

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en
16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h

06-25160899

www.tenanker.com

“Ten Anker”

Dit webmagazine bestaat uit een combinatie van eigen speurwerk, binnen gekomen berichten en aangeleverde redactie, gein en ongein over de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij, Binnenvaart ander maritiem nieuws uit het heden en verleden.



en



Disclaimer

Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website:

<https://www.tenanker.com>

en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

.....

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.



Nummer 16 – 6e jaargang – 21 april
2023



Discipline deel 2

Wraak

170 jaar Onder Stoom / Roetspoelen / deel 20

Kon. Marine in de Nederlandse Antillen 1966

Het persoonlijk dagboek van Ton Mink (vervolg)

Zeeziek...

De liefdesagenten van de Staatssicherheit deel 1

Van 's Lands vloot tot Koninklijke Marine deel 2

Valkenburg...

Discipline

door Murney Mintzer

Deel 2

Alles wat onze marine nodig heeft om haar onverwinnlijk te maken, is een boots zoals Michael Ignatius O'Halloran op ieder schip'... een boots, die geen boeken nodig heeft om hem te leren hoe hij met de bemanning om moet gaan.

In dien eenen nacht vielen den boots de schellen van de oogen. En den volgenden morgen was het een nieuwe persoonlijkheid die langs de dekken van de Walgren schreed. De bekende stem was weg, en vervangen door een enkel afgebeten woord tot de mannen. Het was niet zijn plan om in een dag tijds een persoonlijke revolutie te bewerkstelligen. Liever wilde hij de nieuwe techniek ontwikkelen in een geleidelijk tempo. Hij zag opeens in dat hij vele zaken tot nu toe verwaarloosd had. Tot nu toe had hij slechts zwak zijn invloed doen gelden onder de mannen die niet direct tot de dekmatrozen behoorden, zoals de mannen op de brug, bij de torpedo's en andere specialisten. Hij zag nu in dat zij allen toezicht nodig hadden. En met zijn pas verworven ondervinding en pas ontdekte kracht nam hij zich voor hun dat te geven.

Dien ochtend zou het schip opvaren naar de inschietplaats. Daar dat dus voor het oogenblik het meest belangrijke werk was, stevende de boots op de torpedowerkbank af, zoodra hij de dekploeg aan het werk gezet had. „Hela, boots,” riep Ryder, de chef van de torpedomannen hem vertrouwelijk toe, „geef mij een paar van je mannetjes om ons te helpen met dit vischje, wil je ? We hebben nog vreeselijk veel te doen en moeten weg, want om elf uur moeten we bij de schietschijven zijn ”

De boots fronste onheilspellend. „Komt niets van in,” antwoorde hij kort. „De dekmatrozen hebben hun eigen werk te doen. . en kijk eens hier, Ryder,” . zijn oogen boorden zich diep in het verbaasde gelaat van den ander.. „schiet een beetje op met die torpedo's. In een uur gaan de trossen los. Jullie zijn zoo verschrikkelijk langzaam dat je ons nog op zult houden.”

„Wel allemachtig!” Verbazing en woede streden om den voorrang op Ryder's gezicht. „Wij „zullen aan deze visch werken zoolang en wanneer we willen!”

Deze uitval miste allen invloed op den kleinen autocraat. „Je hebt mij gehoord” herhaalde hij met nadruk en nog een doordringenden blik uit zijn kleine zwarte oogen. Hij keerde zich om en staarde met een onbegrijpelijken blik een man aan, die een koersregelaar stond schoon te maken. Het zag er naar uit dat hij dien man naar de keel wilde vliegen. In werkelijkheid projecteerde hij zijn pas ontdekten wil op Ryder's ondergeschikten zoowel als op den chef zelf. Maar de jongeling die met de stuurmachine bezig was, was niet voorbereid op zulk een demonstratie. In zijn plotselinge verwarring liet hij het teere mechanisme op de metalen tafel vallen, greep het haastig weer en deed het terug in de ligplaats voordat iemand het gezien had.

Een uur later, toen zij gereed waren achteruit tusschen de andere torpedobootjagers en het wachtschip uit te stoomen, had de boots zooals gewoonlijk post gevat op de voorplecht om toe te zien dat de trossen op het juiste moment losgelaten werden.

Zooals gewoonlijk bewogen de manschappen zich werktuigelijk. Toen de stoomfluit ging, luisterden allen tot achter op het schip of ze de stem van den boots niet hoorden, wachtten een kort oogenblik op het achteloos bevel los te laten. Heelemaal op den boeg wachtte de man bij de tros en keek met een vaag gevoel van onrust om zich heen naar den boots en met een schok van verbazing zag hij de kleine figuur achter zich staan met gevouwen armen, en stijf gesloten mond, maar met oogen die hem vreemd aankeken. De pauze duurde slechts enkele seconden. Het schip ging reeds achteruit, trekkend aan de brakende trossen.

„Laat los daar voor!“ Er klonk een lichte geprikkeldheid in de stem van den kapitein, toen hij riep van de brug. Achter plonsten de trossen in het water, maar de man op den boeg had een oogenblik te lang vast gehouden en de achtersteven was daardoor omgezwaaid naar bakboord. Inplaats van recht achteruit te varen, aarzelde de Walgren en schuurde toen langs het naburige schip.

„Wat probeer je te doen, West? Wil je mij het dok in sturen?“ De kapitein van het andere schip verscheen met een stuk toast van zijn ontbijt in de hand, zonder pet en klaarblijkelijk genietend van de verwarring op West's gelaat. Een paal van de Walgren's railing knapte af. Een davit van de sloep kwam tegen het dekhuis van de andere boot en boog zichtbaar om. Toen met een kreunend geluid en het afknappen van de dunnere touwen, kwam de zonnetent naar beneden en het volgend oogenblik was de Walgren vrij.

De materiele schade was gering, maar toen de boeg vrij kwam van den achtersteven van de andere boot, ging er een hoonend gejuich op.

Schande daalde neer op de Walgren, een schande die vermengd was met een zekere geheimzinnigheid.

Een oogenblik verloor de boots zijn zelfverzekerdheid. Toen hij zich naar achteren haastte om de schade in oogenschouw te nemen, vermeed hij de oogen van zijn scheepsgenooten, aangegrepen door een onverklaarbaren twijfel. Toen drong het tot hem door dat hij niets gezegd had om den blunder te veroorzaken. Discipline! Er was geen discipline op het schip, dat was het! Hij had al direct begrepen wat het boek wilde. Nog een week zooals deze, en dan zou het schip misschien in ongenade vallen. Grimmig weerhield hij den woedenden woordenvloed die hem naar de lippen drong. Hij zou het voor het oogenblik hierbij laten en eerst eens kijken wat het boek te zeggen had betreffende wat men een man moest vertellen die een flater had begaan.

Midscheeps zag hij den schuldige staan en terwijl de rest van de bemanning hem stom-verbaasd aanstaarde, negeerde hij hem totaal. Terwijl hij aller oogen op zich gericht voelde, keek de boots op, maar er klonk geen vlamme woede uit zijn woorden toen hij zeide: *„Ik moet je later spreken. Ga nu naar beneden en help die palen weer overeind te zetten.“*

Toen de Walgren de inschietplaats breikte, buiten het strand van Coronado, was de sleepboot daar reeds op zijn plaats, de drie vlotten met schietschijven in een lange lijn achter zich

aantrekkelijk. Verscheidene duizenden yards daar achter en midden tegenover het punt waarop gevuurd zou worden, wachtte een andere torpedoboot; lichte rookwolkjes kronkelden uit de pijpen en bewezen dat hij onder stoom gehouden werd om de torpedo's van de Walgren langs de baan te volgen, ze terug te vinden aan het einde of op te nemen waar ze zonken. Deze oefeningen waren de finale en de climax van een succesvol jaar. Er zouden al heel gekke dingen moeten gebeuren als zij niet het zegeteken voor het schieten van dit jaar zouden veroveren. En de heele bemanning wist dat er niet veel reden tot ongerustheid was.

„Laat die kerels op het wachtschip maar lachen!” Luitenant Hewson, de dienstdoend officier, wierp vanaf de brug een blik achteruit op de verbogen davits en lachte toen vertrouwelijk tegen den kapitein. *„Zij zullen wel anders piepen als wij vanmiddag terugkomen met den eerewimpel en den bezem in den mast!”*

„Eigenaardig zooals die jonge Backus in de war was toen wij vertrokken.” West keek fronsend naar de groep mannen daar beneden op het voorschip. *„Waar voor den duivel zit de boots? Gewoonlijk is hij aan dek en zit ze allemaal achterna als we bij de schietplaats komen. Kijk eens naar hen. Ze schijnen hem te missen.”*

„U zoudt het nooit raden, sir,” lachte Hewson. *„Ik zag hem zoeven in de kaartenkamer in een boek zitten lezen! Stel u voor! . . .”* Hij zweeg plotseling om zich te bukken en door den afstandsmeter te kijken naar de witte boei die de vuurlijn aangaf. *„Zoodra we op snelheid zijn, zullen we op de lijn zijn”* verzekerde hij.

„Klaar, Morris?” riep West naar den jongen torpedo-officier bij de richt- inrichting.

