

2019

" 't Schrijfhoutje "



Post Actieve
Marinevereniging
5e jaargang nr: 01
Januari 2019



**" 't Schrijfhoutje" is een digitaal blad
uitgegeven door de Post Actieve Marinevereniging**

Dit digitale blad wordt uitgebracht naar de leden, donateurs en belanghebbenden.

In deze uitgaven worden stukken beschreven uit het heden, maar vooral uit het verleden, daar waar u en onze ROOTS lagen.

Redactie : Ton Meijdam
E-mail: penpam@ziggo.nl
telefoon:

Secretariaat: Piet Brinkman
E-mail: secretarispam@gmail.com
telefoon: 06-52520874

Overname en publicatie van artikelen, geheel of gedeeltelijk, is alleen toegestaan met schriftelijke toestemming van de redactie.





In deze uitgave o.a.

pagina 3.	Ingekomen stukken
pagina 4.	Frans van Es Deel 7
pagina 20.	v.Speijk Fregatten
pagina 22.	Marine termen L,M,N,O





En de beste wensen voor 2019 namens het bestuur.

Het bestuur heeft besloten om “Who the fuck is Frans van Es?” als een soort vervolghet verhaal te publiceren in 't Schrijfhoutje. Wij hopen dat u er veel leesplezier aan beleeft.

Wat misschien uit de titel moge blijken, is dat weinig mensen Frans kennen. Dit is in totale tegenspraak met de werkelijkheid. Zeker in de Koninklijke Marine kent bijna iedereen Frans van Es, van hoog tot laag en van jong tot oud. Het oudere leergoed onder ons kent Frans nog wel persoonlijk of hebben hem zijdelings meegemaakt. De jongere garde kent hem van 'horen zeggen', maar allen hierboven beschreven kennen wel een aantal van zijn avonturen of anekdotes. Hierdoor alleen al is Frans een levende legende in de Koninklijke Marine in het algemeen en in de duik- en demontegroep in het bijzonder. Dit boek is zeker voor de 'kenner' een bevestiging van datgene wat wij allang wisten. De rebel, de ruwe bolster, de Hagenees, shockerend, ad rem, met een zeer groot gevoel voor humor, dat is Frans van Es! En ik heb het genoeg om Frans tot mijn weinige echte vrienden te mogen rekenen.

J. van Dijk
kapitein-luitenant ter zee,
Hoofd afdeling Duik- en Demonteerzaken

'Who the fuck is Frans van Es?'

Voor velen is deze vraag compleet overbodig. Zij weten wie Frans is; de ex-marineman wiens levenswandel en marine carrière zó bizar is, dat iedereen het er over eens was 'dat je daar een boek over zou kunnen schrijven'.

Gelukkig is dat nu gebeurd. Uiteraard is er maar één die dat kan en dat is Frans zelf. Voor hen die Frans kennen is dit boek een heerlijke herkenning van al zijn stoere verhalen die hij nu eindelijk op zijn eigen (en vooral eigenwijze) wijze aan het papier heeft toevertrouwd. Wat overigens niet wil zeggen dat het papier daar zelf blij mee zal zijn; het heeft de drukker, naar het schijnt, ook grote moeite gekost om inkt te vinden die de opzienbarende en soms schokkende gebeurtenissen uit het leven van Frans kon en wilde vasthouden.

Wie Frans nog niet kent, staat een fantastische gebeurtenis te wachten. U zult kennismaken met het levensverhaal van een uniek mens; een verhaal dat het verdient om verteld te worden. Een 'bijzonder moeilijk opvoedbaar' jongetje dat tot grote opluchting van zijn omgeving bij de marine tekende voor 6 jaar; het zouden er uiteindelijk 34 worden. Maar ik heb slecht nieuws voor de marine; zij zijn er na al die tijd niet in geslaagd om het 'bijzonder moeilijk opvoedbare' er bij Frans uit te krijgen. Gelukkig maar. Zodoende kunnen wij nu intens genieten van zijn omzwervingen over de wereldzeeën en in menig vreemd land. We volgen zijn grillige loopbaan van matroos 3 e klasse naar duikmeester/demonteur, de EOD, de DDG tot en met opperschipper(adjutant); en uiteraard zijn tweede carrière als 'Tattoo Frans'. Om nog maar te zwijgen over de talrijke 'amoureuze aanvaringen' met het andere geslacht (lees: harde seks). Maar bovenal is dit boek doorspekt van de unieke humor van Frans die zijn oorsprong vindt in zijn geboortegrond Den Haag.

Kortom: voor u ligt het leven van Frans van Es, vereeuwigd in drukinkt en papier. Hoewel Frans met zijn geliefde Nel voorlopig nog niet zijn houten jas aan zal trekken en zich onvermoeibaar te buiten gaat aan alle geneugten des levens op het bloedmooie Curaçao, ben ik zielsgelukkig dat zijn autobiografie nu al geschreven is. Door hem zelf. Bijzonder eigenwijs, inderdaad. Hoewel ik weet dat het wederzijds is, wil ik tot slot zeggen dat ik het een voorrecht vind om Frans te kennen. Ik weet dat dit geldt voor alle mensen die hem in de loop der jaren hebben ontmoet, hoewel er bij het verschijnen van dit boek ongetwijfeld ergens in een bejaardentehuis een gepensioneerde marinecommandant zich dodelijk verslikt in een sudderlapje. Het zij zo. Maak de veiligheidsriemen vast, sla een vat bier achterover en geniet van de onvoorstelbare achtbaan van het marine leven van Frans van Es.

Alle hens aan dek!

Sjaak Bral,

Alles uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de auteur.

Druk: Drukkerij Voortvaren Smits

Uitgave: Uitgeverij "De Nieuwe Haagsche"

Noot van de uitgever:

Alle woorden die in het marine jargon worden gebruikt zijn onverkort opgenomen in de tekst. Op geen enkele wijze zijn deze woorden te beschouwen als krenkend of discriminerend voor vrouwen en/of groepen.

Frans van Es werd als 'vredeskind' geboren te 's-Gravenhage op 29 mei 1945 als tweede en laatste telg in een gezin van vier personen. Hij zou volgens zijn vader en verwekker een symbool voor rust en vrede worden. Helaas, niets was minder waar. Overall waar hij zich vertoonde, wekte hij ongewild agressie op.

Het begon reeds op de kleuterschool. Waar een ander kind een standje kreeg, werd hij in de kast opgesloten. Moeders werden gewaarschuwd dat hij een slechte invloed op de andere kinderen had. Dat had hij deels te danken aan zijn vuurrooie haar, dat in die tijd als een schande dan wel als een handicap werd beschouwd. Daardoor bevond hij zich altijd in de oppositie en liet zich door niets of niemand beledigen of uitschelden. Er werd meteen gemept en wel zo dat zijn slachtoffer nog dagen daarna met de sporen daarvan rondliep. Werd echter de overmacht te groot, dan werd zijn broer erbij gehaald, die de zaak dan verder opknapte. Hij mocht op straat dan ook nooit meespelen, wat ontaardde in pesten en treiteren. Op de lagere school werd het geen haar beter. Er werden in totaal drie lagere scholen versleten. Men begreep hem niet en dat is zo gebleven totdat hij naar de Mulo ging.

De pubertijd verliep óók al niet vlekkeloos, omdat hij zich bewust werd van zijn belangstelling voor en zijn aantrekkingskracht tot het andere geslacht. Dat betekende onder meer dat hij, wanneer een ander braaf aan zijn huiswerk zat, óók met huiswerk bezig was. Alleen: niet in een studeerkamer, maar in een slaapkamer.

Zijn ouders hadden er slapeloze nachten van. 'Neem eens een voorbeeld aan je broer', hoorde hij dagelijks.

Zijn moeder was werkzaam in het onderwijs en hij was nu niet direct een toonbeeld van reclame voor haar. Hij werd regelmatig gespot met vrienden en vriendinnen van dubieus allooi, die alleen maar bezig waren met het bedenken en uitvreten van rottigheid.

Zijn vader was werkzaam bij de technische dienst van het toenmalige staatsbedrijf der PTT en was vaak van huis. Wanneer hij thuiskwam, waren de rapen meestal al gaar, omdat hij regelmatig naar huis belde om te informeren of er nog bijzonderheden waren – en die waren er bijna altijd. Al met al heeft Frans een strenge opvoeding gehad en geen enkele maatregel was zijn ouders te dol om hem op het rechte pad te dwingen, maar helaas. Vandaar het contract bij de Koninklijke Marine, want daar zouden ze wel raad met hem weten, en dat wisten ze ook.

DEEL 7

SCHOOF (School voor scheidsonderofficieren)

Op 28 augustus 1978 werd ik geplaatst op de SCHOOF voor het volgen van de bootsman cursus. We zouden weer vier maanden onder streng gezag worden geplaatst. Vier maanden gelul over tenue en uiterlijk. Vier maanden worden behandeld als een goedbetaalde matroos. Maar wie iets worden wil, die zit niet stil.

Onze klas bestond uit lui van verschillende pluimage. Dat wil zeggen, lui van de grote vloot (zien er altijd netjes uit), lui van de mijnendienst (zien er nooit netjes uit, behalve als het echt moet) en verder van allerlei andere plaatsingen. Rik Koster en ik waren de enige duikers in de klas en dat hebben we geweten óók. Er viel altijd wel iets te zeiken. Was het niet op hem, dan was het op mij. Ik was nog geen drie minuten binnen toen ik te horen kreeg dat ik het overhemd dat ik aanhad maar beter voor de mijnendienst kon bewaren. Gôh gôh, er zat een rafeltje aan m'n boord. Of ik bij de koningin op de thee moest! Van het begin af aan vielen we uit de toon. Onze levensstijl werd niet op prijs gesteld.

