

# “ 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

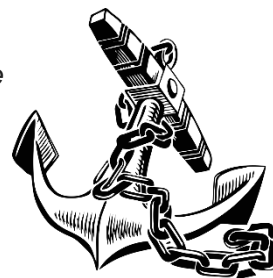


Redactie 't Schrijfhoutje  
06-11177011

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 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)



## 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 10  
4 maart 2024*

Een dag niet

*Gelachen*  
is een dag niet geleefd

Karel, kok bij de marine was een paar weken thuis van een lange reis...

Pappie, de leraar heeft naar u gevraagd.

Ja jongen, jouw vader is kok en bekend bij iedereen.

Ja pappie, de leraar vroeg van welke ezel ik afstamde!

---

Anne Hugessen, een antiquair uit Londen diende onlangs een bezwaarschrift in, toen haar kuisheidsgordels met 13 procent omzetbelasting waren belast. Die gordels, betoogde zij, waren artikelen ter bevordering van de veiligheid en die zijn vrij van omzetbelasting.

---

## Het Praathuis.22

Het was de 1<sup>e</sup> week van 2024 dat ik ons Praathuis betrad. “Hoe zijn jullie de jaarwisseling doorgekomen?” vroeg ik. “Daar heb ik vrijwel niets van gemerkt” zei Benny. “Op oudjaars-ochtend zag ik toevallig een heerlijk fles jenever achter in de keukenkast staan, die mijn vrouw daar voor mij had verstopt. Ze was op dat moment niet thuis, dus opende ik de volle fles voor een “proefglaasje” want ik moet weten wat ik in huis heb. Ik moet jullie zeggen; de jenever was van uitstekende kwaliteit, dus nam ik nóg een glaasje. Wat er daarna gebeurde weet ik niet, maar ik heb geen vuurwerk of bom horen af gaan. Wel zag ik op nieuwjaarsdag een grote barst in onze voorruit, maar dat ook zijn gekomen omdat mijn vrouw mij in de oudejaarsnacht alle hoeken van de kamer heeft laten zien.”



Nadat wij waren uitgelachen, toosten wij met een kop koffie op onze “drankorgel”, waarna Karel het woord nam. “Ik stond gistermorgen tevergeefs met een aantal personen te wachten tot onze supermarkt open ging. Op een bepaald moment kwam de manager van de supermarkt uit de winkel en sprak ons handenwrijvend aan. “Sorry dames en heren, ik heb momenteel geen personeel. De kassières en magazijnpersoneel, hebben zich vanmorgen allemaal ziek gemeld. Allen hadden met elkaar afgesproken een Nieuwjaars-duik in het koude zeewater van Zandvoort te nemen. Ik wist daar niets van tot ik de reden vanmorgen hoorde. Ik ben des duivels, maar daar bent U niet mee geholpen.” “Ik was eveneens des duivels. Je hebt ieder jaar van die malloten die met een oranje badmuts beweren de kou te weerstaan door fris en vrolijk de golven te trotseren, maar daarna klappertandend naarstig op zoek zijn voor een warme handdoek. “Ik ben met mijn echtgenote op 1 januari van dit jaar in een restaurant in Amsterdam gaan eten.” vertelde Sjors. “Toen wij daar binnen kwamen, liep de ober op ons toe en vroeg ons “Hebt U een tafel besteld?”. Mijn antwoord “ Wij kopen hier geen meubels; we hebben honger!” kon de ober niet waarderen. Geen gevoel voor humor.”

Jan vulde aan “Ik spoedde mij met mijn rollator op oudejaarsavond naar huis toen ik werd tegengehouden door een vrouwtjes agent. “U slingert zo en dat is gevaarlijk. Waar woont U?” “Hoezo?” vroeg ik . “Wil je op visite komen?” Zij schoot in de lach. Die had in ieder geval gevoel voor humor.”

*Wim Degen.*



*Hr.Ms. torpedobootjager Kortenaer 1928- 27 februari 1942  
getorpedeerd tijdens de slag in de Javazee.*



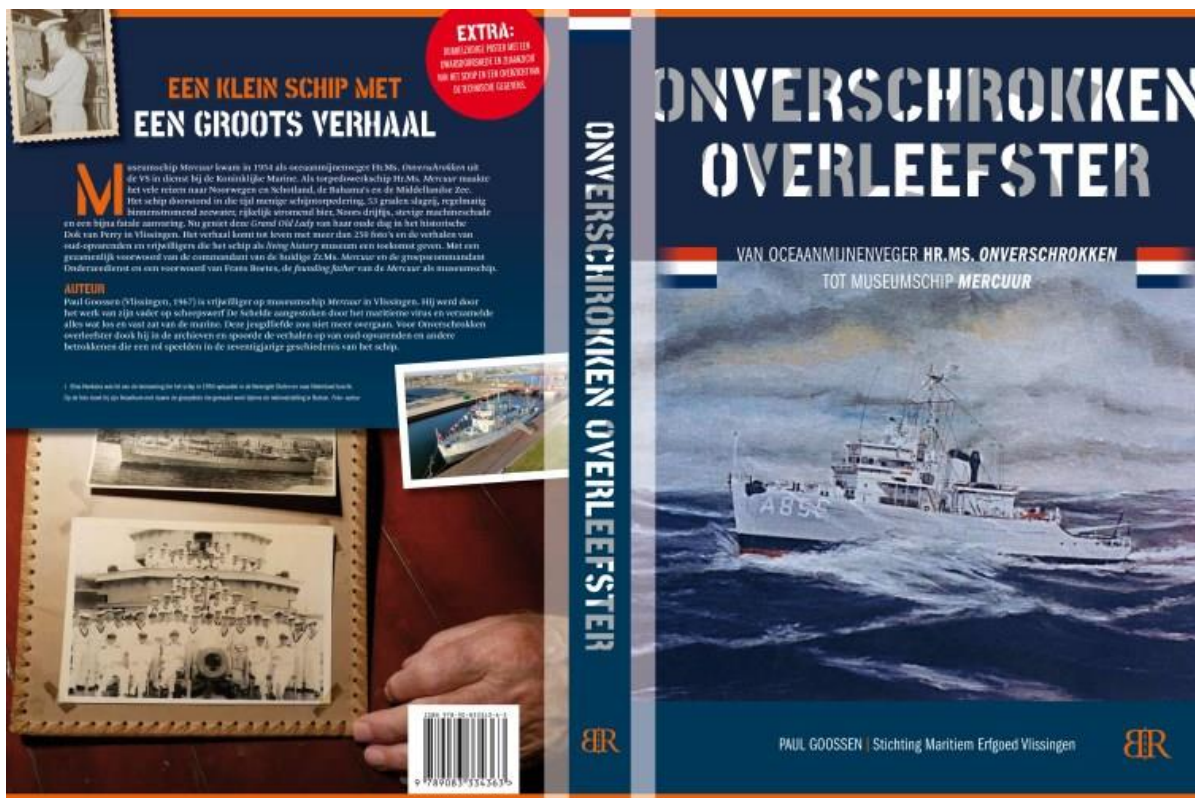
## EEN KLEIN SCHIP MET EEN GROOTS VERHAAL

In 2024 is het 70 jaar geleden dat museumschip *Mercur* als Hr.Ms. *Onverschrokken* in dienst kwam bij de Koninklijke Marine. Naar aanleiding hiervan verschijnt eind maart 2024 in een eenmalige jubileumoplage het boek **Onverschrokken overleefster. Van oceaansmijneveger Hr.Ms. Onverschrokken tot museumschip *Mercur***, geschreven door Paul Goossen.

De *Onverschrokken* werd als een van de 6 oceaansmijneveggers van de Onversaagd-klasse in de VS gebouwd en in bruikleen aan de Koninklijke Marine overgedragen. Na lange tijd in Den Helder in conservatie te hebben gelegen werd het in 1971-1972 omgebouwd tot torpedowerkschip en kwam als Hr.Ms. *Mercur* (A856) in dienst bij de onderzeedienst. Na 14 jaren en 50 buitenlandse reizen werd het in 1987 afgelost door de huidige Zr.Ms. *Mercur* (A900).