„Klaar, Mijnheer!”

In de verte kroop de vierkante sleepboot voort met zijn sleep van vloten. Door den kijker was de schietschijf, opgericht op het middelste vlot, een klein plekje tegen het bleekblauwe water. West zette de telegraaf op „normale snelheid” en het schip bewoog zich onder hem. Aan dek keerde men zich tot Ryder's lanceerbuis midscheeps. Men seinde met handvlaggetjes vanaf de brug van de andere torpedoboot.

„Succes!” las een van de seiners hardop de boodschap.

„De Iron Duke mag ons wel succes wenschen,” merkte een kanonnier op. *„Die heeft het er verleden week slecht afgebracht. Niets over de lijn en een van zijn gyro's kapot. Torpedo's weg en die zoeken ze nog!”*

„En dat zal ons ook nog gebeuren.” Het was de boots die uit de kaartenkamer te voorschijn kwam en hen norsch aankeek. *„Jullie kunnen alleen maar kletsen!”* Met een wrevelig gegrom keerde hij hen den rug toe, en liep weg naar de mannen bij de torpedo's met het gezicht van iemand die tegenspoed voorspeld heeft en nu alle verantwoordelijkheid van zich afschuift.



Ik zag hem een oogenblik geleden lezende in de kaartenkamer.

De dekmatrozen vergaten te grinniken toen zij hem nastaarden. De overtuiging waarmede de oude man gesproken had gaf zijn gehoor een vaag gevoel van onbehaaglijkheid, want al had hij niet altijd gelijk, men beschouwde hem toch wel als iemand die wist welk ongeluk de reputatie van een schip kon bedreigen. Zij hielden zichzelf nu voor, dat gedurende twee jaar de Walgren alle andere booten de loef afgestoken had met schieten en beschouwd kon worden als de beste van de torpedootjagers wat dat betrof.

„Stel je voor dat een van Ryder's torpedo's..... ”

„Oh, hou je mond!” Sour by keek den spreker van opzij aan, vischte een verkreukelde sigaret uit den zak van zijn overall. „Dat is het oude liedje!” Toen, minder vertrouwend, alsof hij probeerde zichzelf te overtuigen, voegde hij er aan toe: „Hij zou tien tegen een op deze trekschuit wedden tegen de heele verdere marine.”

Het schip voer nu sneller en hief zich uit het water toen het vooruit snelde naar het punt vanwaar gevuurd zou worden. Aan stuurboordzijde kwam ook de Southey opzetten, klaar om de torpedo's langs de lijn na te jagen. De mannen bij de lanceerbuisen werden rusteloos; zij wisten dat wat voor hen lag slechts een proef zou zijn op de ijverige voorbereidingen. Er kon van alles gebeuren. De torpedo's zouden ver uit de richting kunnen vliegen, weifelen en halverwege zinken, of er eenvoudig van door gaan zoals die van de Southey hadden gedaan. Maar als zij zouden falen dan zou het zijn door iets wat al achter hen lag, een of andere zorgeloosheid of iets wat zij verwaarloosd hadden en wat niets nu meer in orde zou kunnen maken

Vanaf zijn plaats bij een lanceerbuis keek Ryder, niet op zijn gemak, naar de stijve figuur van den boots. Het signaal van de spreekbuis weerklonk. Ryder leunde voorover.

„Klaar om te vuren!” herhaalde hij werktuigelijk.

De roode vlag wapperde vroolijk in den top. De Walgren schoot vooruit door een gladde zee, Ryder en de man bij de achterste lanceerbuis brachten hun ooren dicht bij de spreekbuisen voor hen, draaiden de baksinrichting en de buizen schoten keurig uit.

Na een oogenblik stilte klonk een gegrom diep in Ryder's buis. Plotseling gleed de stalen cylinder er uit en schoot in de bruisende zee. De tweede volgde onmiddellijk. Een dun wolkje kruitdamp kronkelde op uit de torpedo-lanceerbuisen.

Met kennersblik tuurde Ryder in het water waar de torpedo's verdwenen waren. Hij zuchtte diep toen de twee rijen luchtballen verschenen, die snel langs de oppervlakte voortkropen. De stoomfluit van de Walgren weerklonk toen hij vooruitschoot langs de baan, den scherpen boeg opheffend bij het opvoeren van de snelheid.

„Goede schoten, allebei.“ Ryder keek triomfantelijk naar den boots terwijl hij dat zeide.

Vanaf de achtervolgende torpedooten waren aller oogen gericht op het duidelijk zichtbare witte spoor, terwijl de schepen, zacht rollend door de gladde zee gleden.

„Nu, dat gaat een goed gangetje!” Kapitein West's oogen schitterden toen hij met een hoofdknik in de richting wees die zij volgden. „Recht toe, recht aan! Boots! Haal maar vast een bezem te voorschijn voor den mast!... Hij brak plotseling af. Een verschrikte kreet klonk uit een dozijn kelen.

„Hij springt op! Heelemaal uit het water!”

De boots was zoo klein dat hij zich uit moest rekken om over het metalen schot van de brug heen te kijken. Hij was nog juist op tijd om een glimp van metaal te zien temidden van opspattend schuim. Daarachter vervolgde slechts één witte streep zijn weg. Een honderd paar oogen zochten het blauwe water af in een plotselinge stilte, een intense stilte, onderbroken door een minachtend gesnurk van den boots.

„Geslagen! En door die troep dekpolitici van Ryder!”

De Southey veranderde plotseling van koers. Stoom kwam uit de stoomfluit te voorschijn. In een vlugge opeenvolging eenige korte stooten, het sein dat er gevaar dreigde. Toen zagen zij, die op de Walgren stonden, voor het andere schip iets wits door het water schieten, dat met een grooten boog op de boeg van de Southey afkwam.

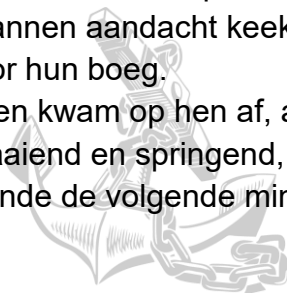
„Gyro onklaar,” legde de jonge Morris zeer ten overvloede uit, met een blik op den boots, alsof zelfs de jongste man aan boord, met de minste ondervinding nu het recht had aanmerkingen te maken.

„Maak de sloep gereed om hem op te pikken,” beval West kortaf.

Volkomen stilte heerschte op de brug van de Walgren toen de torpedo speelsch in het rond draaide en temidden van opspattend schuim recht op hen afkwam.

„Beide machines stoppen!” Met gespannen aandacht keek West naar de streep luchtballen die in hun richting kwam tot ongeveer voor hun boeg.

Weer veranderde het ding van koers en kwam op hen af, als gedreven door opzettelijke boosaardigheid, vlug en dreigend, draaiend en springend, terwijl het schip vooruit schoot, stopte en volle kracht achteruit ging. Gedurende de volgende minuten waren aller oogen gericht op dat draaiende zog.



Bron:

ACTUEEL WERELDNIEUWS
8^E JAARGANG NO. 4
JANUARI 1931

Wordt vervolgd



WRAAK.

Het is doodstil in de kampong. Slechts nu en dan dringt van uit de verte eenig geluid door: het knetteren van niet voldoende gedroogd hout, dat op de kampongvuren geworpen wordt of het gelach en gepraat der Europeesche fuseliers, die zich daaromheen hebben geschaard om uit te rusten van een dag vol strijd. De anders zoo vreedzame kampong biedt een akelig schouwspel