Wanneer tussen de middag een instructeur de klas binnenkwam, zat iedereen braaf aan de studie en als er werd gevraagd waar wij waren, dan

was er altijd wel één of andere slijmjurk die dan zo nodig moest vertellen dat we ergens zaten te zuipen. Het was toevallig wel in onze eigen tijd. Maar: na regen komt zonneschijn, al moet 't vier maanden duren.

Er waren altijd wel steken onder water of rotopmerkingen. Bijvoorbeeld: tijdens het examen kaartpassen werd er gesteld dat ik gezagvoerder was van een vuilnisprauw, waarop ik me vast en zeker thuis voelde. Toen er gevraagd werd hoe breed de haven- ingang van Harlingen was sloeg mijn noodlot weer eens toe. De haven van Harlingen lag uitgerekend op de scheidslijn tussen twee tafels en tijdens het opmeten schoot ik met één been van de passer dwars door de kaart heen. De gehele examencommissie ver- asgrauwde achter de tafel, terwijl ik maar een beetje onnozel m'n schouders ophaalde met een blik van 'Zoiets kan nu eenmaal gebeuren.'

Vier maanden lang heb ik gedacht: 'Dom houwen en meelullen.' Dit was in het begin best wel moeilijk omdat ik zo niet in elkaar steek. We slaagden met redelijk hoge punten en genoten van een welverdiend winterverlof waarna ik samen met Rik weer op de Soemba geplaatst werd. Maar dit keer voor de opleiding tot duikmeester.

Aanvang opleiding duikmeester

In april '79 zijn we gestart met drie cursisten: de bootsman Frits Gielen, de kwartiermeester Rik Koster en mijn persoontje. Normaal zitten er in een opleiding duikmeester alleen onderofficieren vanaf de rang van bootsman of sergeant. De reden dat er twee kwartier- meesters in de opleiding duikmeester zaten, was het feit dat beiden reeds geëxamineerd bootsman waren en dat er voor één man geen opleiding werd gedraaid.

Deze opleiding bestond hoofdzakelijk uit een gedegen onderricht op het gebied van voorschriften en veiligheidsaspecten, zowel op het gebied van duikzaken als van explosieven in het algemeen.

Maar het hoofdmenu was wel de demonteerprocedures van bommen en mijnen. Daarvoor waren er diverse uitstapjes georganiseerd naar de EOD van de landmacht te Culemborg en die van de luchtmacht te Gilze-Rijen. Deze tripjes waren altijd een welkome afwisseling op de best wel taaie stof die er behandeld werd. Met name Gilze-Rijen was favoriet, omdat dit altijd een paar dagen duurde en we logies genoten in het Prinschenbos.

's Avonds stappen in Breda, Gilze of Baarle-Nassau. Maar het mooiste van elke opleiding was toch wel de week Oostende in België op de mijnschool. Het begon zoals gewoonlijk weer als vanouds. De reis werd gemaakt per trein. Rik Koster was de reisleader, want die wist precies waar we moesten overstappen. We zouden op het station Vlissingen opgepikt worden door marinevervoer en dat zou ons verderop in Oostende afleveren. Het was de bedoeling dat we ons rond 10 uur zouden melden bij de school. We hadden ons na het overstappen netjes in de rooie pluche gedraaid, toen ik na een minuut of twintig naar buiten keek en op de auto's allemaal nummerborden met rode letters zag.

'Hé klontekut, we zitten in België', zei ik tegen Koster. En toen we hoorden dat de trein niet eerder dan in Antwerpen zou stoppen, had Koster dus een probleem. Intussen werden de plaatsbewijzen gecontroleerd en omdat we alleen maar over een vrijvervoerbewijs beschikten dat in Nederland geldig was, moesten we bijbetalen. Geen enkel probleem, daar we over genoeg Belgische pretbonnen beschikten, ware het niet dat die rat van een Rik de avond ervoor, toen ik mijn portefeuille met alles erop en eraan bij hem had laten liggen, al mijn poen aan elkaar had geniet en niet met vier nietjes maar wel met een stuk of veertig. Daar werd de controleur niet echt vrolijk van, want het duurde een behoorlijke tijd eer ik die ongein eruit had gepeuterd. Eenmaal in Antwerpen aangekomen werd Koster duidelijk wat nerveus omdat punt één: een chauffeur in Vlissingen voor lul had staan wachten en punt twee: we dus niet op de aangegeven tijd op school waren. Ik stelde dan ook voor om die dag maar helemaal niet meer te gaan want als je tóch te laat bent, maakt het niet meer uit hoe lang. Te laat is te laat.

Er waren intussen de nodige bieren naar binnen geschoffeld en Frits en ik hebben 'm nog even dunnetjes geraakt op het station, terwijl Rik alles in het werk stelde om de school te bellen, wat gelukkig niet lukte. We hebben de trein naar Oostende gepakt en hebben daar aangekomen, het was inmiddels 15 uur geworden, nog enige Belgische gluiperds genuttigd, want bier brouwen dat kunnen die Belgen. En toen naar school. We waren inmiddels als vermist opgegeven, en we werden er tevens van verdacht dat we zondagavond al waren vertrokken met de bedoeling in Antwerpen de bloemen buiten te zetten.

'Ja natuurlijk, maar we zijn wel maandagmorgen even teruggegaan om ons vrijvervoerbewijs te laten afstempelen.' Hoe verzinnen ze het?

Oostende

Op de school waren ze niet blij met dit incident, maar daar lag niemand wakker van. Ze hadden waarschijnlijk liever gezien dat we verongelukt waren of zo.

Tegenover de school bevond zich de reeds eerder beschreven kroeg 'De Haring', waar tussen de middag de diverse bieren werden genuttigd met alle gevolgen van dien. Niemand had er 's middags nog interesse in vakken als elektro en demonteer- procedures die de Belgen ons probeerden aan te lullen. Ik had op dat gebied toch al weinig vertrouwen in onze zuiderburen. Alleen al als je bedenkt dat een instructeur eens in het bijzijn van een klas cursisten het achterdeksel van een Duitse invloedsmijn trok, waarachter zich een lichtgevoelige cel bevond. Pats, zeven Belgen met een verlichte petveer, ofwel zeven doden.

Op een ochtend werden we uitgenodigd door het Belgische duikbedrijf en de afstand was te belopen. De vorige avond waren we de wal op geweest en zó liederlijk bezopen geworden dat ik geen kans meer zag om in het bovenste bed te klimmen. Daarom kroop ik maar in het onderste, waarin Frits normaal sliep. Toen Frits terugkwam van schijten trof hij mij in z'n nest, maar ik was

niet meer te porren. Het werd me de volgende morgen niet in dank afgenomen toen ik vroeg waarom hij in een stoel had geslapen.

'Omdat jij in mijn nest lag, rooie kut!' Later hoorde ik dat ook Frits pogingen had ondernomen om in het bovenste bed te klimmen wat hem helaas óók niet was gelukt.

Na een bak zwarte koffie zijn we op pad gegaan. Het zal zo rond de klok van half acht geweest zijn want iedereen ging op zijn fiets naar z'n werk, toen Frits met z'n handen op z'n rug een enorme golf oud bier vermengd met zwarte koffie naar buiten gooide en gewoon doorliep terwijl hij de meest verschrikkelijke geluiden produceerde.

En daar kwam wéér een golf kots. Iedereen zat omgekeerd op zijn fiets, want dit hadden die Belgen nog nooit meegemaakt. Frits daarentegen had er geen enkel probleem mee en met een 'Zo, dat zijn we ook weer kwijt' veegde hij zijn mond af en vervolgde zijn weg naar onze collega's van het Belgische duikbedrijf.

Voor de volgende morgen stond er op het programma dat we de ontmijners met een bezoek zouden vereren. Inmiddels was Loet van

Erp naar Oostende gekomen om de klas te begeleiden. En omdat Loet met hetzelfde sop was overgoten, kon dit alleen maar meer plezier opleveren. Het busje stond te wachten om ons naar de locatie te brengen waar een enorme hoeveelheid gasgranaten waren verzameld. Deze werden door een man of drie, reeds op middelbare leeftijd, in 200-liter vaten in beton gestort om later ergens in zee te worden gedumpt. Nee, de Belgen namen het niet zo nauw met de milieunormen.

We werden gereden door een chauffeur 'met een platte pik' en dat kind was me een partij lelijk! Uiteraard had ze zichzelf niet gemaakt, maar het oog wil toch ook wel wat. Ze zat onder de puisten en wel zó erg dat ze, als ze haar handen tegen haar wangen zou drukken, zonder moeite een tompoes zou kunnen vullen. Rijden kon ze óók al niet, want om een paar frontaaltjes te voorkomen moest ze diverse keren over het fietspad uitwijken.

Bij de ontmijners aangekomen werd er eerst koffiegedronken en daarna met de rondleiding aangevangen. Onvoorstelbaar hoeveel tuig van verschillende nationaliteiten er daar bij elkaar lag. Maar dat hadden we heel snel bekeken. Ter ere van het feit dat de Hollandse marine op bezoek was, had de commandant toestemming verleend om tussen de middag de tap open te gooien. Dat was nog eens een ouwe! Er werd gezopen in een tijdmaat van een Chinese baggermolen, en toen er voorgesteld werd om de rondleiding voort te zetten reageerde er niemand. Logisch, we zaten veel te gezellig. En toen we de commandant ervan wisten te overtuigen dat we hier veel meer opstaken dan buiten met het lopen door de blubber, ging hij overstag. Er werd door de Belgen veel verteld maar niemand luisterde meer, omdat het na een sloot bier niemand meer interesseerde waar nu zenuwgas en waar nu mosterdgas in zat. Ook onze chauffeuse zoop lekker mee met het gevolg dat ze perfect terugreed.