Tot driemaal toe overleefde het schip de dreigende slopershamer en belandde in 2017 in Vlissingen. Daar ligt het nu als museumschip Mercur in het oudste dok van Nederland, het Dok van Perry uit 1705.

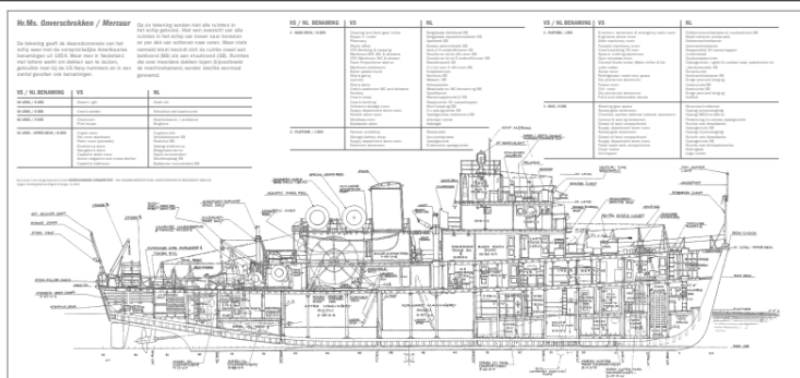
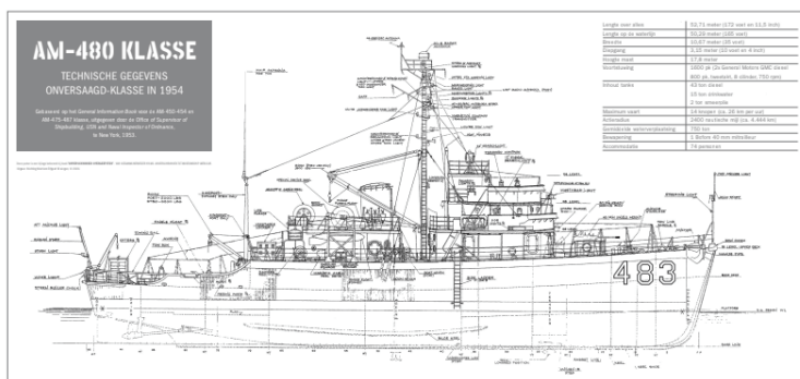
*Niet eerder verscheen er een boek over de geschiedenis van dit “kleine schip met een groots verhaal.”*



## HIGHLIGHTS

- De schrijver deed niet alleen archiefonderzoek in Nederland en de VS maar spoorde ook de **persoonlijke verhalen op van oud-opvarenden en betrokkenen.**
- **De lezer maakt daarmee een tijdreis** van het ontwerp tot de bouw, van de ombouw tot torpedowerkschip en de vele reizen naar Noorwegen en Schotland tot en met de drievoudige redding en restauratie als museumschip.
- **Meer dan 270 foto's** waaronder **vele unieke foto's** uit de persoonlijke collecties van oud-opvarenden brengen het verhaal tot leven.
- Het boek is voorzien van een **gezamenlijk voorwoord door de commandant van de huidige Zr.Ms. Mercur en de groepcommandant Onderzeedienst.**
- Daarnaast schreef ook **Frans Boetes, de “founding father” van de Mercur als museumschip** in Scheveningen een voorwoord.
- Het boek komt met een **losse, dubbelzijdige uitklapposter** met een dwarsdoorsnede van het schip.

- In de **bijlagen** vindt de liefhebber de complete levensloop van het schip en een overzicht van de zusterschepen.



- Geplande verschijningsdatum 29 maart 2024

## MEER INFO, FOTO'S, INHOUDSOPGAVE

Kijk op [www.museumschip-mercuur.nl/boek](http://www.museumschip-mercuur.nl/boek)

## GEGEVENS

- **Titel:** Onverschrokken overleefster. Van oceaanjenniveger Hr.Ms. Onverschrokken tot museumschip Mercuur.”
- **Auteur:** Paul Goossen
- ISBN: 9789083292564
- 272 blz. fullcolor, hardcover met leeslint
- Uitgever: Den Boer De Ruiter, Vlissingen, 2024
- Prijs: € 34,95 (opbrengst komt geheel ten goede aan Museumschip Mercuur!)
- Nu te bestellen [bij elke boekhandel.](#)



Foto van een herbegraving in Loenen (Nationaal Ereveld Loenen)

Iets ten zuiden van Apeldoorn bevindt zich sinds 1949 het Nationaal Ereveld Loenen. Op deze erebegrafplaats liggen ongeveer vierduizend Nederlandse oorlogsslachtoffers. Niet alleen militairen, maar ook veel verzetsstrijders, politieke gevangenen, Engelandvaarders en slachtoffers van gedwongen tewerkstelling (Arbeitseinsatz) in nazi -Duitsland.

Uw redacteur heeft de geschiedenis van de begraafplaats in vogelvlucht uit het mooie blad “Historiek” gekopieerd en voor u op de website geplaatst onder de tab Extra Edities.

Heeft u interesse een kijkje te nemen?, klik dan op het bekende handje.  
Nog mooier is een bezoek te brengen op deze begraafplaats.  
Ik ben er geweest en het heeft vele indrukken achtergelaten.



Uw redacteur.

---

## *Over de Antillen gesproken.... Watertanden ?*

### **Double Porc Chop Marine stijl**

#### **Benodigdheden: Voor twee personen**

4 ribkarbonades, 1 ui, 1 groene paprika, 1 blikje gezeefde tomaten, zout, peper,  
3 eetlepels olie, 2 galapeno pepertjes.

Bereiding: Zout en peper de karbonades en verhit de olie in de pan en bak de karbonades bruin, zet even apart onder alufolie, bak in het braadvet de grof gesneden ui en paprika, voeg de tomaten toe en voeg daarna de karbonades toe en laat nog even stoven in de saus.

#### **Serveertip:**

serveren met gefrituurde aardappelpartjes, verse sperzieboontjes en mayonaise



**Eet smakelijk...**

## Aanvaring voor de kust van Denemarken. Lessen uit de aanvaring tussen de Helge en de Wild Cosmos



Datum voorval : 09-09-2022 Startdatum onderzoek : 09-09-2022 Publicatiedatum rapport : 15-02-2024

Status : **Afgerond**

Op 9 september 2022 vond nabij Denemarken een aanvaring plaats tussen het Nederlandse vrachtschip Helge en het vrachtschip Wild Cosmos varende onder de vlag van de Bahama's.

Door de aanvaring raakte het vrachtschip Helge zwaar beschadigd. De bemanning van de Helge moest het schip verlaten. Bij het voorval is niemand ernstig gewond geraakt.

Noot redactie: Ik heb voor de geïnteresseerden het volledig onderzoeksrapport (incl. beeldmateriaal) in de leesmap van ons blad geplaatst.

[Klik op het logo van de onderzoeksraad voor veiligheid](#)



Weet u dat er veel verhalen zijn te vinden op onze eigen website van Ten Anker ?

Neem een kijkje en klik op de link !

<https://www.tenanker.com/de-leestafel.html>



## Ingevlogen post

Beste redactie,

Allereerst dank voor het werk wat jullie doen om ons te voorzien van veel verhalen uit het verleden. Iedere week geniet ik weer en denk vaak terug aan de leuke tijd die ik heb ervaren bij de marine.

Veel verhalen doen mij beseffen dat ik ook veel kwijt begint te raken en dan heb ik het over de reizen die ik heb meegemaakt.

Soms hoor ik plaatsnamen en dan komt er weer een stuk geheugen terug. Ik bemerk dan dat ik die plaatsnamen kwijt ben en door het te lezen dit weer te boven komt.