aan. Verscheiden woningen zijn tot den grond toe afgebrand en duiden met hunne nog smeulende palen op even zoovele heftige worstelingen tusschen de Europeanen en de inboorlingen, Door de plotseling invallende duisternis is het den fuseliers nog niet mogelijk geweest, deze sporen van den strijd te doen verdwijnen. Hier en daar liggen op donkere plekken en in het hooge gras nog enkele lijken van inboorlingen, wien het gelukt is, tot in d kampong' door te dringen. Plotseling wordt de stilte verbroken door hot geritsel van het struikgewas. Een paar schitterende oogen turen voorzichtig spiedend rond en een menschelijke gedaante treedt met sluipende schreden te voorschijn. Het is de gebogen gestalte eener oude inlandsche vrouw. Zij schijnt iets te zoeken. Telkens houdt zij stil, om rond te zien, of niemand haar bespiedt, om dan weer van de eene donkere plek naar de andere te sluipen, eiken doode te betasten on zich vervolgens weer mismoedig af te wenden, om bij de volgende schuilplaats hetzelfde te herhalen. Eindelijk schijnt zij gevonden te hebben, wat zij zocht. Alle omzichtigheid vergetende, werpt zij zich op den grond neder, en breekt los in jammerklachten, naast het lijk van een jongeling in rijk versierde kleederdracht, met een klewang in de bruine handen en een woesten trek op liet voor een inlander zeer regelmatig gevormde gelaat. Een klein rond gat in het voorhoofd wijst de plek aan, waar het moordend lood hem getroffen heeft. O, zij heeft het wel gevoeld dien morgen, toen hij, haar eenige zoon, aan het hoofd eener schare dapperen uittrok, dat zij hem zoo weer zou vinden, gelijk zij ook zijn vader had gevonden op den avond van de eerste botsing, die tusschen de inlanders en de vreemdelingen had plaats gegrepen. Zij had ook gelukkige dagen gekend, dagen van voorspoed en vrede aan de zijde van haar echtgenoot. Maaide Europeanen waren gekomen en er was een roep gegaan door het land, eene oproeping ten strijde; de groene vaan van den profeet', was ontplooid tegen de ongeloovigen, die de dienaren van Allah wilden ten onder brengen. En zo waren opgestaan als één man; zó hadden naar de wapenen gegrepen on zich gereed gemaakt tot de groote worsteling voor de vrijheid en het geloof. En aan het hoofd zijner volgelingen was hij uitgetrokken, dien zij gediend had als een slavin en bemind met geheel haar ziel. Maar de vreemdelingen waren gekomen met hunne moderne moordwerktuigen en zij hadden in bloed gesmoord het verzet, verbannen de hoofden en doen buigen de bevolking onder hun ijzeren juk. En zij had hem gevonden op den avond van die eerste nederlaag, met een kogel in het voorhoofd en de met bloed bevlekte klewang in de verstijfde handen. En zij, de kleine, zwakke vrouw had hem opgenomen, en door de vertwijfeling tot de uiterste krachtsinspanning in staat, had zij hem ongemerkt op een veilige plaats gebracht, waar zij hem had doen begraven volgens de oude gebruiken van het land. Het eenige wat zij van hem behield was de klewang, waarmede hij zich dien dag op den vijand geworpen had. En de jaren zag zij aan zich voorbijgaan, terwijl zij daar neerzat bij het lijk van den eenige, die haar overgebleven was, de jaren van smaad voor haar volk. En de haat, die wortel geschoten had in het hart der geloovigen, werd aangewakkerd door de opruiende woorden der hadjih's, die van kampong tot kampong trokken om op te wekken tot den heiligen oorlog. En niet te vergeefs was die opwekking geweest. Telkens en telkens weer openbaarden zich door het geheele land teekenen van verzet, maar steeds werd dit krachtig onderdrukt. O, hoe dikwijls had zij niet haar zoon tot zich geroepen in die jaren van schande, en hem gewezen op den heiligen plicht, dien hij te vervullen had, den plicht, om wraak te nemen over den dood zijns vaders. En met welgevallen had zij hem zien opgroeien tot een krachtigen man, had zij de uitingen van haat gehoord, die hij zich tegen de vijanden van zijn land liet ontvallen, had zij gezien, hoe hij zich

aansloot bij de hardnekkigste partijhoofden. En kort geleden was hij tot haar gekomen en had haar in opgewonden bewoordingen medegedeeld, hoe hij aangewezen was, om den aanval te leiden tegen de Europeesche bezetting van een naburige kampong, Hoe had haar hart geklopt van wilde vreugde, toen zij hem had zien uittrekken om den dood zijns vaders en de schande van zijn land te wreken, met de klewang, die zij zelf hem had gegeven, in de hand. En nu is haar hoop vervlogen; haar eenig kind is haar ontrukkt, en haar wraak moet voor eeuwig onbevredigd blijven. Maar is zij er dan zelf niet, om den dood van man en zoon te wreken op hen, die haar land onderdrukten ? Met vlamme oogen en hijgende boezem richt zij zich op en ontnemt de klewang aan de hand van den doode. Plotseling wordt de stilte verbroken door het geluid van naderende voetstappen. Dieper duikt de inlandsche neder in de schaduw, den woesten blik gericht op hem, die langzaam uit de duisternis te voorschijn komt. Het is een nog jong officier, die juist zelf de ronde heeft gedaan langs de verschillende posten en nu in gedachten verzonken terugkeert naar de hoofdwacht. Hij ziet niet, hoe daar onder die beschuttende boornen twee magere bruine handen zich vastklemmen om het gevest van de klewang, hij hoort niet den vloek, die aan de lippen der oude vrouw ontsnapt. Nog eenige oogenblikken en met een vreeselijken kreet werpt zij zich op den naderende en stoot hem de klewang diep in de borst. Het wapen wegwerpende, neemt zij het lijk van haren zoon in hare armen en verdwijnt er mede in de schaduw van het geboomte. De dood van al, wat haar dierbaar was, is gewroken.



ZOEM-ZOËM.

BRON: JAARBOEKJE DER ADELBORSTEN 1904



ROETSPOELEN

20



Aan boord van het vliegkampschip (1948 - 1968) Hr. Ms. Karel Doorman werden de ketels na elke 1000 ketelaren geroetspoeld. Doordat dit schip geen roetblaasinrichting kende, bleef het roet achter op pijpen, wanden, oververhitters en stoom- en waterhouders. De roetvorming was aanzienlijk doordat de ketelinstallatie stookolie als brandstof gebruikte. Een roet laag op pijpen en oververhitters doet de warmte-overdracht verslechteren en veroorzaakt uitwendige corrosie. Roetspoelen viel onder het tweede trap onderhoud en werd door de eigen bemanning uitgevoerd. Zoals zal blijken was het lichamelijk zwaar en smerig werk.

Het vereiste een aanzienlijke organisatie om het benodigde materiaal en personeel met de bijbehorende verzorging beschikbaar te krijgen en te houden.

Toezeggingen voor assistentie waren niet moeilijk te krijgen, doch de realisatie ervan leidde vaak tot grote conflicten waarbij de partijen hun hoogste rangen aan boord moesten mobiliseren. Doordat het gehele proces van ketel afzetten, reinigen en weer opstoken per

ketelruim ongeveer 40 - 48 uur kostte en vliegoperaties in die periode niet mogelijk waren, had de roetspoeloperatie een groot effect op de operationele inzet van de Doorman. Het is dan ook logisch dat deze werkzaamheden gewoonlijk in het weekend en op zee plaatsvonden en dat de druk op het betrokken MK personeel gedurende deze reinigungsoperatie zeer groot was. Een periode van 1000 keteluren is slechts 42 vaardagen, zodat dit roetspoelen van de 4 ketels praktisch elke reis plaatsvond. Roetspoelen vond altijd plaats op zee, omdat dan het MK bedrijf voor de toelevering van heet water, lensmiddelen, gereedschappen, pomp capaciteit enz., enz. beschikbaar was en de logistieke ondersteuning de minste inspanning vroeg. Wel werd bij voorkeur het weekend op zee gebruikt, hetgeen de interesse van de bemanning welke de roetspoelploegen moest assisteren minimaal deed zijn.

Technische Installatie.

De machinekamerinstallatie van de Doorman bestond uit twee voortstuwingsunits. In tegenstelling tot wat men algemeen ziet, stonden de ketels, turbines en de bijbehorende hulpwerktuigen, behorende tot een unit, in één compartiment.

De ketels waren Admiralty boilers, d.w.z. in een gelijkbenige driehoek, bestaande uit een stoomhouder boven en twee waterhouders beneden, wordt in het centrum (de vuurhaard) brandstof verbrand. De rookgassen passeren de oververhitters, waar verzadigde stoom wordt oververhit en de pijpenbundels waar de verzadigde stoom gevormd wordt. De pijpenbundels verbinden de waterhouders met de stoomhouder. De oververhitters elementen liggen horizontaal tussen de pijpen.

Benodigd gereedschap en materiaal.

- 2 lange recht spuitende lansen, 2 lange dwars spuitende lansen, 2 korte recht spuitende lansen, 2 korte dwars spuitende lansen.
- 2 spuitstukken met 4 twee duim slangen, diverse soorten roetzagen en roetvlaggen.
- verlichting (diepstralers in gebruik aan de buitenzijden en 24 volt ketelverlichting in gebruik in de vuurhaard en tussen de pijpen en de oververhitters) met bijbehorende apparatuur.
- zeep, borstels, handschoenen, kaplaarzen, anti-flash gear, ademmaskers, regenkleding, overalls en werkkleding voor het betrokken personeel.
- nieuw plaatpakkingmateriaal, nieuwe pakkingtape voor de luiken, gereedschap als hamers en bolpijpen om nieuwe pakkingen te maken.
Ringsleutels, schroevendraaiers, beitels enz.

Gezien het hardnekkige tekort aan gereedschap en materiaal diende dit tijdig "georganiseerd" te worden.

Effecten op het personeel.

Er werden twee ploegen samengesteld, elk bestaande uit een (jong) officier, een sergeant, een korporaal en 7 manschappen. Hoewel dat uiteraard officieel niet gezegd werd, werden alleen stevig gebouwde machinisten geselecteerd (elektromonteurs maakten toen nog geen deel uit van de MK bemanning).

De totale machinistenbemanning voor de ketelruimen, de machinekamers, de buitenboel, de NBCD van het scheepsbedrijf en de benzineopslag, de stoomkatapult en de remkabels behorende tot het vliegbedrijf bestond totaal uit ongeveer 120 man, t.w. 15 officieren, 30 onderofficieren en 75 korporaals en manschappen.

Zoals reeds gezegd bleef de voortstuwing, weliswaar iets verminderd beschikbaar, dus de selectie van twee ploegen van 9 man was altijd weer een probleem. Diverse schema's werden door het personeel bijgehouden om de "ellende" eerlijk te verdelen.