Maar niet meteen natuurlijk. Bij diverse etablissementen werd er gestopt. Er werd nog wat bier genuttigd en tegelijk wat oud bier geloosd. Bij de eerste

kroeg was het meteen raak. Ik gooide een munt in de jukebox en drukte wat nummers in maar wát er ook gebeurde, er kwam geen muziek uit dat ding. Toen ik er een paar trappen tegen gaf, was die muts achter de bar de enige die muziek begon te maken. Tien minuten later werden we eruit geflikkerd. De schuld lag bij Koster. Hij kwam van achteren, zijn gulp dichtritsend en als antwoord op mijn vraag waar je kon pissen zei hij: 'De eerste deur aan je rechterhand.' Ik moest zó verschrikkelijk nodig dat ik op de gang m'n gulp al los had en met m'n

pik in m'n hand, klaar om een lading oud bier weg te brengen, stond ik middenin de woonkamer en dat ging zelfs die Belgen te ver.

Wat mij wel opviel: onze chauffeuse werd na elke stop mooier en zelfs zó mooi dat ik haar uitnodigde die nacht maar met mij door te brengen. Maar daar trapte ze niet in omdat ze een vriend had. 'Nou ja, een kleinigheidje houd je altijd.'

We leerden een paar aardige dames kennen: Magda, die een wolwinkeltje had in Zeebrugge en een vriendin Patricia. Patricia was helemaal mijn type. Ze was iets groter dan ik en had wat je noemt een Rubensfiguur: grote volle borsten en een lekkere kont. We bezochten enige gelegenheden waar diverse befaamde Belgische bieren werden geproefd. Terwijl Loet achter het stuur zat, hield ik me op de achterbank bezig met Patricia en onderweg naar de volgende kroeg bracht ik haar geheel op andere gedachten. Ik had inmiddels vernomen dat ze een klotehuwelijk had, maar dat vermoedde ik al omdat je normaal gesproken natuurlijk niet bij een eerste ontmoeting en na twee bier met een vreemde tong in je mond zit, laat staan in je kut. Want nog geen tien minuten later at ik op de achterbank van een auto een sappige biefstuk met snor. Dit onder het toezien van Loet, die via de binnenspiegel alles nauwlettend in de gaten hield.

Later zijn de dames een keer overgekomen naar Gilze-Rijen, maar ik moest die avond met Frits gaan stappen omdat dit nu eenmaal was afgesproken. Wel heb ik nog een tijdje met Patricia geschreven en soms gebeld, maar het was voor mij moeilijk om even naar Zeebrugge over te wippen en voor haar was het al even moeilijk omdat die lul, waar ze mee getrouwd was, haar harpstijf in de peiling hield. Jammer, want ik zag haar best wel zitten en niet alleen voor een avontuurtje.

Al met al waren het weer geweldige uitstapjes waar we een hele tijd op konden teren. Ook nu slaagden we met vrij hoge punten en konden we aanvagen met een welverdiend zomerverlof, waarna de klas zich verspreidde over de vloot.

Hr.Ms. Limburg

Op 20 augustus 1979 meldde ik me aan boord van Hr.Ms. Limburg en ik werd op 1 oktober aangesteld als bootsman. Samen met mijn bud Ed Markus en route. We waren bijna altijd samen. Aten samen, dronken samen, gingen samen de wal op, etc. We zouden in NAVO-verband een oefening gaan draaien, genaamd I,II d'or.

Vanuit Toulon zouden we samen met Hr.Ms. Overijssel opstomen naar het oefengebied. Intussen liep er een Italiaans fregat binnen en tot onze verbazing gooiden deze makkers niet met een 'keesje', maar werd er met een geweer een rubberen dildo naar de wal geschoten waaraan een lijn zat die aan de meertros werd gebonden om zo de tros te kunnen doorhalen. Een keesje is een leren zakje gevuld met zand dat op dezelfde manier wordt gebruikt, maar is alleen iets veiliger. Je zal zo'n dildo maar voor je wrat krijgen, dan lul je de komende week niet meer.

Aan weerszijden van de valreep werden miniatuur geleide projectielen geplaatst, geheel van koper. Dit liet me niet met rust en toen er 's avonds wat bier in het lichaam zat, liep ik naar de onderofficier van de wacht met de mededeling dat ik even naar de overkant liep om die mooie koperen dingen op te halen. Ik raadde hem aan om op mijn teken met de leerling van de wacht te gaan vechten, om zodoende de aandacht van de Italianen af te leiden zodat ik zonder problemen die zooi kon weghalen. Inmiddels was ik onder hun valreep gekropen en had twee van die bullen onder mijn arm. Maar wat er ook gebeurde, er werd aan boord van de Limburg niet gevochten. Opeens trok ik de stoute schoenen aan en rende met mijn trofeeën onder de arm naar de overkant. Op hetzelfde moment klonk er een schril gefluit en hoorde ik het doorladen van een geweer. Er werd ook geschreeuwd, maar dat kon ik effe niet volgen. Wij Hollanders moeten altijd alle talen van de wereld spreken, terwijl er nooit eens een buitenlander Hollands probeert te lullen. Met een 'Safe gard' wandelde ik de valreep van die spaghettivreters op, terwijl ik eerst die klote-dingen had teruggezet. Ik was blijkbaar niet welkom want ik werd meteen van boord geflikkerd.

De volgende morgen kreeg de eerste officier bezoek van een vent met een baard en volgens de onderofficier van politie was ik gerapporteerd. Maar hij had het rapport verscheurd, omdat-ie het niet kon lezen. 'Goed gedaan, Youp v.d. Woude.'

De volgende morgen werd ik door de commandant, de overste Klavert, aan dek aangesproken. Hij liet weten dat-ie totaal niet zat te wachten op een bootsman van zijn schip met een gat in z'n rug en vertelde tevens dat die lui aan de overkant de wacht liepen met scherp. Maar dat was nog niet alles. Er was een klacht binnen gekomen over het ontvreemden van die rotzooi die bij hen onder aan de valreep stond.

'Commandant, u denkt toch niet dat ik die dingen had willen jatten?'
... 'Ik had ze met de eerstvolgende oefening, overgeven lasten op zee, terug willen sturen.'

...‘Geintje, kwajongens... toch?’ Hij geloofde het niet echt en ergens had-ie nog gelijk ook.

Dit liep gelukkig allemaal weer met een sisser af.

De wrat

Het weekend lagen we nog binnen en werd er zoals gewoonlijk over en weer bier gedronken.

De chef der equipage, de schipper Rinus van Ginkel, was nogal vies uitgevallen. Je moest bijvoorbeeld niet in zijn nabijheid je neus diep ophalen en dan zeggen dat-ie naar amandelen smaakte; ik zeg maar wat.

Op zondagmorgen na de koffie kwam er een stoker bij ons aan tafel zitten met het verhaal dat-ie steeds in de machinekamer aan een grote wrat bleef haken. Ik bood aan om die even te verwijderen. Eerst een scherp theelepeltje uit de la gehaald en wij naar de ziekenboeg, waarna het ongerief er met dit multifunctionele instrument met wortel en al werd uitgelepeld.

Lachend kwam de patiënt terug in het onderofficiersverblijf waarop Rinus, nieuwsgierig als altijd, wilde weten wat er zo leuk was.

De stoker: ‘Frans wipte zó’n grote wrat uit m’n hand’, daarbij een scheppende beweging en een slurpend geluid makend. Met een gezicht vol afgrijzen deelde Rinus mee dat ’t godverdomme niet nóg gekker moest worden, waarop ik binnenkwam en het bewuste lepeltje terug in de besteklade gooide. Dit sloeg alles. Met de vraag of ik helemaal van de pot was gepleurd, werd de hofmeester geroepen en die kreeg de opdracht om al het bestek uit te koken.

Pech

Maandagmorgen was er een ‘alle hens’. Dat wil zeggen dat de gehele bemanning aantreedt omdat de commandant iets belangrijks te melden heeft. Tot zijn grote spijt kon de bemanning van Hr.Ms. Limburg niet aan de oefening I,II d’Or meedoen omdat er een technisch probleem was. Een kapotte hoofdstoomleiding.

Met een ‘Wat klote nou, hebben wij dit weer’ werd er door eenieder ironisch op gereageerd. De Overijssel vertrok alléén naar zee, terwijl wij in Toulon achterbleven.

Het was elke dag om 13 uur in plaats van 17 uur einde werkzaamheden om

dit grote leed en het gemis van zo'n mooie oefening voor de bemanning enigszins te verzachten. Na een week van stappen en zuipen liep de Overijssel binnen, die tijdens de oefening enorm slecht weer had gehad. Veel

schade aan hekwerken en sloepen.

Waren wij toch mooi de dans ontsprongen.

Maandag vertrokken we naar zee om het weekend erop door te brengen in Torremolinos.

Torremolinos

Samen met de Overijssel meerden we af in de haven van Torremolinos. Die avond gingen Ed en ik even de benen strekken, wat inhield dat er eerst een restaurantje werd gezocht, om daarna de keel te smeren. Het was alsof je je pak liep te luchten in Nederland: overal hoorde je Nederlands lullen. En het is de Hollander op het lijf geschreven dat hij, wanneer hij zich elders in de wereld bevindt, dat op luidruchtige wijze kenbaar moet maken. Zelfs het

broodje van Kootje en Wimpy ontbraken niet en uit de vele kroegjes hoorde je in onvervalst Amsterdams blèren 'dadde me nog steeds toffe jongens waren.' Nu niet direct een haven waar we op zaten te wachten.

Uit één van de kroegjes werden onze namen gebruld, wat zoiets betekende als een uitnodiging voor een alcoholische versnapering.

'Eerst even happen, dan komen we terug!' In het restaurantje aangekomen bestelde ik een vissoep welke aan tafel opgeschept werd uit een grote pan. Er zat werkelijk van alles in, tot slakkenhuizen aan toe. Maar er kwam een lucht uit die pan alsof er zojuist een massagraf was geschud, waarop Ed vroeg wanneer ik nu godverdomme eens iets normaal bestelde.