Kan ik ergens de namen terugvinden van de reizen die ik heb gedaan?

Arie Dubbeldam.

*Redactie: Arie, beste naam genoot... stuur een berichtje via de bekende postbus met de reis waarnaar je op zoek bent, geef daarin aan welk schip, tijdslijn en jaartal waar het om gaat, zodat de redactie kan zoeken in zijn archief of er misschien de beoogde reis boven water te halen is. Deze wordt dan in ten Anker gepubliceerd.*

*Arie Krijgsman*



## Ingevlogen post



### Olie olie en nog eens olie

Ik heb een paar jaar als htd gevaren op de ondiepwater mijnenvegers. Inshores.

**V d Well    Van Hamel    Alblas    van Straelen**

Wij lagen in Vlissingen omdat mij startmotor van een hoofdmoter stuk was. Het was vrijdagavond en waar vind je een magazijn boer die een startmotor uit het magazijn kan halen. Dus niet.

Er lag ook een WU mijnenveger aan de steiger en daar zat een oude maat van mij op. Hij zei kom op we gaan het magazijn in en zoeken een startmotor. Vraag me niet hoe hij aan de sleutel kwam maar hij had daarin latente talenten. Wij vonden een startmotor. Er lagen er twee.

Voor mijn tijd werden de motoren door een aanvuurlading aangeschoten. Dat was niet meer zo en de startmotoren waren omgebouwd voor hydrauliek. Dan werd er in één keer 180 bar hydrauliekolie op losgelaten en dit schoot de diesel aan. Je zou denken dat alle startmotoren omgebouwd waren maar nee dus. Aan de buiten kant was het voor elkaar. Toevoer olieslang en afvoer olieslang. Ik had het nadeel dat het binnenwerk niet was aangepast. De startmotor werd gemonteerd en er moest gestart worden.

Dus in één de 180 bar erop maar de diesel ging niet aan. De beide slangen schoten van de startmotor af en maakten een rondzwaai. Ik onder de olie, mijn machinist onder de olie en het voorste gedeelte van de MK onder de olie.

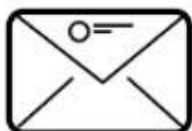


Controlebord onder de olie en het droop van het plafond. We zijn een week bezig geweest om schoon te maken. Er lag nog een andere startmotor in het magazijn die wel goed gemodificeerd was.

Mijn oudste machinist zei later dat hij het wel een verrijking vond van de Nederlandse taal want er werden woorden gebezigd waar hij nog nooit van gehoord had.

Nico Bant

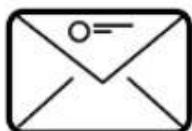
---



## Reacties lezerspost

Bedankt voor de reacties op mijn vraag over Grootmajoor der Mariniers Engels (Piet van de tanks)  
Noud van de Heuvel

---



## Reacties lezerspost

Redactie en L.s,  
J.l. vrijdag las ik in ten Anker nr. 8 het verhaal van Hr.Ms. Augurk, Ui en Rolmops...

Dat was humor uit vervlogen tijden waar ik wel pap van lust, Zet mij nu al een paar dagen aan het denken hoe iemand zo iets in elkaar kan draaien.

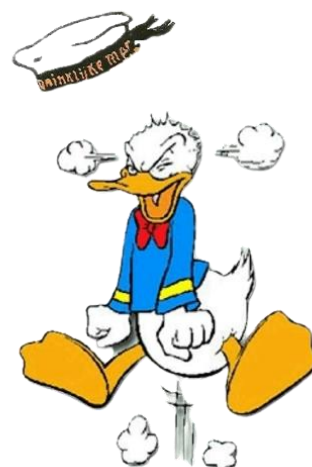
Tof man...  
Arie Dubbeldam

---

## Om te begrijpen wat een Marineman is moet je weten hoe hij is gevormd :

### Hij vertrok als tiener of begin twintiger van huis voor een onbekend avontuur.

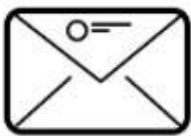
- \* Hij nam afscheid van familie, vrienden en kennissen.
- \* Hij leerde de basis beginselen van de Marine en verspreidde zich over de vloot en voer naar alle verre uithoeken van de aarde.
- \* Hij vond nieuwe vrienden en familie.
- \* Hij werd èèn, ongeacht kleur, ras of geloof.
- \* Hij deelde lief en leed, in goede en slechte tijden.
- \* Hij leerde een taal gebruik, het z.g.n. Marine Jargon
- \* Hij leerde dat je niet kon verven, maar Tjetten.
- \* Hij leerde snert en rijst eten.
- \* Hij heeft vaak te weinig geslapen.
- \* Hij heeft veel gerookt en op dek gespuugd.
- \* Hij heeft er ook leren drinken.
- \* Hij heeft zowel goede als slechte gewoontes aangeleerd.
- \* Hij heeft hard gewerkt en veel uren gedraaid.



- \* Hij was vaak verstoten van nieuws uit de wereld.
- \* Hij wist vaak niet wanneer, of zelfs of we ooit weer thuis zouden zien.
- \* Hij groeide snel op en toch is hij nooit volwassen geworden.
- \* Hij bewaakte onze vrijheid, en de vrijheid van anderen.
- \* Hij was 24 p/dag inzetbaar
- \* Hij heeft veel gezien, ervaren en behandeld die niet volledig te beschrijven of verklaren is.
- \* Hij heeft veel respect gekregen voor de zee.
- \* Hij weet als geen ander hoe gevaarlijk en sterk water kan zijn.
- \* Hij heeft meegedaan aan een tijd in een beperkte gemeenschap waardoor de banden en kameraadschap werd versterkt.
- \* Hij wist wat – saamhorigheid – betekende.
- \* Hij kon rekenen het werk gedaan te krijgen.
- \* Hij leerde om te gaan met reewacht – zeewacht – oorlogswacht.
- \* Hij heeft ook gefeest, gevierd, ontberingen gekend en ook gerouwd.
- \* Hij zat vol met verhalen, ook sterke.
- \* Hij deelde een onuitgesproken band met elkaar, die velen niet ervaren en weinigen zullen het begrijpen.
- \* Hij is een Marineman, dat heeft hij verdiend, dat is op zijn lijf geschreven, zo is hij gekneed.
- \* Hij heeft een verleden, en dat is een onbetaalbaar geschenk.

**Toen zijn avontuur voorbij was, ging hij terug naar huis, soms om ergens een nieuw leven te beginnen, een enkeling kwam helemaal nooit meer thuis.**

Groet, de redactie.



Reacties lezerspost

**Hr.Ms. Holland fungeert als  
Postbode....**

Ik reageer op je stukje in ons publicatiebord waarin werd gevraagd naar herinneringen betreffende het overzetten van lasten op zee.

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

We voeren toen met de Hr.Ms.

Dolfijn ergens onder de zuidkust van Engeland in de Golf van Biskaje.

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 onze lijnschietsschutter aan boord kon richten tussen de lopen en de brug, om de lijn goed naar de Holland te krijgen. Aan de lijn werd een dikker touw geknoopt en die werd weer naar de Dolfijn getrokken.

Op de Holland werd een zak met post aan de lijn bevestigd, wel gepaard met een opgeblazen zwemvest voor het geval de lijn breekt en alle liefdesbrieven aan Gerrit werden toevertrouwd.

Het geheel 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.



Met een roeruitslag van BB 20 verlieten wij de Holland, blij met nieuws uit de achterban en klaar om verder onze taak te vervullen...  
Groeten,  
Bruno Smit

---

Kijk even op <https://onzemarinevloot.weebly.com/post-aan-boord.html> voor de andere foto's...

# Zeevaart en scheepsberging in de 21e eeuw

MENINGEN VAN EEN ZEEMAN



*Nieuw verschenen bij Lanasta*

## Jan ter Haar

Zeevaart en scheepsberging in de 21e eeuw

Meningen van een zeeman

17 x 24 cm, 152 pages.

