te worden van de orders twee klapjes meer of minder, of bij lichte paniek op de brug plots vijf of tien klapjes meer of minder te moeten geven. Maar ook bij het op dek aanwezig zijn Bij het aansluiten van de olieslang indien de 'Probe' het liet afweten. Hoewel, in mijn begin periode, de jaren zestig, hadden we deze

Probe installatie nog niet aan boord van de schepen. Toen was het altijd zaak de overkomende slang handmatig aan het bochtstuk op het dek aan te koppelen. In de midscheeps, met wat ruimte lukte dat altijd nog wel. Wel moest je dan af en toe opzij springen voor dat golfje wat toch nog even binnen boord kwam zetten. Op andere plekken aan boord werd het moeilijker de slang handmatig aan te koppelen. Een van die plekken om de olielaadslang aan te sluiten was op de bak. De zogenaamde 'slechtweer methode' werd dit genoemd. Bij mooi weer en daglicht met een glad zeetje, zo nodig alleen om te oefenen, was dat wel goed te doen. Maar bij die 'ene' keer toen! De rillingen lopen nu weer over mijn rug als ik daar aan terug denk.



Met ons schip, een B-jager namen we in de tweede helft van januari deel aan een grote NATO oefening. Het speelde zich af in het gebied, ruwweg gelegen tussen Schotland, IJsland en Noorwegen. Al dagen was het zeer slecht weer en onze zware olie voorraad in de tanks raakte aardig op. Werd er tijdens dit soort oefeningen min of meer om de twee dagen wel olie geladen, nu was dit al dagen door het slechte weer niet gebeurd. Mede ook omdat de Engelse tanker technische problemen had opgelopen. Het gehele schema van olieladen voor de vloot was in de knoei was geraakt. Het was voor ons zelfs de vraag of we met de huidige voorraad brandstof aan boord nog wel de vaste wal zouden kunnen bereiken. Het olieladen vanuit de tanker was voor ons een bittere noodzaak geworden.

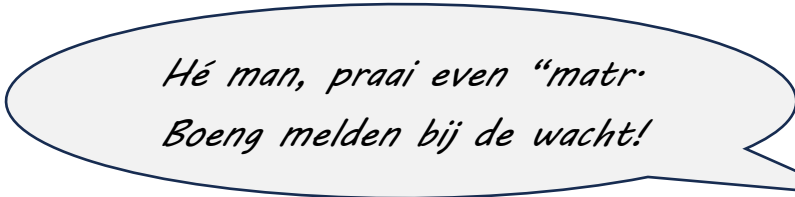
Zoals gezegd, het was slecht weer. Het was nacht, hoge golven, veel wind en ijskoud met lichte sneeuwval. De eerste berichten waren dat het olieladen volgens de 'slechtweer methoden' wat later op de eerstewacht (EW) zou plaats vinden. Dat werd al vlug de hondewacht (HW). Wij, onze machinekamer divisie was al lang blij. Wij hadden de hondewacht. Dus hoefden wij niet te assisteren bij het laden aan dek. Immers de afkomende wachtdivisie moet assisteren bij het laden. Wel, u voelt hem al aankomen. De EW ging voorbij en de HW nam een aanvang. De wijzers van de klok kropen langzaam richting de twee uur. Een ongeschreven wet was het dat als

het ergens tussen twee en drie uur zou worden, het op post staande divisie personeel, (wij dus) zouden zijn die naar dek moesten. Wij zouden dan in het ketelruim en machinekamer eerder afgelost worden. Echter, afgelost werden we niet. Tegen vier kwam de volgende divisie normaal naar beneden om ons af te lossen. Wij werden opgevangen in het cafetaria. Nog niet naar je wiegje gaan was de opdracht. Het kan zo gaan gebeuren. En ja, hoor, eindelijk, zo rond vijf uur in de pikdonkere nacht was het zo ver. Ons schip lag achter de Engelse tanker in positie. Het zog van de tanker zorgde ervoor dat de zeegang wat gunstiger was, maar toch was het schip nog volop in beweging door de golven. De eerste pogingen om de voorloperlijn met een dreg aan boord te krijgen mislukten. De derde keer was het wel raak. Ik zelf was ook aangewezen om daar op de bak met een paar stokers aanwezig te zijn. Achter toren 1, het 12 cm kanon, probeerden we zoveel mogelijk beschutting te zoeken. Beschutting voor het af en toe overkomende buiswater en de snijdende wind met sneeuw. Man wat werden we koud. IJs, en ijskoud. Echt tot op het bod. De dekparty had redelijk beschermende kleding aan, wij stonden daar in onze jekker en werkbreek. Het zwemvest gaf nog enige bescherming. Uiteindelijk werd de flens van de slang met bouten en moeren gekoppeld aan het bochtstuk op de bak. Het pompen kon beginnen. Gelukkig verliep dat verder probleemloos.


Rond half zeven uur werd de slang losgekoppeld en konden wij ons tampatje op gaan zoeken om nog een paar uur te slapen. Slapen wat niet lukte, want het schip was inmiddels wakker geworden, het was 'overal' geweest. Maar veel erger, ik kon absoluut niet warm worden in mijn kooi. Bibberend lag ik daar met ijs koude voeten en benen. Droge sokken had ik aangedaan. Een extra T-shirtje, maar ik bleef maar rillen. Even na tien uur er maar weer uitgegaan. Een bloed heette douche genomen en daarna was het al bijna weer tijd voor de middagmaaltijd. 11.15 uur voorschaffen. De achtermiddagwacht (AM) was aanstaande. Daar, beneden in het ketelruim voelde ik mij pas weer senang worden.

Lichte lasten overgeven via de slechtweer methoden. Brr, koud, ijskoud.

Bart Nijeburght.



*Hé man, praai even "matr-
Boeng melden bij de wacht!*



*Adoe man dat
ben ikzelf...*



TOT VOLGENDE WEEK ..