Toen we ons buikje rond hadden trokken we eruit en zochten de kroeg van de uitnodiging op. Die was snel gevonden, want we hoefden alleen maar op het bekende Hollandse gebral af te gaan.

We troffen zowel bemanningsleden van de Limburg aan als van de Overijssel. Toen er zo'n zeikerd met een blauwe blazer aan met één of

andere zure snol langs ons danste, kon Ed het niet nalaten om de zak van z'n jasje te rukken met de vraag of-ie soms op vakantie was.

Hij antwoordde geïrriteerd dat-ie hier voor zijn werk was, waarop wij wel eens wilden weten wat hij dan wel deed. Hij bleek officier op Hr.Ms. Overijssel te zijn, waarop Ed hem aanzegde dat-ie de groeten moest doen aan Dey. Leon Dey was duikofficier daar aan boord en best wel een heel aardige vent met een onwijs gevoel voor humor, dus dat moest kunnen. Toen de blazer voorzichtig informeerde van wie hij dan wel de groeten moest doen, antwoordden we: 'Van de duikmeesters van de Limburg.' De blazer voelde zich duidelijk niet op zijn gemak maar liet zich niet kennen. En toen hij weer langskwam met diezelfde lellebel, leek het me aardig om ook z'n andere zak eraf te rukken met de boodschap:

'Niet vergeten, hoor!' We hebben hem en zijn gegalonneerde vriendjes niet meer gezien.

Toen we ook nog een homofiele kapper hadden bevrijd, die in het schijthuis opgesloten zat, konden we niet meer stuk.

Totdat we eruit gebezemd werden zopen we rum-cola uit glazen waar je je benen in kon wassen. Er zaten ook nog twee Duitse mutsen die aan ons vroegen of we hen uit veiligheid naar het hotel wilden begeleiden. In gedachten zag ik me al met zo'n mokkel onder een donzen dekbed schuiven en 's morgens een zachtgekookt eitje naar binnen lepelen, maar helaas. Onderweg nog onwijs gelachen toen er een kleine bultenaar met een heidebezem de straat liep aan te vegen. Eén van die mokkalen wilde de bezem hebben terwijl ze luidkeels blèrde: 'Ich bin die Hexe. '

Ed, galant als altijd, zou de bezem wel even halen maar de bult had hem door en liep voor z'n leven en z'n bezem. 'Kom hier met die bezem, klootzak', brulde Ed maar de bult luisterde niet. 'Wacht en let hier goed op', riep Ed, 'ik ga 'm lokken.' Terwijl hij naar het vuilniswagentje liep, tilde hij de emmer eruit en gooide die hele kankerzooi op straat. We bleven, in afwachting van wat er ging gebeuren, aan de andere kant van de straat staan. Want een bult met

een beetje plichtsbetrachting komt terug en veegt de straat opnieuw aan.

Maar plichtsgevoel ontbrak hem kennelijk.

Toen we terug aan boord kwamen namen we nog een afzakkertje en genoten daarna van een welverdiende nachtrust. De volgende morgen, terwijl we aan dek een sjaggie stonden te roken, kwam Leon Dey naar

ons toe met de mededeling dat-ie de gramschap van de gehele longroom op z'n nek had gekregen.

'O ja? vertel!'

De officier van administratie was gisteravond door twee barbaren gemolesteerd en dat waren volgens zeggen vrienden van Dey. 'Kun je nagaan wat een watjes.'

De trip zat er weer op en na het weekend zetten we weer koers naar Den Helder.

Daar kwamen we erachter dat de marineleiding een in onze ogen lullig spelletje had gespeeld. Het was de bedoeling dat Hr.Ms. Overijssel verkocht zou worden aan Peru en dat betekende dus dat de bemanning geen klote meer had uitgevoerd op het gebied van periodiek onderhoud en ook logistiek deugde er niet veel meer van.

'Dat zoeken die zuidvruchten maar lekker zelf uit', werd er regelmatig geroepen. Maar eenmaal in Den Helder werden de plannen gewijzigd: niet de Overijssel, maar de Limburg ging naar Peru. Daar had de bemanning van de Limburg zich nou het apelazerus voor gewerkt.

Natuurlijk begrijpt iedereen dat een schip, als het er spick en span uitziet, beter verkoopt dan zo'n schrootbak. Maar verkocht zou-ie toch wel worden. Ook al had men geweten dat ons schip verkocht zou worden, dan had het er nog goed uitgezien omdat de bemanning een goede mentaliteit bezat.

Mijns inziens lag dit voor een groot deel aan de stuwende kracht van commandant Klavert. Een kleine man met een grote uitstraling die bij de gehele bemanning een enorm respect genoot. En... respect moet verdiend worden en kan niet worden afgedwongen door middel van strepen of gallons.

Hr.Ms. Overijssel

En zo gebeurde het dat in 1980 de gehele bemanning van de Limburg werd overgeplaatst naar de Overijssel. Dit betekende dat we weer bij af waren. Het gehele schip moest weer worden opgeknapt op elk gebied. Er deugde geen ene reet meer van. Er werd door een ieder kei en keihard gewerkt. We kregen een nieuwe commandant, de overste Spoelstra. Dat is altijd weer even wennen. Spoelstra viel best mee, een aardige kerel, maar 't was geen Klavert.

Er kwam een bekendmaking uit over het op handen zijnde vaarprogramma. Het schip zou de laatste jager zijn die in de Nederlandse Antillen als stationsschip dienst zou gaan doen. De bemanning kon via een verzoek kenbaar maken of men voor een jaar of voor een halfjaar meeding. De commandant en de chef d'équipage, de schipper Dirk Spijker, gingen jammer genoeg mee voor een halfjaar. Ik zeg bewust 'jammer genoeg', omdat deze

mensen, wanneer er een goed contact bestaat, een schip kunnen maken en breken.

Dirk was een fijne kerel van wie ik enorm veel heb geleerd, zowel op nautisch gebied als wel in de omgang met mensen. Waar ik zo nu en dan m'n vuisten gebruikte, deed hij dat af met een paar simpele woorden. Hij was een groot organisator op alle gebied.

FOST

Zo gebeurde het dat we eerst met het schip naar Engeland moesten voor een opwerkperiode zoals ik die reeds eerder heb beschreven. Elk dienstvak kreeg zijn eigen examen. Wij waren ingedeeld bij het onderwatergebeuren. En werden er tijdens een oefening kleefmijnen onder het schip geplaatst, dan moesten wij die conform een bepaalde procedure en zoekmethode lokaliseren en eventueel onschadelijk maken. Het was weer een zware periode, die deze keer vier weken duurde. Van 's morgens 6 uur tot vaak 's avonds een uur of tien, al naar gelang het soort oefeningen. Maar we hadden uiteraard ook onze momenten van ontspanning.

Daardoor kwam het dat ik Sheila weer ontmoette. Het weerzien was te gek! 's Avonds gingen we naar een club waar zich doorgaans vrije dames ophielden, variërend in leeftijd van 25 jaar tot schijndood, in de hoop een flexibele vent aan de haak te slaan teneinde een vuurtje te kunnen blussen. Er was overigens niks mis met deze wat oudere dames want eenmaal tussen de lakens gedroegen ze zich alsof het de laatste keer was. Er flitste wel eens door me heen: 'Als dit maar geen hartaanval krijg', want dan zit je toch letterlijk en figuurlijk mooi met je pik in de pudding.

Er was er zelfs één bij van 72 lentes en als je haar van achteren zag met haar lange blonde haren, haar wespentaille in een mini-jurkje en rode schoenen met stilettohakken, dan bleef een zacht gesis tussen de tanden meestal niet uit. En wanneer ze dan gevleid achteromkeek

schrok je je de pleuris: ze had een klus als een wasbord. Maar als je niets liet merken, bood ze je steevast a drink aan in de hoop op company.

Deze dames, bijgenaamd Fost bunny's, werden regelmatig aan boord in het onderofficiersverblijf uitgenodigd. En dat was lachen.

Chef-hofmeester Gerrit zag elke keer weer kans om de blits te maken door, zodra er zo'n ouwe doppedoos binnenkwam, naar haar toe te vlieden en zich tijdens het maken van een charmant buiginkje voor te stellen. 'Hello madam, my name is Jerry, and what do you like to drink?' Hij perste hierbij zijn stem drie octaven naar beneden.

D'r kwam op een gegeven moment een heel dik monster binnen. Ze stelde zich voor als Valery, Val for friends. Wat een takkewijf!

Zonder dat ik ook maar iets had gezegd deelde ze me mee: 'But if you call me Val, I'll smash your face.' De volgende morgen had ik nog de naweeën van die paasos. Of ze was ongesteld óf ze gebruikte inlegkruizen, maar dan wel repen van een oud marinematras. En aangezien ze 'het toilet' van de eerste officier had gebruikt, zat de zooi mooi verstopt. De eerste officier, Diederik Notten, kon in de ruimste zin des woords de zon in het water zien schijnen als hij er maar geen last van had. En dat had-ie deze keer zéker. De volgende morgen nadat Diederik diverse pogingen had ondernomen om een ouwe nasihap te verzuipen waarvan hij zojuist was bevallen, verliet hij met een rood hoofd het schijthuis omdat deze geen afscheid kon nemen van zijn draagvader. Zijn bruine broeder alleen achterlatend in een mengelmoes van stront en ongesteldheid, maakte hij op zijn volkomen eigen wijze zijn ongenoegen kenbaar bij opa stoom (de chef-machinist) en bij de schipper. Willem Pothoven, de adjudantmachinist, vrolijk en laconiek als altijd, verzekerde de eerste officier dat hij er persoonlijk zorg voor zou dragen dat de pot asap (as soon as possible) leeggegeten zou worden. Er kwam een stoker aan te pas die met een brandslang het hele vuiltje buitenboord perste. Onder de afvoer lag een vlot waarop het stoffelijk overschot van avondmaal en middagpot van die vieze wijven achterbleef. De aanblik was toen om ervan over je nek te gaan.