Hardback € 22,99

ISBN 9789464561883

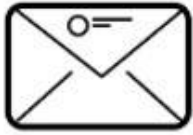
Ter Haar beschrijft in Zeevaart en scheepsberging in de 21e eeuw de, naar zijn mening, vreemde gang van zaken in de huidige wereld van de scheepvaart en scheepsberging. Het gaat over de enorme overdrijving van gebeurtenissen.

Deze brachten hem er toe zijn verbazing op te schrijven. Het was de blokkade in het Suezkanaal door het zeer grote containerschip "Ever Given" dat het laatste zetje gaf. De berging van de eeuw werd het genoemd.

Van het één kwam het ander en de onderwerpen meldden zich als vanzelf: het gaat over het Suezkanaal. Het gaat over reuzescheperen, zowel containerscheperen als cruisescheperen, alles zeer groot en buiten proporties. Het gaat over "Lloyd's Salvage Arbitration Branch. De oplopende kosten van een berging. Ongevallen met autotransportscheperen en veetransportscheperen. Kunstmatige intelligentie en autonoom varen. En hoe gaat men om met bemanningen in tijden van oorlog. Het gaat over autoriteiten, ten anker liggen en scheepsbranden. Het foutief opgeven van ladingen, gewichten en samenstelling, veelal uit winstbejag.

Ook over de bemoeienis van Jan en alleman met beleid op het schip mede vanwege goede communicatiemiddelen. De beste stuurlied staan letterlijk aan land. De Onderzoeksraad voor de Veiligheid geeft zelfs in één van haar recentere uitspraken het advies aan een reder een dwingende aanwijzing tijdens de reis op te leggen aan de kapitein. Maar de wet van de zee is anders.

**Neem een kijkje in onze webshop voor een overzicht van nog meer  
maritieme en luchtvaart-titels.**



## Reacties lezerspost

### Over 'inshores', ondiepwatermijnenvegers gesproken.

#### Bezoek aan Chatham

Jaarlijks ging er een delegatie van Nederlandse marineschepen of een schip naar het Britse Chatham, ik weet niet of dit nog steeds gebeurt. Vermoedelijk niet omdat we feitelijk niet meer over voldoende schepen beschikken naast het deelnemen aan oefeningen en het reguliere onderhoud. Dit, om het doorvaren van de ketting door Michiel de Ruyter aldaar, te memoreren.

Feitelijk werd de ketting vermoedelijk niet doorgevaren maar het schip De Vreede onder kapitein Jan van Brakel was zo licht, had dermate weinig diepgang dat het er overheen voer omdat de ketting 9 voet,  $\pm$  3 meter, onderwater lag.

Maar nog steeds heeft men het er over dat de Ruyter de ketting stuk voer. Het gevecht wordt ook wel de '*slag op de Medway*' in **1667** genoemd, de rivier waarop het plaats vond. De hele Engelse vloot ging er aan, werden lek geschoten of vlogen in brand en sommige schepen werden zelfs op sleeptouw genomen. Echt zeker is het niet van die ketting.

In 1971 gaan er vier ondiepwatermijnenvegers van de Van Straelen-klasse als flottielje richting Chatham waar we vrijdagmiddag aankomen. Het is een feestelijk weekend met veel ceremonieel.



Deze mijnenvegers zijn van hout om magneties te aktiveren mijnen niet tot ontploffing te brengen. De dieselmotoren zijn van aluminium om dezelfde reden en waar nodig is het ijzer en staal gedemagnetiseerd.

**Mijnenvegers** voeren door en over het mijnenveld heen omdat het veegtuig achter het schip werd gesleept. Tegenwoordig wordt dit gedaan door mijnenjagers die achter het gevaarlijke spul blijven varen en middels elektronika, zoals sonar en echolood, de zaak onder water en op de bodem vooruit verkennen. Een ondiepwatermijnenveger is een heel klein bootje met zegge en schrijve 14 bemanningsleden, 33 meter lang en bijna 7 meter breed. Ze worden kortweg 'inshores' genoemd omdat ze specifiek zijn bedoeld voor de binnen wateren zoals de grote riviermondingen en werken niet buitengaats.

Het wordt een feestelijk weekend en zijn smiddags open voor het publiek, 'open house', en rond het luncheon receptie voor de genodigden. Zelf breng ik een bezoek aan de Historic Dockyard Chatham waar nog een paar van die oude schepen liggen w.o. een met bijna 40 geschutpoorten aan weerskanten en 80 loodzware kanonnen die konden behoorlijk vuur uitbrengen. Zondagmiddag laat wordt het duidelijk dat er een diepe depressie uit het zuidwesten komt en nog steeds uitdiept. De bedoeling is om maandagochtend om 10.00 uur de trossen los te gooien en de terugreis te aanvaarden.

Maandagochtend staat er al een behoorlijke bries en is het wel raadzaam om te vertrekken ondanks dat de bootjes zeer zeewaardig zijn??? Ze hebben een open brug met slechts een zeiltje er boven gespannen om droog te staan als het regent. De vier kommandanten en de flottieljekommandant overleggen of het raadzaam is om te vertrekken of dat we de storm afwachten. Men besluit om toch te vertrekken en gooien de trossen om 10.00 los en varen de Medway op richting de Thames. Bij Sheerness komen we op Thames en is deze al zo breed dat we nauwelijks de andere oever zien maar we liggen met deze bootjes ook erg laag op het water. De Thames is hier bijna 10 kilometer breed.

Omdat de Thames een rivier is kronkelt deze zich naar de Noordzee en krijg je de wind van diverse kanten achterin met west tot zuid westen wind. Minder gunstig is dat we over het algemeen de wind schuin rechts achter, over stuurboord, hebben, je hebt de wind het liefst op de kop. Ook luistert het scheepje dan minder goed naar het roer. En ja, de barometer blijft dalen terwijl we de Noordzee naderen. We krijgen een echte 'kanaalrat', zo heet een depressie die boven het Kanaal alleen maar dieper wordt en de wind dus ook steeds harder. En de Noordzee staat bepaald niet bekend als een rustig vaarwater als het hard waait of stormt.

Dat komt omdat deze relatief ondiep is, maximaal zo'n 60 meter, waardoor je een heel andere golfslag krijgt waar de meeste schepen v.w.b. romplengte niet op zijn gebouwd. Die zijn op de gemiddelde oceaan deining gebouwd en gaan dan op de Noordzee andere bewegingen vertonen. Heel veel mensen die nooit zeeziek worden worden dat wel op de Noordzee. We passeren wat oude forten, ooit gebouwd in WO II en w.v. sommigen nog steeds in gebruik zijn, en net als we buiten de territoriale wateren zijn, zien we Radio Caroline. Dat het woelig is buiten voelen we nu al. En de storm zet door.



Voordat het zeiltje boven de brug kapot waait wordt het weggehaald en worden zowel de roerganger als de wachtsofficier met een lijfseizing, een reddingslijn, om het middel met het schip verbonden. Ook hebben ze het zogeheten 'slecht weerpak' aan dat hen redelijk beschermd tegen de elementen. Het wordt bar en boos midden op de, voor kleine bootjes, relatief grote plas.

De rest van de bemanning zit in het redelijk kleine verblijf benedendeks.

Voor zover mogelijk is alles wat maar los kon slaan door de wind stevig vastgesjord of benedendeks gebracht. Nog even en we duiken het drukke scheepvaartverkeer in dat het Kanaal ingaat en het weer wordt almaar slechter. De een na andere breker slaat stuk op het platte achterdek en de golven worden ook hoger.

Van terug keer is nu geen sprake meer, we hebben gewoon te weinig motorvermogen om tegen een dergelijk storm in te beuken, dat wordt dan achteruit varen. Dus is het een kwestie van doorvaren met een maximale snelheid van zo'n 15 mijl, ruim 25 kilometer per uur. Gelukkig is het zicht wel redelijk en moet het, met behulp van de navigatieradar, lukken. Dan krijgen we een nieuwe 'gale warning' van de Britten, een storm waarschuwing, windkracht 9Bft. aanwakkerend tot 10Bft. Ruim 80 kilometer per uur met enorme uitschieters en varen er vier kleine houten mijnnevegertjes richting oost, naar Nederland met de wind in de kont. Hoe erg wil je het hebben.