De huishoudelijke dienst van het schip was er ook bij betrokken. De wasserij diende gebruikte kleding tijdens de rustperiode van de ploeg te reinigen. Maar ook diende de voortdurende honger van de ploegen gestild te worden d.m.v. brood, beleg, veel melk (zeer schaars in die tijd en de smakelijkheid was sterk afhankelijk van de bedienaar van de "mechanische koe"), warm eten na het douchen op niet-standaard tijden enz.

Het roetspoelproces verbruikte zeer veel water. Onder de voorbereidingen viel dan ook het optoppen van de voedingswater- en drinkwatertanks. De vier grote en 2 zeer kleine verdamperen waren absoluut onvoldoende in capaciteit, zodat het drinkwaterverbruik van de rest van de bemanning aan restricties onderhevig was.

Verloop van de operatie.

De normale bedrijfssituatie was dat de stoomsystemen van de twee machinekamers gescheiden te werk stonden, alleen het voedingswater transportsysteem stond in communicatie. De gehele operatie startte dan ook met het combineren van de stoom- en condensaatssystemen van beide units gevolgd door het afzetten van de twee ketels van het aangewezen ketelruim. Merkwaardig was alle aandacht die deze fase altijd kreeg. De leiding was zeer nerveus en wachtte in spanning af hoe de jonge chef van de wacht en zijn divisie het zouden klaarspelen. Deze "slachtoffers" begrepen die nervositeit nooit.

Na het in communicatie komen werden de branders in de gestopte ketels afgezet en met behulp van de hulpwerktuigen werden de ketels "leeg gedraaid". Vervolgens werd het ketelwater door middel van spuien ververst.

Tijdens het afkoelen werden de luiken van de vuurhaard, de oververhitters en de ketel zowel aan de voorzijde, de achterzijde als aan SB en BB zijde geopend. Na het afkoelen volgden de



eerste inspecties. In deze fase werden tevens de klachten van de ketels, zoals stoom-, lucht-, brandstof- en waterlekkages verholpen.

Een nieuwsgierige blik door de brander mond in de vuurhaard. Het vuurvaste cement van de brander mond is reeds hersteld.

Na de vuurhaardinspectie volgde het herstel van de vuurhaard bemetseling. Een secuur werkje van uithakken en

weer opmetselen met behulp van vuurvast cement. Het afvoerputje in het midden van de

vuurhaard werd opengehakt en de gehele bemetseling werd ingesmeerd met Bostic compound. Dit materiaal vormde een waterdichte laag over de bemetseling en moest voorkomen dat water onder de bemetseling terecht zou komen. Bij het weer opstoken van de ketel zou water onder de bemetseling tot stoomvorming leiden hetgeen de bemetseling ernstig kan beschadigen. De pijpen en de oververhitters werden vervolgens besproeid met het roetoplosmiddel " Klegris K ". De volgende stap was het starten van de hulp voedingspomp. Deze pomp zoog warm water uit een d.m.v. verzadigde stoom en drains verwarmde tank en voerde dit met een druk van 5 bar aan de lansen toe. Het daadwerkelijke spoelen begon. De lansen waren ongeveer anderhalve meter lang en werden tussen de pijpenrijen geschoven. Vervolgens werd de toevoer waterkraan geopend en door de lans heen en weer te halen werd het roet weggespoeld. Alle zwoegers werden uiteraard drijfnat. Dit was echt de smerigste fase van de gehele roetspoeloperatie. Doordat het andere ketelruim te werk bleef staan en alle vier afvoergassenkanalen in één schoorsteen te samen kwamen was de natuurlijke trek door de openstaande ketels enorm. De kans op een stevige verkoudheid en stijve spieren was dan ook reëel. Ondanks alle beschermende kleding en maskers kwam het roet overal en irriteerde de neus en mond. De remedie tegen deze inwendige vervuiling van de betrokkenen was kennelijk veel melk drinken. Een remedie tegen uitwendige vervuiling was vaseline. Het spoelen begon boven in de ketel onder de stoomhouder en er werd gewerkt aan de buitenzijde van boven naar beneden en vervolgens vanuit de vuurhaard wederom van boven naar beneden.

Na het spoelen volgde het roetzagen van de lagen cokes en hard vuil op de bovenzijde van de waterzakken. Deze fase was altijd uiterst zwaar, langdurig en zeer vermoeiend. Een roetzaag is ruim één meter lang, heeft een handvat van 30 centimeter en lijkt op een haarkam, maar dan met tanden van 4 centimeter lang en 4 - 5 centimeter uit elkaar. Dit moeilijk hanteerbare werktuig moest dan in de pijpenrijen geschoven worden en door op en neer halen dienden cokes en roet dan gebroken en naar buiten gewerkt te worden. Vooral als het roetspoelen nog met een warme ketel moest beginnen, ontstonden er op de waterzakken na het spoelen keiharde lagen van cokes en roet. Met veel bruut geweld, gekanker en gezweet werden zo goed mogelijk cokes en roet verwijderd.

Na de nodige inspecties en aanvullende reinigungsacties werd het lensputje weer gesloten en alle luiken weer geplaatst. Een operatie die zorgvuldig voorbereid werd tijdens het spoelen, want meestal moesten praktisch alle (asbest) pakkingen van de luiken vervangen worden. Een zeer tijdrovend en voor een vermoeide ploeg zeer irritant werk. In deze fase werden de ketels eerst op lagedruk en later op werkdruk geperst met voedingswater om de reparaties te controleren.

Na het sluiten van alle luiken en een laatste inspectie werd de vuurhaard gesloten en werd de opstookbrander aangestoken. Ongeveer twee uur later werden de ketels weer gecommuniceerd met de te werk staande ketels, en werden de twee units weer gescheiden.

De volgende operatie was het reinigen, repareren en overbrengen van het gebruikte materiaal naar het andere ketelruim.

Daarna werden de units weer gecombineerd en werden de andere twee ketels gestopt.

Dezelfde roetspoeloperatie vond nu plaats in het andere ketelruim.

Het geheel kostte praktisch 4 dagen, waarbij gewerkt werd in twee ploegen, 8 uur op, 8 uur af.

De zeewacht divisies werden pas na een rustperiode van het personeel, dat aan de roetspoeloperatie deelgenomen had, weer op volle sterkte gebracht.

Na deze periode volgde uiteraard een schoonmaakperiode welke door het personeel van de 3 zeewacht divisies tijdens de wacht uitgevoerd werd. Het schoonspuiten van de scheepsvlakken, trappen, vloerplaten, ketelwanden, fundaties en het reinigen en smeren van pompen, afsluiters, afstandsbedieningen, verlichting, ventilatiekokers en het witten van de stoomleidingen kostte heel veel tijd. Deze laatste fase kreeg altijd de volle aandacht van de top van de Technische Dienst organisatie.



Koninklijke marine in de Nederlandse Antillen

Commandant der zeemacht in de Nederlandse Antillen: commandeur P. W. C. de Vos, sedert 30 juli commandeur A. J. de Graaff, adjudant in buitengewone dienst van Hare Majesteit de Koningin

Het jaar 1966 ving aan met slechts één fregat in het Caribisch gebied, Hr. Ms. Van Amstel, welk schip eind januari deelnam aan de oefening Spring-board te San Juan. Half februari kwam de marine weer op sterkte door de aankomst van Hr. Ms. De Bitter.

Ook dit schip kreeg gelegenheid de operationele gereedheid op te voeren door deelname aan een Springboardperiode in maart.

Beide schepen kregen daarna regelmatig de gelegenheid gezamenlijk dan wel individueel te oefenen met als hoogtepunten de oefeningen Bon Dia in maart en Wie van de drie in oktober. Laatstgenoemde oefening werd geïnitieerd en bijgewoond door de bevelhebber der zeestrijdkrachten en speelde zich voor het eerst sinds jaren af op de Bovenwindse Eilanden hetgeen vele nieuwe en interessante problemen met zich meebracht.

Het vlagvertoon werd inmiddels niet verwaarloosd. Door de fregatten werden bezoeken gebracht aan Port of Spain (Trinidad), Grenada, Fort de France (Martinique), St. Lucia en Cartagena, terwijl Hr. Ms. Van Amstel tweemaal Suriname bezocht bij afwezigheid van het opnemingsvaartuig aldaar.

Hr. Ms. Snellius bezocht Curaçao in juni en in oktober. Bij het laatste bezoek vond te Willemstad de aflossing plaats door Hr. Ms. Luymes.

Het vliegtuigsquadron 1 leverde ook een grote bijdrage in de activiteiten van de Koninklijke marine. Naast de eigen taak, bestaande uit opleidingen en interne oefeningen, werden vele diensten verleend aan schepen, inrichtingen en autoriteiten. Vier (C)S-2A's namen deel aan de Springboardperiode in maart en in augustus werden enkele waardevolle oefendagen verkregen met de Amerikaanse onderzeeboot USS Chopper, welke een bezoek aan Curaçao bracht.