De FOST zat erop en eenmaal terug in Nederland werd alles gereedgemaakt voor de trip naar de West.



Hotel & Info

Ons Enjoy Schlosshotel Sophia ligt in het dorp Bleiwäsche met haar eeuwenoude steengroeven en mijnen. De centrale ligging op de grens van het Sauerland en Teutoburgerwald maakt deze ligging uniek, en geeft u het beste van deze 2 zeer geliefde vakantiegebieden.

In ons restaurant "Rosengarten" wordt u dagelijks verwend met een uitgebreid "Enjoy" ontbijtbuffet, warme lunch en een culinair 3 gangen keuze diner.

Geniet van een lekker hapje en een drankje in onze hotelbar, bij de open haard in de lounge of onze gezellige duitse kneipe de "Hubertus stuben" waar regelmatig vertier en entertainment is zoals Live muziek, Magic Woboshow, Casinoavond etc.

Vanuit ons hotel starten vele wandel en fietstochten en leuke uitgezette auto routes. Bovendien vind u op enkele minuten van het hotel de Aabachtalsperre, een stuwmeer met een unieke verharde rondweg ideaal voor skeeleren, fietsen en wandelen met een super panorama uitzicht.

Geniet u van onze bijzondere, persoonlijke gastvrijheid en ontdek de gezelligheid van ons nieuwe alles inclusief hotel, Schlosshotel Sophia.

We verheugen ons zeer op uw komst !

Familie Marco Hofhuizen & Team.

Informatie

Roter Landweg 3 – 33181 Bad Wunnenberg
Bleiwäsche, Duitsland

Tel: +49-2953 9625 333

Email: info@enjoyhotels.nl

Website: www.enjoyhotels.nl

Van Speijkklasse/ MLM fregatten

De zes Van Speijkklasse fregatten waren van 1967 tot 1989 in Nederlandse dienst en waren gespecialiseerd in onderzeebootbestrijding. De schepen werden in Nederland gebouwd, maar waren gebaseerd op de Britse Leanderklasse fregatten.



Hr.Ms. Van Nes duikt in een golf. De Leanderklasse was zo ontworpen dat de schepen met een hoge zeegang weinig water over zouden krijgen en dat de snelheid behouden kon blijven. (Foto: Koninklijke Marine)

De marine was niet tevreden over de eerste naoorlogse ontwerpen van Nederlandse marineschepen. De onderzeebootjagers en kruisers hadden teveel problemen. Daarom werden de tekeningen van de Britse Leanderklasse fregatten gekocht en werd het ontwerp aangepast naar de Nederlandse eisen. Zo werd het ontwerp van de navigatiebrug gewijzigd.

Naamgeving

In de zomer van 1962 werd besloten om de eerste van de nieuwe fregatten te vernoemen naar LTZ2 Jan van Speijk (1802-1831), die zijn schip tijdens de Belgische opstand opblies. Bij Koninklijk Besluit werd in 1831 bepaald dat er altijd één marineschip 'Van Speijk' moet heten. Sinds 1960 droeg wachtschip Hr.Ms. Flores tijdelijk de naam 'Van Speijk', tot die naam door het nieuwe fregat werd overgenomen.

De andere schepen werden naar zeventiende admiralen vernoemd.

Aanloop Ontwerp

De Zes fregatten werden gebouwd in Amsterdam op de NDSM-werf en op de werf van De Schelde in Vlissingen. De schepen waren voornamelijk voorzien van Britse wapensystemen en Nederlandse radars. Echter, vooral het 4,5 inch kanon en de Seacat raketinstallatie functioneerden niet zoals vooraf gedacht.

In de periode 1977-1983 werden de schepen gemoderniseerd. Wapensystemen werden vervangen, een hangar voor een helikopter werd toegevoegd, het aantal bemanningsleden ging omlaag en hun leefruimten werden sterk verbeterd.

In 1986 tot 1990 werden de Van Speijkklasse fregatten uit dienst gesteld. De schepen werden verkocht aan Indonesië, waar zij nog altijd in dienst zijn.

Nummer	Naam	In dienst	Uit dienst
F802	Van Speijk	1967	1986
F803	Van Galen	1967	1987
F804	Tjerk Hiddes	1967	1986
F805	Van Nes	1967	1988
F814	Isaac Sweers	1968	1990
F815	Evertsen	1967	1989
Afmetingen			
	113 x 12,5		
Max. waterverplaatsing			
	2200 ton		
Max. snelheid			
	28,5 knopen		
Bemanning			
	256 Na verbouwing 185		
Voortstuwing			
	Stoomturbines		
Wapensystemen			
	2x 4,5 inch kanons 2x Sea Cat tegen luchtdoelen Mk 10 Limbo dieptebommortier Na verbouwing: 76mm Oto Melara kanon 2x Sea Cat tegen luchtdoelen Harpoon tegen oppervlakteschepen Torpedo's		
Sensoren			
	Holland Signaal LW-02 luchtwaarschuwingsradar Holland Signaal DA-02 zee-/ luchtbeeldradar 2x Holland Signaal M44 radar/ optische vuurleiding voor Sea Cat Holland Signaal M45 radar/ optische vuurleiding voor kanons Na verbouwing: Holland Signaal LW-03 luchtwaarschuwingsradar Holland Signaal DA-05 zee-/ luchtbeeldradar Holland Signaal M44 Holland Signaal M45		
Helikopters			
	Westland Wasp Na verbouwing: Westland Lynx		

VanderSteng - serie No 1

MARINE
TERMEN

L.

Laagwater. Het ontstaan van dit woord ligt in het grijs verleden, juist het is niet te achterhalen. Het wil zeggen, dat het schiffen geeindigd is. Denkt men aan de periode, waarin het menu aan boord in hoofdzaak uit snert en boonen bestond, dan zou

men kunnen veronderstellen, dat laagwater den lagen stand van de snert of van de boonen in de schaftblikjes aangaf. Maar is dit de verklaring? Heeft 't niet meer te maken met wat volgt, dan met wat geweest is, n.l., dat er water gehaald kon worden om het kommaliewant schoon te maken? Laag water werd n.l. geroepen tot de zeuntjes. „Zeuntjes, laag water, enter op met de bakken". Tegenwoordig zegt men ook wel: „Zeuntjes, bakken schoon-. Men zegt, dat laag water van de Engelschen is overgenomen. Vroeger zou men aan boord den kreet van den provoost-geweldige hebben kunnen hooren, nadat de tijd om te schaften nuttig gebruikt en verstreken was: „Zeuntjes, lauw water halen. Enter op met je bakken". De Engelschen zouden daarvan hebben overgenomen „low - in plaats van „lauw- en wij zouden weer het low letterlijk vertaald hebben in laag. We gelooven er niets van. Een igeheel andere lezing is, dat „laagwater- ontstaan zou zijn in den tijd, dat de kombuis beneden stond, omlaag zooals men aan boord nu nog zegt. Men hoort nooit zeggen: „ik ga naar beneden" of „hij is beneden", doch: „ik ga omlaag-, of: „hij is omlaag". Zoo zal men dus vroeger geroepen hebben: „Zeuntjes, omlaag water halen, en met je bakken naar dek om den boel schoon te waken". Er is een tijd geweest, dat de kombuis beneden stond. Op onze kanonneerbooten, zooals die, waarmede Van Speyk in de lucht vloog, stond de kombuis ook ibeneden, op onze kotters, die in de jaren 1900-1910 aan de opleidingen voor matroos waren toegevoegd, evenzoo. Sterker echter zou voor deze opvatting pleiten het feit, dat De Ruyter, toen hij het commando over 'slands vloot op zich nam, onder meer heel wat moeite heeft gedaan, en met succes, om te bereiken, dat de kombuisen, die vrijwel open aan dek stonden, naar beneden in het schip, omlaag dus, verhuisden. Er moest, ook te midden van het gevecht, gegeten kunnen worden. En dat werd moeilijker, zoo niet onmogelijk, als de kok in een regen van kogels aan dek zijn snertketel in gereedheid moest brengen. Omlaag konden de zeuntjes niet alleen het eten halen, doch ook het water om de schaftbalie en de schaftblikjes te kunnen schoonmaken. Op grond daarvan zou men dus kunnen zeggen, dat de uitdrukking „laag water- vroeger niet anders zeggen wilde dan: „omlaag water halen-. Maar ... het is nog niet zoo heel lang geleden, (een onzer oud-officieren, promotie 1887, bevestigde nooit anders gezien te hebben) dat de zeuntjes hun kommaliewant met zeewater en een schuurlap met zand schoonmaakten en er dus van zoet lauw of warm water van den kok Been sprake was. Wij hebben den oorsprong van dit woord niet kunnen achterhalen en zouden dus toch tot het uitgangspunt moeten terugkomen. Onwaarschijnlijk is het niet dat 't inderdaad „laagwater" in de schaftblikjes was, die deze uitdrukking deed ontstaan.

Lappen. Bij elkaar lappen, bijeen brengen, geldverzamelen. „We zullen lappen voor een gezelligen avond-, of: „we zullen lappen voor een krans-. Gelapt wordt er bij de marine nog herhaaldelijk, al moet daarvoor dan ook vooraf aan den commandant goedkeuring gevraagd worden.

Lappen en naaien. Huishoudelijke dienst, een verloren achtermiddag, waarop de schepelingen gelegenheid krijgen om hun plunjezak na te zien en het lijfgoed te verstellen, te nummeren (folieren) of hun sokken te stoppen.

Lapzalven. Is het staand twig van boven naar beneden inwrijven of bestrijken met Zweedsche Leer.