De bedoeling is om naar Den Helder te varen, daar komen we vandaan, maar heeft de leiding inmiddels besloten om het maar op Vlissingen te houden omdat Den Helder een te groot risico gaat worden. Dan krijgen we storm meer zijdelings en komt de stabiliteit van de bootjes in gevaar. De golven nemen toe en soms zien we helemaal niets meer als we in een diep golfdal terecht komen. De golven zijn inmiddels behoorlijk hoog geworden en benemen af en toe het uitzicht. Maar we worden door de andere schepen opgemerkt via hun radar al verdwijnt de echo soms als we in een golfdal zitten, zo'n klein hulkje is nauwelijks zichtbaar tussen dat grote spul.

De golven komen stuurboord achter, rechts achter dus, op het scheepje af en regelmatig krult er een over het dek en gaan behoorlijk te keer. Af en toe zitten we meer onder dan bovenwater. Van twee koopvaarders krijgen we zowaar voorrang via de radio, die gaan achter ons langs. We proberen koffie en thee te maken maar dat is de goden verzoeken, dus staken we die pogingen. Wat wel lukt is wat snacks gereed te maken. De clinometer, die geeft de slagzij aan, maakt overuren en je kan je niet verplaatsen zonder dat je ergens steun zoekt. Eindelijk, eindelijk naderen we het 'pilotstation' van Vlissingen waar een paar loodsboten op klanten liggen te wachten.

Nog kleinere schepen als ons bootje maar wel helemaal gebouwd voor slecht weer op de Noordzee, de beloodsing gaat 24/7 gewoon door. We zien het vaste land eindelijk verschijnen als een grijze streep aan de horizon, maar we zijn nog lang niet binnen maar intussen wel uit de drukke scheepvaartroute. We hebben de ruim 110 zeemijlen, nog net geen 200 kilometer, bijna overbrugd en als we in de monding van de Schelde komen wordt het eindelijk wat rustiger. We draaien de Buitenhaven in van Vlissingen om langs de steiger van de marinekazerne Vlissingen te worden gemeerd. Daar staan al marinelui gereed om de 'keesjes', een werplijn met een zakje zand, op te vangen om de trossen over te nemen.



Als we eenmaal vastliggen wordt door de 4 scheepskommandanten én de squadronscommandant excuus aangeboden dat we tóch op weg zijn gegaan. Ze hebben een enorm risico genomen maar gelukkig hebben we het alle vier gehaald.

'En..... we hebben aangetoond dat onze bootjes zéér zeewaardig zijn'. Na een rondje over alle schepen valt de schade behoorlijk mee maar die is van latere zorg. We mogen, bij hoge uitzondering, naar huis tot maandag.

Later werd bekend dat de bevelvoerende officieren eigenlijk een te groot risico hadden genomen en kregen een officiële waarschuwing echter zonder gevolgen voor hun verdere carrière.

Uit; Het dagboek van een marineman

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

---



Sinds 21-9-2011 is er in Dordrecht een gezellig Veteranencafé. Onze doelstelling is een plaats te bieden waar we elkaar kunnen ontmoeten onder het genot van koffie, thee en evt. iets sterkers. Wij bieden een luisterend oor en kijken hoe we bij problemen de veteraan kunnen helpen of doorverwijzen naar instanties bij defensie of het Veteranenloket in Dordrecht. Meestal is het gewoon een praatje of het laatste nieuws uitwisselen.

In het verleden heeft de toenmalige burgemeester Brok een bezoek aan ons gebracht en in september vorig jaar kwam destaatsecretaris van defensie Christoph van der Maat bij ons op bezoek incl. de tv ploeg van RTV Dordt.

Het veteranencafé is er **voor alle defensieonderdelen maar ook oud-gedienden** zijn bij ons welkom. Wij zijn iedere laatste vrijdag van de maand te vinden in de ontmoetingsruimte van het **Waterwiel, Admiraalplein 700 te Dordrecht**. In maart kunnen wij niet terecht in het Waterwiel dit i.v.m. Goede Vrijdag.. Onze eerst volgende bijeenkomst is 26-4-2024 aanvang: 14.00 uur, graag tot ziens.

Veteranen Comité Dordrecht  
mail: igen@online.nl

### ***Kombuis praatjes en gesprekken uit de Whalegang, of ik ving net op de brug op dat.....***

Dat waren kreten die wij aan boord heel vaak hoorden, meestal ging dat over een bepaalde haven of oefening enz.enz.,

Nu na alle jaren KM achter me te hebben gelaten hoor en lees ik nog heel veel kombuis nieuws....In het 7<sup>e</sup> levensjaar van "ten Anker" kom ik heel vaak het woord **Veteraan** tegen en andermaal **Oudgediende** !

Welke naam je er ook aan wil verbinden speelt m.i. geen rol in het feit dat we allen een defensie verleden hebben, en dus allemaal onder de noemer Defensie Veteraan vallen.(ook Koopvaart en Sleepvaart Veteraan)

In onze maritieme geschiedenis beter gebezigd als Marine Veteraan  
Maar hoe dan ook "waar de mond van vol is enz. enz....



Veel steden hebben allerlei opties te bieden voor de Veteraan c.q. Oud gediende, maar wordt daar ook gebruik van gemaakt ? Zo ook in de Gemeente Dordrecht

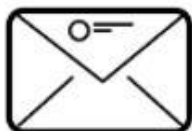
Dordrecht huisvest ruim 400 Veteranen, van de Oudgediende heb ik geen cijfers, maar dat zullen er misschien wel een kleine 2 of 3000 zijn. Als ik terug kijk naar de jaren dat ik in dienst zat en zondagsavond met de militaire trein naar Den Helder af reisde stond het perron voll!

*Waar zijn jullie ? hebben jullie geen herinneringen meer aan de fijne tijd bij de baas, en wil je deze verhalen dan niet delen met gelijk gezinde die jullie taal verstaan ?*



**Kom op : ouwe jongens  
krentenbrood..**

**Zet in je agenda 26 april 2024**



Reacties lezerspost

**“Piet Engels van de Tanks”**

Een paar maal kwam ik de naam Piet van de Tanks in het “Publicatiebord” `t Schrijfhoutje tegen. Die naam Engels deed bij mij een belletje rinkelen.

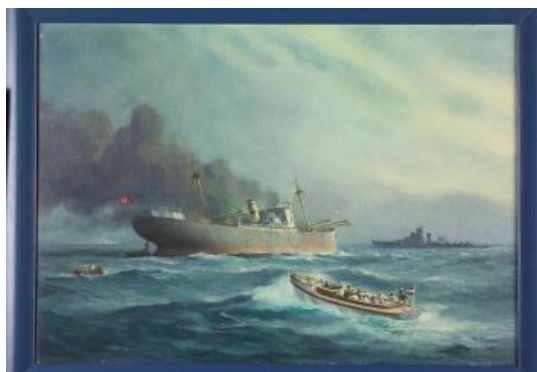
`Jan Engels` was een collega van mij bij de KM baas. Hij had weliswaar (bij mijn weten) niets met deze Engels te maken maar daardoor bleef deze naam wel bij mij hangen.

Waarom? Wel, mijn ouders, of liever gezegd mijn vader had een goede kennis, een ‘oud marinier’ die het ook wel eens over -ene- Engels had. Met die marinier, (om privacy redenen NN genoemd), sprak ik later ook wel eens nadat ik een paar maal Curaçao en Suriname had aangedaan.