Helaas moest het squadron op 26 augustus een groot verlies incasseren door het verongelukken van een (C)S-2A waarbij de vliegers, luitenant ter zee der 2c klasse J. Mantel en luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie E. Ypma, alsmede een passagier, matroos 1e klasse G. Folkerts, om het leven kwamen.

In april brachten 4 (C)S-2A's een informeel bezoek aan Suriname. Regelmatig vonden

navigatievluchten naar Sint Maarten plaats.

Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Beatrix en Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Claus inspecteerden de erewacht te Willemstad

Hr. Ms. L 9609 en Hr. Ms. Wamandai bewezen ook dit jaar weer hun grote waarde voor de marine in de West. Vrachtvervoer, assistentie bij Qua Patet Orbis en andere oefeningen, slepen van schijven en sonarkunstdoelen en zelfs het verlenen van havensleepdiensten gaven deze schepen veel en nuttig werk.

Aan het einde van het jaar onderging het landingsvaartuig een groot onderhoud waardoor het schip nog vele jaren zijn waardevolle diensten zal kunnen verlenen.

Hr. Ms. Poolster maakte in juni de traditionele bevoorradingsreis naar de Nederlandse Antillen. Voor de mariniers werden een viertal Qua Patet Orbis oefeningen gehouden alsmede een Bon Dia en de oefening Wie van de drie, waarbij een detachement op korte termijn naar Sint Maarten werd overgevoerd. Voor de marinierskazerne Suffisant was het een goed jaar. Zowel de Debrotbeker voor het algemeen puntenklassement, als de zilveren bal voor de winnaar van het voetbaltoernooi werden bij de marinekampioenschappen veroverd.

Op 30 juli gaf commandeur P. W. C. de Vos het commando in de Nederlandse Antillen over aan commandeur A. J. de Graaff, adjudant in buitengewone dienst van Hare Majesteit de Koningin, en op 2 november werd kolonel der mariniers A. F. van Velsen MWO als commandant van het commando mariniers in de Nederlandse Antillen opgevolgd door kolonel der mariniers V. J. L. Blom. De Nederlandse Antillen werden in 1966 bezocht door een twintigtal buitenlandse oorlogsschepen.

1 en hoogtepunt was het bezoek van Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Beatrix en Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Claus hetwelk plaatsvond in juli en waarbij Hr. Ms. De Bitter de eervolle taak kreeg toegewezen de hoge gasten over te voeren van Sint Maarten naar Saba en Sint Eustatius.

Bezoeken aan de Nederlandse Antillen werden onder meer gebracht door de staatssecretaris van defensie (marine), de bevelhebber der zeestrijdkrachten, de commandant van het korps mariniers en vertegenwoordigers van het ministerie van defensie (marine).

Niet onvermeld moge blijven dat het vliegtuigsquadron 1 weer vele uren heeft besteed aan diverse opsporings- en reddingsdienstacties.

Bron : Jaarboek Kon. Marine 1966

Het persoonlijke dagboek van Ton Mink (vervolg)

Vertrek uit Lissabon naar Plymouth.

Dit werd uitgesteld vanwege het huwelijk van Prinses Beatrix met Claus van Amsberg en werd de steven gericht naar Gibraltar waar het restant bier werd geladen want we zaten weer erg krap in het bier dankzij de dorstige Amerikaanse kelen die ze bij ons aan boord kwamen smeren.

Nu had ik tijdens een bingo feestje in het cafetaria een werphengel met molen gewonnen en ging deze in de haven uit proberen. Het resultaat was een armzalig klein rood visje die ik uiteraard terug heb gezet in het zilte nat.

Vrijdag 11 maart vertrokken we dan uiteindelijk toch naar Plymouth.

Prompt zaten we in de Golf van Biskaje in windkracht 7. Maar na zoveel ergere stormen was dit voor ons niet al te lastig en op 14 maart liepen we de haven van Plymouth binnen in de ochtend. Hier zouden we 2 weken voor onderhoud stil liggen.

Om 10 uur verliet de Engelse vertegenwoordiger in het matchmaker 2 squadron in de vorm van de onderzeebootjager HMS Agincourt ons.

Bij deze gelegenheid speelde onze scheepsband de "oo4 "op het kombuisdek enkele afscheidsliedjes o.a. "If you leave me I got crazy " , hetgeen uiteraard behoorlijk in de pul fietste.

Er werden diverse soorten bommetjes afgevuurd tot grote hilariteit van de aanwezige bemanningen. Rollen closetpapier werden over en weer gegooid ten teken van een laatste verbintenis tussen de beide schepen.

De Heineken vlag waaide in top en gaf bij het afscheid op zijn manier een vrolijke tint aan de dorstige Engelsen.

Toen het moment van weg varen was aangebroken , kwamen bij ons aan boord uit alle hoeken en gaten de brandslangen tevoorschijn , die met grote stralen water de bemanning van de Agincourt nat spotten die met een nat pak een snel heen komen zochten.

Dit ontlokte de commandant van hun de duidelijk hoorbare kreet "Basterds ! ". Temeer daar hij ook niet droog bleef.

Hun verweer hierop was erg zwak want 's-morgens had een ploegje stokers van ons onopvallend alle brandslangen van de "Agie "met stevig touw vastgebonden.

Als klap op de vuurpijl kwam er een bootje met Amerikanen van de Garcia aangevaren die de taak van onze brandslangen overnam toen de Agie al te ver was en de Engelsen bestookte met kroppen sla , bloemkolen en aardappelen.

Om 10.30 GMT bestond het matchmaker squadron aldus nog uit 2 schepen.

De donderdag 16 maart besteden we de dag met het nodige onderhoud.

Vrijdagavond trokken we de welbekende stapschoenen maar weer eens aan en vertrokken in zondagstenuet met een dubbeldecks bus naar de stad. In Engeland evenwel draaien ze 2 hoofdfilms achter elkaar en nog andere kleine reclame filmpjes. Al met al heb ik ruim 4 uur in de bioscoop gezeten.

Wel gaf ik de kaartjes controleuze mijn buskaartje in plaats van de bioscoopticket wat haar de kreet ontlokte , "Sir you gave me the bussticket "

"Sorry "!



De hierop volgende avond bracht ik weer in de bioscoop door maar nu in het "ABC "theater. Ook hier werden weer 2 films vertoond het als hoofdschotel "Honner in Terror ".

Na het eten van 2 hotdogs ging ik weer op terugtocht naar boord.

Op de zondagmorgen was er weer de aloude meeting in het cafetaria met de "004 " met veel potjes bier en het meezingen van de bemanning. De sfeer was meer dan gezellig.

Op maandag hebben wij met het verbindingdienst elftal bestaande uit telegrafisten , seiners en codeurs gevoetbald op "The Brickfields " achter het Marva kamp tegen de "Zandbakkers " Uiteraard werd deze wedstrijd tegen de korporaals met 4 tegen 2 door ons gewonnen want zij hebben inmiddels al een loopbaan bij de baas van ruim 6 jaar achter de rug met de nodige alcohol en zware van Nelle.

Maar gelachen hebben we volop. Als ik daar nog aan terug denk dan krijg ik weer kramp in mijn kaken.



Vrijdag 15 maart trokken we onze kicks weer aan en nu tegen de huishoudelijke dienst. Deze kluif was aanzienlijk vetter. Wij hebben de punten broederlijk verdeeld , 2 – 2 , en later de wedstrijd met Heineken nog besproken. De verder dagen verliepen normaal met onderhoud in alle geledingen en zonder noemenswaardige zaken om te vermelden.

Een ding is nog wel waard om te vertellen en dat is dat ik in de nacht van zondag op maandag wakker werd en niet wist waarom en hoorde toen water lopen en er hing een flinke dranklucht rond mijn bed.

De jongen boven mij was er ook wakker van geworden en vroeg mij wat ik toch allemaal uitvoerde.

Ik vroeg integendeel weer wat hij uitvoerde want ik voelde het nat worden door mijn deken en laken heen.

Hij deed zijn zaklamp aan en toen kwam de aap uit de mouw. Naast mijn bed stond een Janmaat met een grote straal op mijn bed te pissen.

Ik sprong eruit en bonkte hem een paar keer met zijn hoofd tegen mijn bed stang aan in de hoop dat hij wat nuchter werd. Dat hielp echter niet en hij kroop met het gezegde "Heerlijk "in het lege bed van een ander.

Deze kwam toevallig op dat moment net terug van passagieren en ging de officier van de wacht erbij halen.

Na een tik met de gumknuppel werd hij nu handtastelijk en behoorlijk onrustig. Daarom werd hij met behulp van omstanders “Knijpwaards “ in het vooronder gebracht waar hij de nacht heeft moeten doorbrengen.

Uiteraard mocht hij zijn gedrag de volgende morgen , op Parade , gaan toelichten met straf als gevolg.

Ondertussen moest ik de hele bende gaan opruimen. Na midden in de nacht gemandied te hebben lag ik rond half twee weer in bed maar dan wel in zijn droge bed.

Och het hoorde erbij en was snel weer vergeven en vergeten.

Dinsdag 29 maart vertrokken we weer uit Plymouth om te gaan oefenen in de Ierse zee.

De nu komende dagen werd er geoefend met Engelse jagers . Russell en Scarbrough en de submarine Finwhale en het moederschip Maidstone.