Leerling. De onder-officier van de wacht moet van 's morgens acht tot 's avonds acht uur — tijdens reewacht — in de nabijheid van den valreep zijn en blijven, en dus met alles op de hoogte zijn van wat er aan boord gebeurt. Herhaaldelijk zijn er orders door te geven, inlichtingen te vragen en te verstrekken, opvarenden te roepen of te waarschuwen, e.d. Om vele van deze karweitjes te kunnen uitvoeren heeft hij de

beschikking over een jong matroos, dien men leerling noemt. De leerling moet ook den tijd bijhouden, d.w.z. glazen slaan. De oorsprong van den leerling ligt bij de vroegere stuurmansleerlingen (25 Juli 1 895 werd de functie opgeheven), die als ordonnans of boodschaplooper de wacht meeliepen.

Legkleedje. Dit moet zijn ligkleedje, want het is een kleedje om op te liggen, te slapen, zijn middagtukje te doen. Men noemt het ook wel eens een tikkertje, afgeleid van maleisch: tikar — slaapmatje.

Leguaan, (niet te verwaren met een hagedis). Is een stootkussen. Men heeft ze van gevlochten touw, al of niet met leer bekleed, in het midden dik en aan beide einden dun uitlopend. De leguaan wordt gewoonlijk rond den neus — den voorkant — van een vlet bevestigd.

Lekdienst. Dat is nu weer eens een dienst, die uit het verleden, op de moderne schepen in eere werd hersteld. De uitwerking van de scheepsartillerie in de 16e eeuw had een naar verhouding even vernietigende uitwerking als tegenwoordig, al werkte men op korten of stand met slechts 15 ponders — (een eeuw later was men tot 60 ponders gekomen). — Ook toen konden de grondschooten niet direct ontdekt worden. Er moest dus in het benedenschip, op de koeburg, nog juist op de ballast, geluisterd worden naar lekken, het klotsend binnenstroomen van het water door de kogelgaten. Die zaten tusschen wind en water en lieten dus veelal zeer ongelijkmatig— klotsend — het water binnen. Gewoonlijk werden ieugdige schepelingen daarvoor aangewezen, en niet zelden vielen zij in de rustige stilte van het zwoele

benedenschip, in slaap. Tot in onzen tijd noemt men, wat de burger zegt: „een uiltje knappen", aan boord: „naar het lek luisteren". Op onze moderne schepen heeft men het luisteren naar het lek weer ingevoerd. Het wordt met moderne middelen gedaan en het is geperfectioneerd tot een centrale. Het beet lekdienst en men kan het vergelijken met den luchtbeschermingsdienst aan den wal, met, natuurlijk! dit opmerkelijke verschil, dat men zich aan boord weerbaar maakt voor de gevolgen van torpedo-aanvallen en „grondschooten- onder de waterlijn. Wordt ergens een treffer onder de waterlijn geconstateerd, dan wordt dit aan de lekcentrale doorgegeven. Maakt het schip water en eventueel slagzij, dan wordt de herstelbrigade aan 't werk gezet.

Lijk. Ter versterking van de zeilen en van de tenten heeft men langs de kanten, in de zoomen, touwen genaaid die men lijken noemt. De term „uit de lijken waaien" spreekt voor zichzelf. De verticale touwen in een zeil noemt men de „staande lijken".

Log. Loggen is de methode om de snelheid van het schip te bepalen. De meest eenvoudige methode zou zijn: op den bak een end hout buitenboord gooien, meteen op je horloge kijken, meehollen in hetzelfde tempo als waarop het end hout voorbij het schip snelt en op het achterschip weer op je horloge kijken als het hout den achtersteeven gepasseerd is. Lengte van het schip maal den opgenomen tijd geeft de snelheid. We zien ze aan boord al hollen! En rekenen! Maar vooral misrekenen vanwege tal van invloeden, die op het hollen, drijven, horloge en lengte schip inwerken. Voor bet meten van de snelheid, welke een schip loopt, gebruikt men thans drie soorten loggen, de handlog, de patentlog en de electromagnetische druklog. De handlog dateert uit het begin van de 17e eeuw. De naam log is ontleend aan het bijbelsche woord „zesdemaat (Lat. sextarium; Hebr. loog), de kleinste maat, een maat, die ook tot grondslag diende voor het kompas (6 X 60 graden) , de

zeemijl (een 60ste van een graad op den evenaar of 1852 m) en voor de indeeling van de hand-loglijn, waarvan elke heele knoop, 2 X 60 gedeeld op de zeemijl (1852), dan ook 15, 432 m bedraagt. Aan het begin van de hand-loglijn, die ook thans nog gebruikt wordt, is een sectorvormig plankje met drie bijeenkomende draden (hanepoot), waarvan twee losse eindjes met een pennetje en een koker op de hoofdlijn (losvast) bevestigd worden. De onderzijde van het logplankje is met lood verzwaard, zoodat het plankje vertikaal in het water staat en door den grooten weerstand tijdens de vaart van het schip een eenigszins vast punt vormt. Men laat de loglijn uitloopen en meet dit uitloopen op met een zandloopervormig logglaasje van 30 of 15 seconden. Het aantal knopen (15.432 m) , dat gedurende deze seconden uitloopt, vormt de basis voor de berekening van de snelheid van het schip. De loglijn kan men gemakkelijk weer binnenboord halen, nadat men met een flinken ruk aan de lijn, de twee lijntjes (het kokertje en het pennetje) aan het logplankje vaneen gescheiden heeft, waardoor het plankje horizontaal komt te liggen en geen weerstand in het water ondervindt. De patentlog was een belangrijke verbetering, omdat de lijn permanent op het achterschip uitgezet kon worden, voorzien van een propeller. Door de trekkende vaart van het schip draaide de propeller en daardoor de lijn, die met een vliegwieltje nabij de opstelling op het achterschip een telwerk in beweging bracht, zoodanig geconstrueerd, dat op een wijzerplaat het aantal afgelegde mijlen kon warden afgelezen. Ook hier heeft men het zesde gedeelte (Hebr. loog) als basis; elk zesde gedeelte van een mijl wordt aangegeven door een tik of bel. Deze log echter geeft niet de snelheid in mijlen, doch het aantal afgelegde mijlen, waaruit men (aantal-tijd) de snelheid kan afleiden. Het nieuwste soort log, die ook op onze moderne schepen geplaatst is, is de electromagnetische druklog, ook wel elektrische log genoemd en gecombineerd met snelheids- en afgelegden

afstandmeter; de Sal-Selsyn log. Met deze log kan men op elk gewenscht moment de snelheid en de afgelegde afstanden controleren. Het systeem berust op den druk van het water. Onder den bodem van het schip is een opening en een verticaal plm. 50 cm lange, van voren opengehouden buis aangebracht, een pitotbuis. De waterdruk van beide correspondeert onder en boven, op een membraan. Ligt het schip stil, dan is de druk onder en boven gelijk, en wijst de log Been snelheid aan. Gaat het schip vooruit, dan wordt de druk in de pitotbuis grooter en registreert via de membraan naar de log het aantal zeemijlen. De log wijst dus eigenlijk het verschil tusschen statischen druk (waterdiepte) en dynamischen druk (druk van het opgestuwde water) aan. Door een telwerk wordt het aantal afgelegde zeemijlen aangegeven.

Longroom is het verblijf voor de officieren.

Looden. Eeuwenlang heeft men de diepte van het vaarwater opgemeten met het lood. Dat wil zeggen, dit opmeten had alleen plaats langs de kusten, waar men ondiepten verwachten kon. Het lood van 6 kg wordt aan een lijn bevestigd van plm. 30 m, die verdeeld is in meters (tot voor korten tijd in vamen). Men noemt dit het handlood. Er is nog een sloepslood van 3 kg aan een lijn van plm. 10 meter en een zwaar lood van 25 kg aan een lijn van plm. 200 m. Een verbetering in het systeem van looden gaf de toepassing van het Thomsonlood, doch hierbij moest, evenals met het handlood, toch nog die diepte door het uitbrengen van het lood gepeild worden. Ongeveer tezelfder tijd werd ook de z.g. onderzeesche schildwacht toegepast, een methode om tijdens de vaart to worden gewaarschuwd. Men sleepte een soort vlieger achter het schip onder water, die waarschuwde wanneer de grond geraakt werd. Zoolang het toestel niet waarschuwde, wist men, dat men veilig voer. Dit

systeem werd weinig gebruikt. Tegenwoordig beschikt men over dieptemeters; een z.g. zelfregistreerend echolood, dat met zooveel succes aan boord van de onderzeebooten tijdens de zwaartekrachtmetingen van prof. Vening Meinesz werd toegepast en in nog volmaakter vorm aan boord van onze nieuwste schepen is geplaatst. Op elk gewenscht moment kan men de diepte van het vaarwater, waar men zich bevindt, aflezen. Men noemt deze instrumenten dan ook wel: dieptemeters. Het principe van den dieptemeter is aldus: Van het schip uit, door den bodem heen, worden trillingen van hooge frequentie uitgezonden in de richting van den zeebodem. Daar worden deze trillingen weerkaatst (de echo, vandaar de naam echolood) en door de ontvanginrichting aan boord weer opgevangen. De voortplantingssnelheid der trillingen is ongeveer 1500 m per sec. De tijdsduur van wegzenden en terugontvangen van de trillingen wordt zeer nauwkeurig opgenomen en daaruit de afgelegde weg bepaald en de diepte berekend, d.w.z. op een registreertoestel aangeeteekend. Toch zal het handlood nimmer geheel gemist kunnen worden. De „loaded' hebben n.l. een komvormige holte in het ondereinde, waarin vet gestopt wordt. In ondiepe zeeën, speciaal ook in de Noordzee en onder de kust, wordt bij mist gelood om niet alleen de diepte op te meten, doch tevens om aan den grond te zien waar men is. Het vet neemt n.l. tevens wat specie van den zeebodem (grondmonster) mee naar boven en een ervaren zeeman kan aan de modder, 't zand, 't zand met zwarte stippen of het gruis wat daaraan blijft kleven, zien waar het schip zoo ongeveer is.