Tijdens een van die laatste gesprekken met die marinier NN, - alweer eeuwen geleden - overhandigde hij mij een deel van een officieel lijstje. Een lijstje met namen van plaatsen en landen waar hij met zijn collegae`s rondom de tweede Wereldoorlog geweest was.

In september 1939 arriveerde hij als marinier 3<sup>e</sup> klas op Curaçao en werd in gedeeld bij de kustbatterij. Toevallig nam hij op 11 december 1939, nabij Curaçao, aan boord van Hr. Ms. Kinsbergen deel aan de aanhouding van het Duitse vrachtschip Rhein. De Rhein was onderweg van Tampico Mexico naar Duitsland. Dit schip werd door de bemanning van de Rhein zelf in

brand gestoken. Daarna stapte de bemanning stapten over in de reddingsvloepen en werden door de Kinsbergen opgepikt. De Britse lichte kruiser HMS Caradoc, eveneens aanwezig, bracht vervolgens met kanonvuur het schip tot zinken..



In 1942 werd deze marinier, met zijn detachement, gedetacheerd te Suriname. Mariniers van Curaçao en Suriname wisselden wel vaker van plaatsing in die jaren daar.

In het staatje hieronder valt te lezen wat er met deze mariniers, vanaf 11 oktober 1943 zoal gebeurde voor wat betreft hun plaatsingen.

De aanleiding hiervoor was dat er op 1 juni 1943 de in Suriname gevestigde mariniers tot taak kregen een kern te vormen van een Vechtwagenbataljon. Deze mariniers werden in september daaraanvolgend overgeplaatst naar de VS waar ze deel uit zouden gaan maken van de op te richten mariniersbrigade. Zij kregen een opleiding om met tanks om te gaan.

Van deze groep heeft haast wel zeker ook deze Piet Engels deel uitgemaakt. Het was namelijk zo; zij die al een redelijk mondje Engels spraken werden er uit gepikt. Zij kwamen ook direct in aanmerking voor een bevordering.

13-05-1942	Gedetacheerd te Suriname	Paramaribo
11-10-1943	Vertrek naar USA via Trinidad Tobago	--
25-11-1943	Aankomst U.S.A.	N. Carolina
30-11-1943	U.S.M.C. Base training Camp Lejeune	Jacksonville
23-12-1943	Naar San Diego tank opleiding	Californie
15-04-1944 *	Naar Fort Knox, Tank mechanica course	Kentucky
02-10-1944	Naar USMC base Lejeune	N.Carolina
08-10-1944	Transport naar Engeland	--
18-10-1944	Aangesloten bij groep Hollandse mariniers, deel uitmakend van USA Marine Corps	Schotland
22-01-1945	Vertrek naar USA	--
31-01-1945	Aankomst USMC base Lejeune	Jacksonville
11-12-1945	Met Ms. Bloemfontein naar Indonesië	--
18 01-1946	Aankomst Malakka	Maleisië
10-03-1946	Aankomst Indonesië	Indonesië
03-09-1946	Met Ms. Kota Baroe naar Nederland	--
02-10-1946	Aankomst Nederland	Amsterdam

\*) Fort Knox, hetzelfde kampement waar ook de film Goldfinger is opgenomen.

Uiteindelijk was deze marinier dus ruim 7 jaar onderweg..

Bart Nijeburght

**GEZOCHT**

17-11-1986 ben ik opgekomen. ik was de oudste van de bak, maar ook van de gehele divisie die die dag opkwam. we zaten met (volgens mij) 4 meiden in de bak. namen die ik me nog kan herinneren zijn : Yvette, Ilona, Gejjet, Erik Bosma.

welke bak het was weet ik niet meer, en volgens mij was onze bakmeester, kwartiermeester Arend.....

wie kan mij verder helpen. ook aan foto's. helaas ben ik al mijn foto's kwijtgeraakt na mij scheiding.

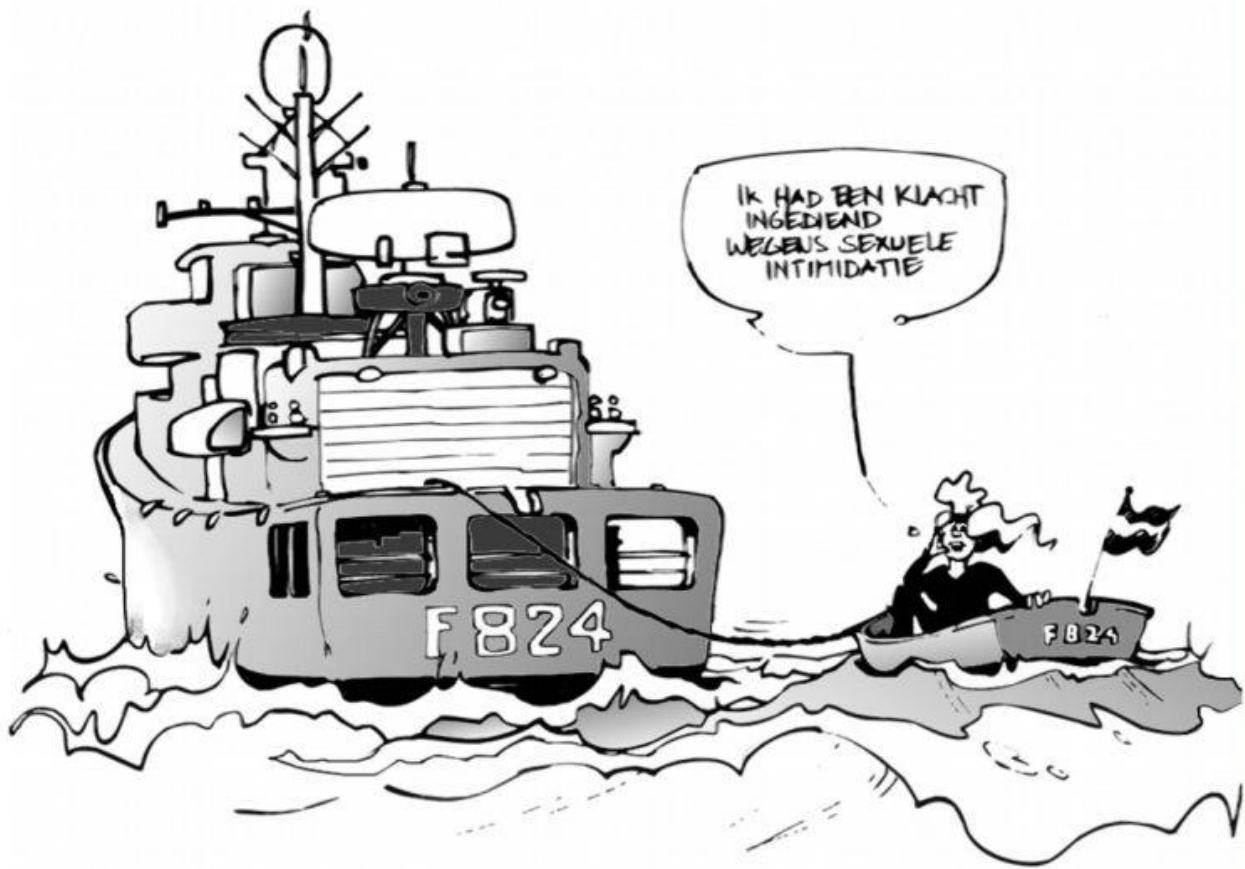
Gerda Pauw van Roon

[gerdavanroon@outlook.com](mailto:gerdavanroon@outlook.com)

Redactie onlangs kwam ik op een rommelmarkt dit embleem tegen, kan iemand mij aangeven waar deze van is ?