Woensdag gingen we in de avond voor anker nabij Rothesay waar we met de sloep naar de wal konden gaan. Volgens zeggen moest daar veel vis zitten en wierp ik op het kontje de hele avond mijn werphengel uit. Met droevig resultaat.

Niente Nada Niets gevangen!

De volgende dag werd er olie geladen in Campbeltown. Maar ondanks dat we vol olie zaten moesten we in de avond toch het anker in de Brodick-Bay uitwerpen want alle 2 stoomketels hadden de geest gegeven.

In die tijd viel precies 1 April en ik hou wel van een geintje en besloot, terwijl het wachten was op de Engelse Autoriteit wat we zouden gaan doen, door oefenen na noodreparatie of terug keren naar Den-Helder voor grondig onderhoud , een fake bericht te maken. Daarin had ik gezet dat we terug moesten gaan naar Plymouth en gaf dit bericht af in het verbindingsbureau en dacht dat ze het spelletje wel mee zouden spelen en hierom gingen lachen.

Maar als snel lieten ze me weten dat het bericht was afgegeven aan de commandant en het schip klaar voor vertrek werd gemaakt.

Toen ik dat hoorde begonnen er bij mij wel duizend belletjes te rinkelen. Sjonge wat kneep ik hem. Goede raad was duur.

Ik besloot de stoute schoenen aan te trekken en hoogstpersoonlijk naar de commandant te gaan en hem de situatie uit te leggen. Maar deze was niet in zijn hut en zodoende stapte ik naar de 1e Officier die van niks wist.

Toen ging er bij mij een lichtje braden en begreep ik dat ze mij een loer hadden gedraaid en het bericht helemaal niet hadden afgegeven.

Pffffff. Voorlopig geen 1 april grappen meer!!!!

Zaterdag hadden de stokers een huzarenstukje uitgevoerd want beide ketels waren weer hersteld en werd er weer opgestoomd naar Rothesay om daar de post op te gaan halen en vervolgens op zee weer te gaan oefenen met de andere schepen. Zondagavond lagen we weer in de Bay voor anker en kon ik niet de wal op want er moest ook nog zo iets als wacht in de radiohut worden gelopen.

Ook was er weer in de avond een gezellig samenzijn met de “004”

De andere morgen werd het anker al vroeg gelicht om op 08.45 uur weer uitgeworpen te worden in de “Lamlash-bay” waar de commandant voor een bespreking naar de wal ging.

Tegen het middag uur werd er begonnen met een oefening die 48 uur ging duren met de Finwhale die in dat tijdsbestek een 6 tal opdrachten moest zien uit te voeren en wat wij moesten zien te verhinderen.

De oefening kan nu niet gelijk een succes worden genoemd want vanwege windkracht 8 konden een aantal oefeningen niet worden uitgevoerd.



Woensdag 6 april werd er te Loch Striven (The First of Clyde) olie geladen en kwamen er ook 4 journalisten aan boord. Er werd een uitzending opgenomen van de "004 " wat ,s-avonds is uitgezonden op de Engelse Tv.

In de middag werd er afgemeerd in Faslane van waaruit er in de avond een bus was geregeld naar Glasgow om een deel van bemanning naar het "Palais de Dance " te brengen waar de band al spelend vanuit allerlei standen werd gefilmd. Uiteraard was ik ook een van de gelukkigen en waren er ook veel meisjes aanwezig die zich met ons bemoeiden. Een hele mooie afwisseling van het oefenen op zee.

De volgende morgen ging het richting Liverpool waar we op Goede Vrijdag 8 april aankwamen.

In de middag werd er zondagse dienst geblazen en wij stonden dan ook gelijk paraat om deze bekende Beatles stad te gaan bekijken met eigen ogen.

Liverpool is een oude , dorre en sfeerloze fabrieksstad wat het kleine moderne centrum niet kan verbloemen.

Temeer daar op deze dag alle winkels gesloten waren en iedereen vrij had.

Zo kon het gebeuren dat wij om half vijf al weer aan boord in de Gladstone-docks weer terug waren.

De zaterdag heb ik op gepaste wijze met een potje bier en de wacht lopen , doorgebracht.

Zondag 10 april was het "Open-House " wat inhoudt dat het chip voor bezichtiging aan het publiek toegankelijk is.

ER was een overweldigende belangstelling dat het schip van 2 tot 5 uur in de middag bevolkte.

Maandag de tweede Paasdag werd er een vijftiental bemanningsleden uitgenodigd door de Ford fabriek in Halewood om de motorrace nabij Chester in Noord-Wales bij te gaan wonen. Ik was er als de kippen bij om me hiervoor op te geven.

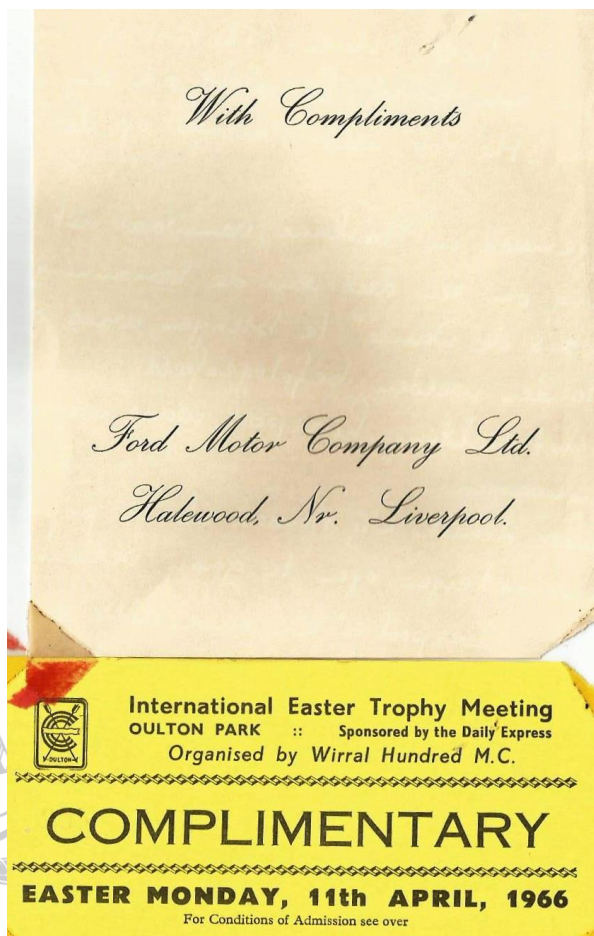
Om 1 uur in de middag vertrokken we met een prive-bus. Omdat de chauffeur de weg naar het circuit na herhaaldelijk vragen pas laat vond , waren we er een half uur te laat wat niet

wegneemt dat we een uiterst boeiende race hebben gezien in de 125 – 250 – 350 en 500 klasse en als toetje de zijspanrace.

Mike Hailwood de wereldkampioen in de 500 cc klasse was ook deze dag weer ongenaakbaar. Tegen 8 uur kwamen we voldaan maar ook door en door verkleumd van de kou in Liverpool aan.

Daarna spoedden wij ons naar het Kingston House waar de verpleegsters van een Liverpool's ziekenhuis speciaal voor de beide Matchmaker schepen een dansavond hadden georganiseerd. Het werd een geweldige avond!!!!

Dit was een afsluiting van de Paasdagen en ook ons afscheid van Liverpool want in de nacht vertrokken we richting huiswaarts naar Den-Helder waar we op donderdag 14 april half drie in de middag aankwamen in een ijzig koud Nieuwe Diep en voor het eerst in ruim 3 maanden weer voet op Hollandse bodem konden zetten en familie en kennissen weer konden ontmoeten.



MODEL A

OPGAVE VAN GOEDEREN, IN TE VOEREN DOOR EEN BEMANNINGSLID
 VAN Hr. Ms. "DRENTHE"
 KOMENDE VAN LIVERPOOL

Bij binnenkomst in te leveren bij de douane in enkelvoud, indien de eventueel verschuldigde belasting direct wordt voldaan, en in tweevoud, indien de eventueel verschuldigde belasting later door de commandant zal worden afgedragen.

Naam: MINK Rang: T.L.G. 2 Marinenummer: 29571

Soort van de goederen	Hoeveelheid	Waarde	Belaste hoeveelheid	Belasting-percentages	Verschuldigde belasting
SIGARETTEN	100	f 2,25			f
PARFUM	1 OUNCE	f 18,00			f
SOUVENIERS		f 30,--			f
		f			f
Totaal:					f

09 APRIL 19 66

(handtekening van het bemanninglid)

afdruk dienst-stempel

Opgave behandeld.
 Kwitantie I.U.D. 8a, nr.
 van 19.....
 De ambtenaar,

G 7530-17-709-1096-40.000-5-MDV 085/65-523919*-56

Hier blijven we tot 3 mei voor onderhoud liggen, wordt vervolgd...