Loopdek. Op het gewelfde pantserdek, o.a. op de „De Ruyter", is over een gedeelte een meer horizontaal gehouden dek aangebracht om het loopen te vergemakkelijken. Men noemt dit dekgedeelte, dat tusschendecks gelegen is, dan ook het loopdek.

Loopplank. Er zijn twee soorten van loopplanken. an waarmede men binnenboord komt als het schip langs de kade ligt (geheel onjuist ook wel valreep genoemd) en S.B.- en B.B.-loopplank, het gedeelte tusschen fokkemast en grootemast op het bovendek. Op de schepen met zeil of stoom en zeil stonden in de midscheeps de kombuis, de ketelkap, e.d. Daar was de ruimte aan dek smaller dan op het voorschip of op het half dek. Men noemde dit, zoowel aan stuur- als aan bakboord, de loopplank. Deze naam was aan boord van de pantserscheepen en de pantserdekscheepen nog in gebruik. Hij wordt ook nog wel gehoord op de schepen type „Java-, hoewel van een smaller dekgedeelte geen sprake meer is.

Loopzakje. Is een kleine zeildoeksche zak, waarin de loopende zaken, zooals handdoek, naaizakje, schoenpoetsgereedschap e.d. worden (opgeborgen. Meestal echter wordt het opgevuld om als hoofdkussen te gebruiken voor het middagtukje.

Los-vaste-goederen. Zijn die deelen van het schip, die in tijd van actie buiten boord gebracht of overboord gezet moeten worden. „Losse en vaste goederen" echter zijn die, welke in de detailboeken (detail-schipper; detail-timmerman e.d.) voorkomen, niet tot den magazijninventaris behooren, maar op elk schip afzonderlijk in bepaalde hoeveelheid aanwezig zijn.

Luiemanshandgreep. Heeft niets met lui, dock wel en vooral met handgreep te maken. Het zijn stalen leiders of grepen langs de dekhutten, om zich bij een slingerend schip te kunnen vasthouden,

M.

Mandoer. Aan boord in O.I. wordt de inlandsche sergeant ook wel mandoer genoemd, hoewel er onder hen zijn, die daartegen be. zwaar maken en sergeant genoemd wenschen te worden. De onderofficiersrang voor inlanders bij de marine bleef • beperkt tot een enkelen sergeant-machinist, bootsman en kok.

Man over boord. Het zal niet noodig zijn de beteekenis van deze gebeurtenis en de poging tot reading nader te verkiaren. Bij de vele en telkens herhaalde oefeningen aan board, vooral op een schip met jeugdige schepelingen in opleiding, behoort zoo nu en dan ook de oefening: Man over boord. Daarom werden verschillende voorschriften gegeven hoe te handelen als ooit iemand buiten boord valt. Als oefening wierp men een stuk hout (balk of iets dergelijks) overboard. Men beperkte de oefening tot het oppikken van de boei, die op den kreet „man over boord” en „zwemr altijd wordt uitgeworpen. Den balk liet men „zwemmen-. Van deze voorschriften zijn er twee curiositeitshalve bewaard gebleven, die als grap gebruikt worden. 1 e. de manoeuvre „man over boord” bestaat uit twee deelen: a. het over boord vallen, b. het opvisschen van den drenkeling. Dit laatste wordt meestal vergeten. 2e, bij „man over boord- werpe men den drenkeling allerlei drijvende voorwerpen na en desnoods een reddingboei. In ernst: er is een sein als teeken dat er iemand buitenboord gevallen is, nl. de seinvlag T (rood-wit-blauwe vlag van verticale banen). Wanneer op een schip de natievlag onderste-boven wordt geheschen, beteekent dit eveneens „man over boord”.

Meren en ontmeren. Meerrol. Het binnenkomen in een haven en aan trossen langs de kade gaan liggen is meren. Van te voren wordt de meerrol geblazen, opdat de manschappen, die daarmede belast zijn — de meerploeg — op hun posten komen. Ontmeren wil natuurlijk zeggen: de trossen losgooien en vertrekken. Op de nieuwe schepen words bij deze manoeuvre niet meer geschreeuwd en gefloten. Alle orders van de brug worden telefonisch doorgegeven door de speciaal daarvoor bestemde meertelefonen op den bak en op de campagne.

Melkmeid. Eigenlijk: de melkmeid optuigen, d.w.z. voor den wind zeilende met een sloep, het voorzeil in tegenovergestelde richting van het grootzeil dwarsuit zetten. De uitdrukking „melkmeid optuigen” is ontleend aan den zeiltijd; Coen onze schepen lijzeilen voerden. Deze lijzeilen werden, voor den wind zeilende, (althans aan den fokkemast met de onderlijzeilen) dwars uitgespannen. Deze onderlijzeilen werden oorspronkelijk op de bakspier uitgehaald met de buitenschoot, hier waterschoot genoemd, en stelden de melkimmers voor, de boven- en bramlijzeilen de armen van 't melkmeisje.

Mijl. Zeemijl. 1852 m; een 60ste van een graad op den evenaar; ook wel knoop, waarover men bij Log nadere bijzonderheden vindt.

Millioenenhoek. Een gedeelte van de marinewerf te Den Helder, waar de uit dienst zijnde schepen worden opgelegd.

Mok. De Mok is het marinevliegkamp voor watervliegtuigen, naar de gelijknamige vaargeul op het Z.O. deel van Texel. Het mokje is een blauw-emaille drinkbeker voor de manschappen, waarschijnlijk ontleend aan het Engelsche: mug. De uitdrukking: groote halen onder uit de mok, heeft een tweeledige beteekenis. Men kan dit „vertalen- met „f link opschieten” of met „een zwaren douw (straf) krijgen-.

Mondstop of mondstopper. Is de stop of het opvulstuk om het einde van den loop

van het kanon — monding geheeten — te vullen en de ziel (het inwendige) of te sluiten.

M.S.D., afkorting voor MarineStoomvaartDienst, tevens titel voor officieren van den marinestoomvaartdienst. Toen in 1827 het eerste stoomschip onzer marine, Zr. Ms. „Curacao", in dienst gesteld werd, was tevens de grondslag gelegd voor 's Rijksstoomvaartdienst, Welke naam 1 April 1904 veranderd werd in marinestoomvaartdienst. De daartoe behorende machinisten werden aanvankelijk met de onderofficieren gelijk gesteld, doch enkele van hen konden bij keuze

tot of ficier-machinist worden bevorderd. In 1900 waren er echter nog maar 9 officieren-machinist, 1e en 23 off.-mach. 2e kl. tegenover 297 diverse rangen van machinisten, die intusschen niet meer met de onderofficieren, doch ook nog niet met de officieren gelijk gesteld werden. Dat gebeurde pas bij Kon. besluit van 12 Juni 1914, althans gedeeltelijk. In 1923 werd de naam voor of ficieren-machinist veranderd in dien van officieren van den marinestv.dienst en de opleiding der adspirant-officieren samengevoegd met die der overige adsp.marineofficieren. Als men bedenkt, dat in 1923 de technische ontwikkeling reeds ver gevorderd was, dan is de naam stoomvaartdienst toch zeer vreemd, niet het minst om dezen to kiezen als titel voor een of ficierencorps der marine. Van de officieren-vlieger, die bij den marineluchtvaartdienst zijn, spreekt men toch ook niet van officieren van den marineluchtvaartdienst, als titel? Bij de Fransche marine noemt men de officieren M.S.D.: mécaniciens, bij de Duitsche marine ingénieur en bij de Engelsche marine marine-engineer.

Mutsenlintje. De matroos noemt zijn collega aan 'boor'cl, den stoker: roethaan; de gezamenlijke stokers: het zwarte koor, en den marinier pat. Pat, omdat de marinier in Indie op den staanden kraag van zijn witte jas een patje (kraag-distinctief) draagt. Het zijn gemoedelijke scheldnamen, die men elkander over en weer toedient. De marinier op zijn beurt zegt sarcastisch „zeeman - tegen den matroos of noemt hem „mutsenlintje-. Men zegt, als ergens veel matrozen bijeen zijn ook wel: „Er waren heel wat mutsenlintjes in de zaal". Het mutsenlintje is een zwart lint, waarop met goudgeel borduursel in gotische letters: „Koninklijke Marine", is aangebracht. Zwart, omdat daarmee aangegeven wordt, dat de draper van dit lint tot de actieve marine behoort ter onderscheiding van de reserve, die vroeger een licht-blauw mutsenlint

droeg. In Indie wordt het mutsenlint om den bol van den bamboehoed (zie aldaar) gedragen. De officieren van de marinereserve dragen een blauwen état-majorband.

Muziektent, Muziek op de brug. De „muziektent- is een uitdrukking van de adelborsten, waarmee het olie- en azijnstel wordt bedoeld. „Muziek op de brug" is het gezamenlijk meten van de middagbreedte (afstand van een plaats op de aarde tot den evenaar, gemeten langs den door die plaats gaanden meridiaan, uitgedrukt in graden) door alle zeeofficieren op de brug om 12 uur 's middags.

N.