Vr. groet

Richard Smit



Tekening van Joes Wanders



Van onze verslaggever

## Verbod dreigt voor meerdere historische zeilschepen

Van onze verslaggever  
Den Haag ■



De Hoofdtoren en de Veermanskade in Hoorn. Verschillende schepen dreigen niet gebruikt te mogen worden. FOTO ANP

Verschillende historische zeilschepen hebben mogelijk voor 1 april niet de benodigde papieren om vanaf dan gebruikt te mogen worden.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) meldt woensdag dat de schippers van circa tachtig schepen zich nog niet hebben gemeld voor een verplicht aanvullend onderzoek, dat voor die datum afgerond moet zijn. Bij de onderzoeken die al wel zijn gedaan, bleken in verschillende gevallen kostbare reparaties nodig.

Begin december werd bekend dat er een extra inspectie zou komen naar de mast en de tuigage van de boten van de historische bruine vloot. In totaal gaat het om 236 zeilschepen. Voor het nieuwe vaarseizoen begint, op 1 april, moet de controle zijn afgerond. Aanleiding voor de extra inspectie is een rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, die onderzoek deed na twee dodelijke ongevallen met zeilschepen in 2022. In beide gevallen brak een giek af.

Eind februari is van een derde van de schepen de onderzoeken afgerond en staat een derde gepland. Maar met de rest van de schippers moet er nog contact komen, aldus de projectleider bij de ILT, Lex Borst. „Die gaan we de komende tijd benaderen om te vragen wat de problemen zijn.”

Schippers van tachtig schepen zich nog niet gemeld voor onderzoek

Blijven ze in gebreke, dan krijgen de betreffende schepen waarschijnlijk een gebruiksverbod per 1 april, zegt Borst. Dan mag het schip niet meer varen of worden gebruikt als Airbnb.

Meerdere partijen kunnen controleren of deze schepen toch stiekem worden gebruikt, zoals de ILT, de waterpolitie en Rijkswaterstaat. Ieder schip heeft een uniek kenteken en wie er toch mee gaat varen, loopt het risico zijn certificaat kwijt te raken, aldus Borst. „En ik heb begrepen dat verzekeringsmaatschappijen het schip dan niet meer verzekeren.”

Het slechte weer en de harde wind de afgelopen tijd hebben bij de ILT ook voor achterstand gezorgd. Voor de al ingeplande onderzoeken zal alles op tijd in orde zijn, maar voor de tachtig van wie nog niks is vernomen wordt het mogelijk „kielekiele: hoe langer ze wachten, hoe lastiger het wordt”, zegt Borst. Zo is tijd nodig om het zogenoemde tuigboek te beoordelen.

En gebreken die bij het onderzoek aan het licht komen, moeten ook tijdig zijn hersteld.

Van de schepen die al zijn gecontroleerd, bleken er volgens Borst tussen de tien en twintig kostbare reparaties nodig te hebben, zoals de vervanging van een mast of giek. Of dat betekent dat vorig jaar sprake was van levensgevaarlijke situaties, durft Borst niet zo te zeggen. „Maar we hebben wel een paar keer een giek moeten afkeuren”, zegt hij.

HELDERSE COURANT  
**Noordhollands Dagblad**



Mededeling van uw  
reisleider !

Op 1 mei gaan diverse leden van de Post Actieve Marinevereniging weer voor 5 dagen naar onze zuiderburen voor een 5 daags uitstapje en zullen te gast zijn in het Sophia hotel in Wúnneberg

Net al voorgaande jaren zullen we ons daar kostelijk gaan vermaken en het saamhorigheid gevoel daar weer voelen, want het hele hotel is afgehuurd door onze reisleader. U treft er dus alleen maar oud of actief dienende KM militairen met partner of begeleider aan.

### **Onderstaand het programma en informatie.**

1 tot 5 Mei.

- Woensdag : Ontvangst met warme lunch vanaf 13:00 of na 15:00 koffie met gebak. Vanaf 15:00 zijn de kamers beschikbaar, 20:00 Muziek Bingo
- Donderdag : 10:30 aanvang busreis gelegenheid om te winkelen/lunchen, 20:30 Live muziek
- Vrijdag : de gehele dag vrij om zelf de omgeving te ontdekken en een eigen invulling te geven, 18:00 BBQ(weersafhankelijk)
- Zaterdag : 14:00 Knutsel Workshop (max 30 pers) of Curiosa museum, 21:00 Bingo

Zondag Tot 10:30 uit checken.

### **Extra informatie;**

- 4 x overnachting met uitgebreid ontbijtbuffet
- 4 x warme lunch of lunchpakket
- 4 x diner • Koffiecorner: koffie en thee gehele dag GRATIS
- Gebruik van alle hotelfaciliteiten
- div. auto-, fiets en wandelroutes
- Uitstapjesboek en gebruik infotheek
- Om 18:00 gaan we gezamenlijk aan tafel voor het diner
- Iedere avond vertier en entertainment: o.a. livemuziek en een quiz/bingo avond. Hierbij wordt regelmatig een bittergarnituur geserveerd.  
(gratis vaartocht op de Diemelsee, kaartje bij de receptie verkrijgbaar)

### **Uw kamer**

- Alle bereikbaar per lift
- Boxspring bedden
- Bad en/of douche/ toilet
- Gratis internet (Wifi)
- Flatscreen televisie
- Nederlandse/ Belgische zenders
- Parkeren voor de deur

Verder kunt u voor meer informatie-adres-route terecht op de website van Enjoy hotels  
Enjoy Schlosshotel Sophia - Enjoyhotels .

Deze 5 daagse reis kost u als PAM lid slechts € 275,00 p/p

Bij vragen en/of opmerkingen kunt u mij altijd mailen of bellen.

Uw reisleader, Ton Meijdam 06-11177011

[pamsecretariaat@postactievemarinevereniging.nl](mailto:pamsecretariaat@postactievemarinevereniging.nl)

## Oh.... U bent nog géén PAM lid !!

Kan alsnog worden geregeld hoor....,  
het lidmaatschap kost slechts €12,00 p/jaar...

Informeer even bij Ton Meijdam, want er zijn nog enkele kamers vrij...

[pamsecretariaat@postactievemarinevereniging.nl](mailto:pamsecretariaat@postactievemarinevereniging.nl)

Wees er snel bij, anders bent u ketelaar.

**GEZOCHT**

Op zoek naar: Bart Stol: Een goede koloniale mogendheid (proefschrift).  
Ik was indertijd bij een lezing van Stol, maar er waren toen geen  
exemplaren meer beschikbaar.

BolCom en Marktplaats laten het ook afweten.



Kan jij in de e.k. nieuwsbrief een berichtje plaatsen?

Alvast hartelijk dank.

Aad Kamsteeg

**Deze week even extra aandacht aan onze waterlinie....**

**Klik op de link hieronder !**

**De Vergeten Zoetwater Zeeslag**

Michiel de Ruyter keert de Fransen op de Hollandse Waterlinie



MVG Frits de Ruyter de Wildt  
+31651181174



### In gedachten...

Piet en Kees zitten op een bolder op het halfdek aan boord van Hr.Ms. Augurk in de haven van Las Palmas te genieten van de late middagzon en praten wat over werk en hun gezin.

"Mijn vrouw is een engel", zegt Piet plots blijkbaar denkend aan huis....

"Oh," zegt Kees : "Mijn vrouw leeft nog".....!

---

## Opsteker voor Damen: scheepsbouwer krijgt hoofdrol in bouw nieuwe LC-fregatten voor marine

**DEN HAAG –**

Scheepsbouwer Damen Shipyards krijgt een hoofdrol bij de bouw van vier nieuwe Luchtverdedigings- en Commandofregatten, bevestigen bronnen na berichtgeving van RTL Nieuws. De huidige LC-fregatten worden in de loop van het volgende decennium vervangen.



© ANP

Beeld ter illustratie.



Vorige maand schreef Defensie nog aan de Tweede Kamer dat met de vervanging van de LC-fregatten meer dan 2,5 miljard euro is gemoeid. Voor de bewapening zal tussen de 1 en 2,5 miljard worden gereserveerd, schreef demissionair staatssecretaris Christophe van der Maat toen.