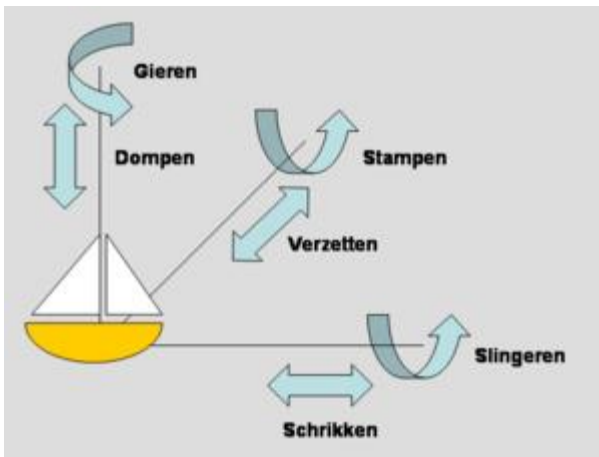
ZEEZIEK

In mijn Marinetijd ben ik maar EEN keer zeeziek geweest maar dat duurde dan ook een week lang. Toen ik de allereerste keer met Hr. Ms. Rotterdam naar zee ging op weg naar Canada was het niet zo best weer op de Atlantic. Voelde mij beroerd en zag de wereld voor een doedezak aan. Alle werkzaamheden gaan gewoon door natuurlijk, niks effe ruggen. Een week lang op droge beschuiten geleefd en wat water. Daarna was het over, nooit meer zeeziek of katterig gevoeld, wat voor weer het ook was. At gewoon alles wat de pot schafte en als het een vette speklap betrof dan had ik zelf meer van de collega's die het even niet hoefden. Zeeziek zijn is niet leuk maar je went aan de zeegang

Zeeziekte is een heel vervelende aandoening, die mensen overvalt als ze op een boot zitten die deint op de golven. De onregelmatige of juist ritmische bewegingen van de boot laat mensen die daar gevoelig voor zijn zich onwel voelen, zelfs tot overgevens toen. Bij zeeziekte hebben we meteen het beeld voor ogen van over de reling hangende mensen die er tamelijk groen uitzien. Wat is het, hoe komt het en belangrijker nog, wat kunnen we eraan doen?

Zeeziekte is heel vervelend, maar een echte ziekte is het niet. Het is de zee die je onwel doet voelen. Het wordt ook wel 'le mal de mer' genoemd, ziek worden van de zee. Zeeziekte is een bewegingsaandoening, **kinetose**. Hoe woeliger de zee, hoe groter de kans dat je zeeziek wordt. Toch krijgt niet iedereen er last van.

Genezing is niet mogelijk; je moet er doorheen. Wel zijn er preventief wat maatregelen te nemen die de kans op kinetose reduceren. Maak je een wat langere zeereis, dan treedt er na



een dag of drie gewenning op. Dat noemt men 'inslingeren'. Je raakt aan boord ingeslingerd, je krijgt zeebenen. Bijna iedereen kan slachtoffer worden van zee-ziekte en ook bijna iedereen komt er overheen.

Omdat zeeziekte geen echte ziekte is, kunnen zeezieke zeelui een dag zeeziekte niet claimen bij de ziektekostenverzekering. Zeelui die de neiging hebben om zeeziek te worden willen het liefst achter het roer staan, want daar heeft bijna niemand er last van.

Hoe langer je op een schip zit dat op de golven danst, hoe groter de kans is dat je ten prooi valt aan de aandoening. De positie van het schip ten opzichte van de golven en de frequentie van de beweging spelen daarbij een rol. Hoe heviger de beweging des te groter de kans dat je er last van krijgt.

De zes scheepsbewegingen

Een schip heeft, net zoals alle vrij te bewegen objecten, zes vrijheidsgraden. Over alle drie assen kan een schip draaien (roteren) of heen en weer bewegen (transleren). Door golven en stroming kan een schip op totaal zes manieren heen en weer bewegen. Deze zes bewegingen hebben ieder een eigen naam.

- **Rotatie**

- gieren, het heen en terug draaien om de staande as, bij wijze van spreken om de scheepsmast.
- slingeren, het heen en terug draaien om de lengteas.
- stampen, het heen en terug draaien om de breedteas.
De verzamelnaam voor deze draaiende bewegingen is rollen.

- **Translatie**

- dompen of deinen, het op en neer bewegen van het schip.
- verzetten, het naar links en rechts bewegen van het schip.
- schrikken, het naar voor en achter bewegen van het schip.

Je wordt misselijk omdat de bewegingen die het evenwichtsorgaan registreert niet kloppen met wat de ogen zien. Het evenwichtsorgaan zit in het oor en met je ogen open raak je door wat je ziet van de wal in de sloot. Het evenwichtsorgaan registreert dat het schip op en neer deint, maar je ogen registreren iets anders. Die bepalen positie aan de hand van het meedeinende schip. Je ogen zeggen: er beweegt niets en je evenwichtsorgaan zegt: er beweegt iets. De hersenen raken in de war en jij raakt de kluts kwijt en wordt misselijk.



Zeeziekte is een aandoening die heel persoonsgebonden is. Niet iedereen krijgt er last van, maar er zijn wel een aantal katalysatoren die er toe bijdragen. Wie bang is heeft grotere kans op zeeziekte, net als wie alcohol heeft gedronken. Vermoeidheid en warmte spelen ook een rol. Iemand die uitgerust en fit is slaat zich eerder goed door de rollende golven dan iemand die is afgepeigerd. Verder helpen infecties en sterke geuren niet. Je kunt aan boord makkelijk misselijk worden van de geur van diesel of uitlaatgassen. Wat anders zo heerlijk kan ruiken, kan aan boord van een stampend schip de trigger zijn tot misselijkheid: koffie, sigaretten, parfum of voedsel. Mensen met een sterk ontwikkeld evenwichtsgevoel hebben eerder last van zeeziekte.

Scheepsbewegingen

Het schip beweegt op de golven en er zijn drie scheepsbewegingen gemakkelijk te onderscheiden:

1. Stampen: de boeg van het schip duikt telkens in de golven om meteen weer omhoog te komen;

2. Rollen: het schip beweegt zich om zijn horizontale lengte as, de beweging gaat van links naar rechts en terug;
3. Gieren: het schip beweegt zich om zijn verticale lengte as, draait om zijn middelpunt. (zeg maar even niet meer rechtuit gaan)

Bij stampen valt de zeeziekte doorgaans wel mee, maar bij een combinatie van rollen en gieren is het oppassen geblazen. (paatjes pikken en kojangen)

Kinetose heeft een waaier aan symptomen en nevenverschijnselen:

- Duizeligheid,
- misselijkheid,
- braken,
- bleek gezicht,
- zweten,
- beklemmend gevoel
- angst
- rillerig gevoel
- verandering in de bloeddruk
- hoofdpijn,
- geeuwen,
- slaperigheid,
- extra speekselproductie,
- zuchten,
- hyperventileren
- futloosheid, afnemende werklust,
- verlies van interesse.



Een zeezieke voelt zich hondsberoerd. In plaats van te genieten van de zeereis hang je over de reling of lig je met een kotszak op bed. Er zijn verschillende remedies om zeeziekte te voorkomen. Een aantal daarvan is persoonsgebonden en kun je scharen onder de huismiddeltjes. Een vette maaltijd nuttigen is er zo een, of juist niets eten. Bij een ander werkt

een cognacje voor de reis erg goed. Of dat voor jou werkt zul je zelf moeten ondervinden.

Artsen adviseren om voor de afvaart juist geen alcohol te drinken. Er moet wel voldoende gedronken worden, maar dan in de vorm van water. Geen koolzuurhoudende dranken en koffie met cafeïne, is het advies. Voor vertrek een energierijke maaltijd nuttigen is niet verkeerd. Ben je aan boord en word je toch getroffen door misselijkheid, drink dan niet maar eet een zout koekje. Dat absorbeert het maagzuur. De slaperigheid, de afnemende werklust en de futloosheid maken de inzetbaarheid van iemand die aan boord moet werken beperkt. Zeezieke zeelui doen er goed aan de schipper te melden dat ze ziek zijn. Ook zeelui hoeven zich niet te schamen voor hun zeeziekte.

Zeeziekte is eigenlijk de uiting van een conflict tussen oren met het evenwichtsorgaan en de ogen. Door plat te gaan liggen en de ogen te sluiten kun je proberen dat conflict tussen de ogen, evenwichtsorgaan en de hersenen uit te schakelen. Zo voorkom je zeeziekte.

Voor het aan boord stappen bestaat de voorbereiding uit goed eten en drinken: geen koolzuurhoudende dranken en koffie, geen alcohol tot 12 uur voor de vaart en zorg dat je uitgerust aan boord stapt. Stress en zeeziekte zijn elkaars maatjes. Je kunt ook narigheid vermijden door wat te gaan doen en geïnteresseerd te blijven. Het beste is om aan dek in de frisse lucht te gaan staan, blijf als het even kan niet binnen.

Belangrijk is om je voor te bereiden en de maatregelen ter voorkoming van zeeziekte niet te laat te nemen. Stop dus op tijd met je koffie en borreltje, eet normaal en neem lichtverteerbare koekjes mee. Blijf eten.

Er zijn zeeziektepilletjes die je in kunt nemen. Ze zijn zonder recept bij de apotheek verkrijgbaar. Ook bestaan er pleisters, die je achter je oor kunt plakken, acupressuurbandjes en magneetpleisters. Neem je maatregelen wel op tijd: wie eenmaal zeeziek is, is te laat met de pil. Overleg wel even met huisarts, want veel middelen hebben bijwerkingen. Het middel moet niet erger worden dan de kwaal.