Nieuwediep. De meest verwenschte, doch ,00k meest begeerde plaats door elken marineman. Nieuwediep is eigenlijk de marinehaven te Den Helder, het Nieuwediep, zooals Willemsoord het commandement der marine te Den Helder is, nl. de gezamenlijke maritieme inrichtingen aan den wal, waaroncrer het „Paleis -, —

commandementsgebouw der marine —, Kon. Instituut e.d. en de marinewerf. Er is geen plaats ter wereld, waarop en waarover de marineman zoozeer kankert, doch waarnaar hij, als hij op de wereldzeen, in Oost- of West-Indict vertoeft, zoozeer verlangt als Nieuwediep. Het is en het wordt nog herhaaldelijk bespot, doch ook bezongen, vooral in het bekende marinelied: „Nieuwediep, o stad van mijne droomen. . . **Nieuwedieper Lloyd**. Er zijn ,drie mogelijkheden — de K.L.M. niet meegerekend— waarmede men van en naar Indict vervoerd kan worden en wel met schepen van de Mij. „Nederland -, van de Rotterdamsche Lloyd en van de Nieuwedieper Lloyd. De beide eerste hebben vracht- en mailschepen en de marineman, die met deze schepen naar en van Indict wordt vervoerd, is passagier. De schepen van de Nieuwedieper Lloyd zijn ... ionze oorlogsschepen! Thuisvaren met een der schepen van de Nieuwedieper Lloyd, wil dus zeggen: thuisvaren met een onzer oorlogsschepen.

Nor. In 1914 werden de van het Kon. Instituut voor de Marine komende adelborsten bevorderd tot luit. ter zee 3e klas en daarom direct in de longroom opgenomen. WOordien kwamen zij als Adelborst 1 e klas aan boord en was er op de schepen een, afzonderlijk voor hen bestemd verblijf, de voorlongroom. Dit adelborstenverblijf werd van oudsher de Nor genoemd, In dienzelfden stijl noemden zij de bergplaats voor hun vuilgoedzakken en kooien (toen ze nog niet in vaste kooien sliepen) de gribus. Den lezer, die bij Nor aan politiebureau denkt of aan gevangenis (bargoensch: de nor) wordt medegedeeld, dat de marineman deze inrichting: „Medusa- noemde, althans omstreeks 1880. Er is nog een oud marineliedje, waarvan het refrein luidde:

„En is dat dan niet naar je zin, Dan ga je de Medusa maar in!" De kruiser „De Ruyter" van 1936, was het eerste schip van den nieuwen tijd, dat wederom een afzonderlijk verblijf, de voorlongroom heeft, doch nu voor de jongere officieren.

Misschien zal het door ouderen, die de vroegere voorlongroom als de Nor kenden, weer zoo worden genoemd, doch veel kans, dat deze naam gemeengoed wordt, is er niet.

0.

Om de Noord. „Van om de Noord" is naar het Noorden. Zoo spreekt men ook „van om de Zuid- voor naar het Zuiden.

Onklaar. Men spreekt van onklaar als iets in gt ongereede geraakt is, hetgeen b.v. met de vlag of met den wimpel (verward tusschen lijn, touwen of stagen) het geval kan zijn en deze dus geklaard (wimpel of vlag klaren) moeten worden. Men spreekt ook van een onklaar anker (het symbool van onze marine) als om de ankerschacht een touw slingert; een klaar anker is dus een anker zonder deze symbolische aanvulling.

Op dek spuwen. Deze uitdrukking heeft de beteekenis van flink doen. Als een schepeling met veel bravour tegenover zijn masts optreedt (breed doet of flink doet, zooals men dat noemt) , dan wordt hem dikwijls toegeroepen: „F16, matroos! nou je pet nog scheef zetten en op dek spuwen". Dat is dus zoiets als 't toppunt van „flinkheid-. Bij Keesje is reeds gezegd, dat 't pruimen „uitgeroeid" is. Voor het

bestrijden van het op het dek spuwen had men trouwens ook zeer drastische maatregelen. De matroos die betrapt werd op het dek te spuwen, moest voor straf eenige uren met een spuwbalie voor z'n borst lopen, waarin iedereen vrij spuwen mocht. Het is niet noodig dit geval verder uit te werken, doch het is duidelijk, dat men het op dek spuwen wel spoedig afleerde!

Op hun rug thuisvaren, „Thuisvaren- verstaat iedereen, maar op hun of op je rug thuisvaren, dat lijkt niet zoo gemakkelijk. En Loch vaart elke marineman het liefst op z'n rug thuis, d.w.z met een passagiersboot, waar hij geen dienst doet en den geheelen dag in een „kresi malls- (luie stoel) kan liggen lezen of peinzen over blauw goed en zomerverlof.

Opschieten. Het touwwerk aan boord wordt met zon, of tegen zon opgeschoten. Het touwwerk met zon opschieten, wil zeggen, dat rechts geslagen trossen, het garenwantslag, ook rechtsom (met 106 zon, zegt men aan boord) in cirkelvormige bochten moeten worden neergelegd of aan klampen, kikkers en korvijnagels moeten worden belegd. Het links geslagen touw, zooals kabelslag, wordt linksom (tegen zon) opgeschoten en belegd. Van oudsher was en is het thans nog (hoewel alleen bij bijzondere gebeurtenissen) dat de lange einden van het touwwerk op Zon- en feestdagen of bij inspectie op het dek worden opgeschoten in allerlei figuren, b.v. in den worm van een anker, een ster e.d. **Op stootgaren liggen**. Met garens, — dat zijn onderdeelen van de strengen, die samengedraaid (geslagen, noemt men dat) het touwwerk of de trossen vormen, — iets vasthouden, dat snel en op commando moet worden gestreken. In figuurlijken zin is het „op stootgaren liggen", klaar zijn om te kunnen ingrijpen of te helpen. **Oranjerats**. De hutspot (aardappelen, wortelen en uien dooreen gestampt) noemt men bij de marine: oranjerats.

Oude wachtschip. Is een uitdrukking, die nog wel Bens gebruikt wordt als een marineman het over z'n moeder heeft: „Ik zei tegen 't ouwe wachtschip; „mensch, maak je om mij geen zorg", of: „'t ouwe wachtschip heeft me met Sinterklaas een fijn pakje gestuurd". Het wachtschip is een logementschip, waarop schepelingen tijdelijk geplaatst worden, in afwachting van hun nadere bestemming. Officieren gaan in dergelijke omstandigheden op non-activiteit (komt echter weinig voor) of met verlof.

Voor den marineman in het algemeen, was het laatste wachtschip tot aan den Meioorlog 1940, te Den Helder, de oude „Koningin Emma der Nederlanden", een afgetuigd fregat, dat in 1879 te water gelaten werd. Voor de stokers diende als logementschip het nog oudere fregat „Van Speijk" van 1882, en voor de torpedomakers was het logementschip ons oudste pantserschip „Schorpioen" van 1867, alle drie met ligplaats te Den Helder. Het wachtschip in 't algemeen, wordt ook wel het Hof je genoemd, althans zoo was het nog met de oude „Adolf van Nassau" omstreeks 1908. (Dit schip heette officieel „Adolf Hertog van Nassau"; werd in 1858 op stapel gezet en in 1861 te Vlissingen te water gelaten. Het heeft men dan 30 jaar dienst gedaan als wachtschip).

Overal. Is geen kledingstuk, zooals dat voor enkele jaren in de mode gekomen is, doch beteekent inderdaad „overal". Maar dan wat het rijzen betreft. „overal uit de kooien komen". Niet alleen dus aan stuurboord of alleen aan bakboord, niet het Prinsenkwartier of het Graaf Mauritskwartier, zooals de wachtkwartieren vroeger genoemd werden, doch overal rijzen. Let wel: opstaan, zooals een burger zegt als hij uit zijn bed stapt, doet men bij de marine niet. Bij de marine zegt men rijzen. Met „overal- houdt „uitporren" nauw verband. Vroeger was dit uitporren iets, dat met

ceremonien gepaard ging. Er was een officieel uitporlied, dat door drie man gezongen werd, nadat zij met veel lawaai met korvijngels langs de schenen van den of gang zwaar 'geroffel hadden laten hooren. Dat gebeurde een kwartier voor het aflossen van de wacht, dus 's nachts om kwart voor 12 en om kwart voor 4. Dit officieele uitporlied van 34 regels werd alleen bij bijzondere gelegenheden gezongen. Gewoonlijk was het ingekort tot enkele regels: „Kwart, kwart, Graaf Mauritskwartier te roer en te waak zal gaan, Graaf Mauritskwartier wilt boven komen, komt er uit in Gods naam; kwart kwart, het is lang genoeg gekwart; er uit kwartier, met alle man-. Als het Prinsenkwartier uitgepord moest worden zong men natuurlijk inplaats van Mauritskwartier, Prinsenkwartier. In en na den Franschen tijd werd het uitporren op deze wijze weinig toegepast. De tamboer blies de reveille als het overal was, en bij het aflossen van de wacht kreeg een korter uitporlied de overhand, dat aldus luidde: „Riften, rijzen met verlangen; wil den man aan 't roer vervangen. Laat de uitkijk niet langer staan. Rijzen, rijzen in Gods naam-. Dit uitporlied wordt, al is het zelden, nog wel eens gebruikt. Aan boord van de „Gelderland- tijdens den Balkanoorlog 1912-1913, in aanwezigheid van een groote internationale vloot, waar alle schepen natuurlijk zooveel mogelijk poogden iets van hun eigen aard en opvattingen uit te dragen, kwam dit uitporlied, doch dan alleen bij „overal-, aangevuld met de oud-Hollandsche signalen op den hoorn, de fluit en de trom, bij bijzondere gelegenheden weer in eere. Rijzen is 't onderzeebootcommando voor boven water gaan.

De ouwe. Men hoort deze uitdrukking inplaats van commandant, weinig of niet meer gebruiken. Er is in de laatste 40 jaren bij de marine gestreefd naar gemeenzaamheid tusschen voor- en achteruit. Dit lukte niet altijd en niet overal, niet het minst door den invloed van de maatschappelijke verhoudingen aan den wal. Het patriarchale tusschen patroon en werknemer was immers ook dikwijls zoek. Toch waren en zijn er nog schepen, waar zulk een patriarchale verhouding bestaat. Dat zit 'm natuurlijk niet in het schip, doch in de toevallige samenbindende krachten aan boord. In zulke omstandigheden hoort men „de ouwe" en ook „de kaan" gemoedelijk bezig en.