Volgens een ingewijde gaat het om het „grootste maritieme project ooit.” Defensie is ook bezig met de vervanging van de vier onderzeeboten. Daar is naar verluidt zeker 4 miljard mee gemoeid. Binnen enkele weken wordt bekend welke werven de onderzeeboten mogen bouwen.

De Nederlandse maritieme industrie krijgt een „heel grote rol” in de vervanging van de LC-fregatten waarbij Damen dus een hoofdrol zal krijgen. Het demissionaire kabinet en de Kamer zien een voorname rol weggelegd voor de Nederlandse maritieme industrie bij de aanschaf van nieuw materieel.

Voor Damen zal het een opsteker zijn. Eerder deze week werd bekend dat voor de bouw van de vier nieuwe onderzeeboten het Franse Naval, dat samenwerkt met het Nederlandse IHC, de beste papieren heeft. Het Zweedse Saab heeft samen met Damen ook een voorstel gedaan voor de bouw van de onderzeeboten.

### **Scheepsbouwer Damen dreigt mega-order onderzeeboten te missen: 'Franse lobby is ijzersterk'**

#### **Vrijdag instemmen**

De ministerraad zal vrijdag instemmen met de zogeheten A-brief. Dat is een eerste stap in de verwerving van de nieuwe schepen. Daarin staat onder meer wat de behoefte is, hoe de schepen er ongeveer moeten uitzien, hoeveel het gaat kosten en hoelang het hele project gaat duren.

De huidige LC-fregatten, die bescherming bieden tegen dreiging vanaf zee en uit de lucht, worden komende jaren nog gemoderniseerd om ze langer in de vaart te kunnen houden. De eerste LC-fregatten moeten volgens planning in 2032 en 2033 uit dienst gaan.



**( uit onze FB pagina )**

#### **Mannenkoor Vlister Zangers**

Is op zoek naar een dirigent/repetitor. Heel jammer vinden wij het dat Claire, onze vorige dirigent/repetitor, om persoonlijke redenen besloten heeft te stoppen.

Wat Vlister Zangers graag zouden willen leest u in het profiel. Neem contact op met onze voorzitter.

Delen van dit bericht wordt op prijs gesteld!

februari 2024

Profiel van nieuwe dirigent (m/v) voor 'Vlister Zangers'

Het type koor

Het mannenkoor 'Vlister Zangers' is een gezelligheids- en meezingkoor dat zich in ontspannen sfeer wil bekwamen en naar buiten wil treden met goed in het gehoor liggende zeemansliederen en ander populair zangrepertoire. Het 21 jaar bestaande koor telt momenteel ongeveer 45 zangers, ondersteund door een combo met 3 accordeons, banjo, gitaar en drums. Het koor (gemiddelde leeftijd 77 jaar) zingt niet van bladmuziek, het combo speelt wel van bladmuziek.

### **Taak van de dirigent**

- De dirigent leidt ongeveer 40 keer per jaar op maandagavond de twee uur durende repetities van 'Vlister Zangers'. Met zowel bestaand als nieuw repertoire wordt in ontspannen sfeer gewerkt aan verbetering van de gezamenlijke muzikale prestatie van zowel zangers als combo. Verschillende nummers worden twee- of driestemmig gezongen.

- De dirigent adviseert het bestuur en de muziekcommissie over repertoire keuzes en kwaliteitseisen voor solo's.

- Het koor verzorgt gemiddeld 40 maal per jaar optredens (op festivals en feesten voor instellingen, bedrijven en particulieren). Incidenteel kan de dirigent ook gevraagd worden te dirigeren bij die optredens.

- De dirigent legt verantwoording af aan het bestuur en stemt de aanpak van de repetities af met het bestuur.

### **Profiel en competenties**

De dirigent leidt op ontspannen en inspirerende manier de wekelijkse repetities van het koor en combo. Doel is om daarmee de gezamenlijke muzikale prestatie te verbeteren met behoud van het ongedwongen karakter van de uitvoering. Meerstemmigheid oefenen waar dat haalbaar is voor het amateurkoor, is een wens maar perfectie blijft ondergeschikt aan een ontspannend leerproces tijdens de zangrepetities.

'Vlister Zangers' zoekt een sociaalvaardige dirigent die op basis van vaktechnische opleiding en/of ervaring in staat is muzikale leiding te geven aan koor en combo in hun huidige samenstelling en uiteenlopende muzikale ontwikkeling.

Voor het combo is het essentieel dat de dirigent onze bibliotheek met bladmuziek kan aanpassen en produceren naar de door de dirigent gewenste arrangementen.

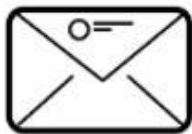
De technische bagage om ook instructies in zang en zangtechniek te geven aan de zangers (stembvorming) en eventueel nummers vóór te zingen zijn competenties die bijdragen aan de geschiktheid van de dirigent.

### **Reageren?**

Bent u geïnteresseerd in de vacante functie, stuur dan een korte motivatie met een CV naar het bestuur van 'Vlister Zangers' via [voorzitter@vlisterzangers.nl](mailto:voorzitter@vlisterzangers.nl)

Inlichtingen kunnen ook via dit e-mailadres verkregen worden.

Geselecteerde kandidaten zullen worden uitgenodigd voor een gesprek met het bestuur.



## Reacties lezerspost

Hoi Arie,  
Gisteren een geweldig artikel gelezen in Ten Anker nummer 9 van 29 februari.

Het was het laatste artikel "Het leven aan boord".

Heel veel zaken uit oude marine tijden passeren daar de revue en bij heel veel was er in meer of meerdere mate herkenning van de situaties. Echt een artikel waarbij de glimlach om je mond verschijnt.

Groet, Sijbrand Kamer (marine 1961 - 1967)

---

---

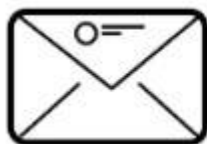
## Zusters of nichten?



De toekomstige BNS Oostende (M940) en Zr.Ms. Vlissingen (M840) ontmoeten elkaar voor het eerst.

---

---



## Reacties lezerspost

\* L.s,  
Ik las in ten anker van week 8 een stuk uit de Korea periode onder de naam – kakofonie – is er op de redactie ook bekend wie die heeft geschreven?

P. Minderhout

*Van de redactie: het stuk kwam uit een boekwerkje van Chris Marks †*



WALBURGERS

## Voorjaar bij Walburg Pers

Bekijk het overzicht van de nieuwe boeken die dit voorjaar verschijnen bij  
Uitgeverij Walburg Pers



BEKIJK HET  
COMPLETE  
OVERZICHT, KLIK  
OP HET HANDJE

Karel Davids

## Een laatkoloniaal experiment

Hollandia, Nieuw-Guinea, 1944-1962

De laatste Nederlandse kolonie in Azië, Nieuw-Guinea, werd door Nederland tussen 1944 en 1962 in recordtempo klaargestoomd voor zelfbeschikking. Hollandia, de hoofdstad, groeide en raakte snel bevolkt door groepen met verschillende achtergronden die elk hun eigen verwachtingen over de toekomst hadden: Papoea's, Indo-Europeanen, Molukkers, Chinezen, Toegoenezen, totoks en nieuwkomers uit Nederland. De geschiedenis van Hollandia en daarmee Nieuw-Guinea, wordt hier vanuit de

bewoners zelf bekeken. Hoe gaven ze de stad vorm? Hoe gingen de verschillende groepen met elkaar om? Hoe reageerden ze op de grote veranderingen in de wereld om hen heen? Wat kwam er van hun verwachtingen terecht? Van buitenaf groeide de dreiging en aan de ontwikkelingen kwam voortijdig een einde met de overdracht van Nieuw-Guinea aan Indonesië.



€ 29,99

+ Reserveer dit boek

Helaas moeten we deze week afsluiten met het droevige nieuws dat sobat Fred Boogert op 1 maart te Zwijndrecht is overleden...



Ik wens alle erven veel sterkte met dit grote verlies....



*tot volgende week...*