Zeeziekte is niet echt gevaarlijk, behalve als iemand dagen achtereen overgeeft en weinig drinkt. Dan loopt hij kans op uitdroging. De schipper moet altijd beducht zijn op zeezieke mensen die ietwat gedesoriënteerd over dek lopen. Ze kunnen zo in de war zijn dat ze vallen of zelfs overboord slaan.

Bij deze enkele tips die kunnen helpen bij het goed doorstaan van een zeereis. Sommige maatregelen kunnen voor vertrek worden genomen en andere aan boord:

- Ga varen met een stabiele boot;
- zoek aan dek een plaats waar de beweging het minst te voelen is en buig je nek licht en hou hem zo;
- doe lekker warme kleding aan en zorg dat je droog blijft;
- zorg dat je uitgerust bent ten tijde van het vertrek;
- probeer te gaan slapen;

- de beste plek is centraal in een hut zo diep mogelijk in het schip;
- kijk in de vaarrichting en neem de horizon als referentiepunt, maar fixeer dat punt niet;
- probeer de beweging te volgen;
- ga niet door een verrekijker turen;
- probeer je hersenen te laten herstellen door te gaan slapen;
- ga niet lezen;
- rook niet;
- zorg dat je in de frisse lucht staat, vermijd dieseldampen;
- als je al misselijk bent eet dan een zout koekje;
- ga liggen en sluit je ogen en wieg mee op de beweging van de golven;
- ga geen gesprek aan, zwijg maar een poosje;
- kauw op een stukje gember;
- drink cola zonder koolzuur (even schudden of wat suiker erin gooien), dat kalmeert de maag;
- stop een watje in één oor: ben je rechtshandig, stop het dan in het linker oor;
- slik vitamine C in een dosis van 2000 milligram per dag.



De meeste TIPS kunt je toch niet opvolgen op een oorlogsbodem want het is tenslotte geen cruise .

Stabiele boot uitzoeken

Een oorlogsschip is geen stabiel platform, je zit niet op Hr.Ms .Augurk.

Aan dek plaats nemen....

Jaja, aan je werk voddenbaal .

Slapen hihhi...

Werken zul je bedoelen en dan pas snurken.

Centraal in het schip ,...

Nou, daar vind je geen hutten maar de commandocentrale.

Niet door een verrekijker kijken .. De brug ligt er vol mee.

In de frisse lucht staan

Gaan liggen.....

Zwijgen....

Cola zonder koolzuur..

Watje in oor....

Frisse lucht gaat zo moeilijk als je in ketelruim of
machiniekamer bent.

Wat ben je aan het doen matroos?, ga met je kadaver aan het
werk.

Eeeh...ik wacht op manoeuvreerorders.

We gaan geen Cola dood maken.

WAT ZEG JE



De liefdesagenten van de Staatssicheriteit

Deel 1

De prijs voor liefde was verraad

Auteur: Albert J. Vinke



Portret van Erich Honecker in het DDR Museum (CC0 - Rakoon - wiki)

Dertigers, vrouwen, goede banen op schakelpunten van de macht, sommigen hunkerend naar liefde en genegenheid, anderen lijdend onder onbeantwoorde liefdes. Hun prille jeugdige bloei was voorbij. Toen was hij daar ineens, haar “Romeo”. Hij gaf haar liefde en genegenheid. De prijs die hiervoor moest worden betaald was verraad.

Jaren van hun leven hebben ze met een fantoom doorgebracht. De man van wie ze dachten dat hij hen liefhad en begeerde, handelde ijskoud in opdracht van de Oost-Duitse Staatsveiligheidsdienst (Stasi). Zijn affectie en hartstocht waren cynische misleiding met als doel hen in het net van de Stasi te strikken. Onder invloed van hun “Romeo’s” hebben zij jarenlang geheime documenten uit NAVO-bureau’s, uit ministeries en andere organisaties van de Bondsrepubliek Duitsland (BRD) gesmokkeld. Veel vrouwen wisten niet eens dat ze voor een Oost-Duitse geheime dienst werkten. De “Romeo’s” hadden niet alleen over hun eigen identiteit gelogen, maar ook over die van hun opdrachtgever. Dit artikel gaat in op de “Operatie Romeo” .

Seks en spionage

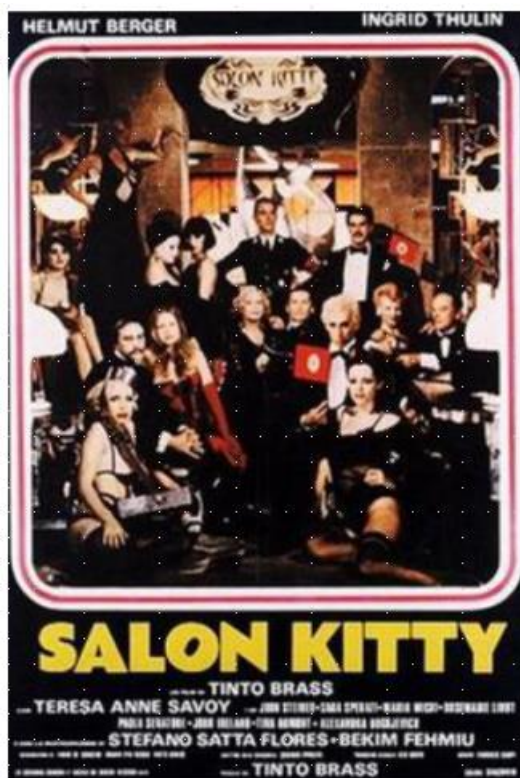
Sedert de mens oorlog voert wil hij weten wat de tegenstander in zijn schild voert, hoe sterk hij is, wat zijn bewapening is en hoe zijn legerorganisatie er uit ziet. Daartoe heeft de mens zich toegelegd op het krijgen van belangrijke inlichtingen, de spionage. Er was niet veel tijd nodig te ontdekken dat door seks, in welke vorm dan ook, zwakheden konden worden blootgelegd die gebruikt – of misbruikt – konden worden om essentiële inlichtingen te verkrijgen, de seksspionage.

Affaires speelden zich tussen man en vrouw af, of tussen seksegenoten. Een disproportioneel deel van de tot nu toe bekende seksspionage speelde zich af rond homoseksualiteit. Seksspionage is van alle tijden en duurt voort tot op de dag van vandaag, in vrijwel alle landen en in vrijwel alle milieu’s.

Wie kent niet het verhaal van Delila die een verhouding kreeg met Simson en hem verraadde aan de Filistijnen. Een beroemde agente was Mata Hari die voor de Duitsers spioneerde en veel mannen verleidde. De kwestie van de Oostenrijkse kolonel Alfred Redl die louche homobars bezocht en door de Russen werd gechanteerd. De nazi’s institutionaliseerden seksspionage bijna door het oprichten van het beruchte bordeel “*Salon Kitty*” in Berlijn. En dan was er bijvoorbeeld nog de kwestie Profumo in 1961-1963. Profumo was de Britse minister van Defensie die een relatie had met Christine Keeler, een prostituee.

In vrijwel de meeste gevallen van seksspionage waren het vrouwen die mannen betoverden en hen geheimen ontfutselden. In de Stasi-methode waren het mannen die vrouwen valse gevoelens en ware liefde voorspiegelden om ze tot verraad te dwingen.

De Romeo’s en hun methodes



Film over Salon Kitty

De Romeo-methode was een vooral door de Stasi en de Russische KGB gebruikt spionagemiddel om inlichtingen te verkrijgen. Haar hoogtepunt had deze methode tussen midden vijftiger en eind tachtiger jaren van de twintigste eeuw. Vanaf circa 1950 moesten agenten van de Stasi op zoek naar vrouwelijke doelen. De Tweede Wereldoorlog had een geweldig gat geslagen in de demografische opbouw. Miljoenen mannen waren gedood of vermist. Er was een groot vrouwenoverschot. De concurrentie in de strijd om een huwelijkskandidaat was enorm. In de jaren na de oorlog werkte Bonn als een magneet op ambitieuze jonge vrouwen uit de Bondsrepubliek. Ook in Bonn overtrof hun aantal verre dat van mannen. Alleenstaande vrouwen werden wantrouwend door getrouwde vrouwen bekeken. Het was bijna onmogelijk een vriend te vinden en als je er al een vond, dan was het moeilijk hem te houden.

Agenten van de Hauptverwaltung Aufklärung (HVA) van de Stasi benaderden voorzichtig secretaresses die op interessante posities werkzaam waren. Het waren

gewilde doelwitten, hooggekwalificeerde informatiebronnen die in de dagelijkse praktijk toegang hadden tot het werk van hun chefs en vertrouwelijke en geheime informatie konden inzien. Zonder bijzondere band met het ouderlijk huis en verdere familie waren zij vaak alleenstaand, de jeugdige bloei was voorbij en met een doorsnee leeftijd van vijfendertig jaar bevonden zij zich midden in de zogenaamde "gevaarlijke" leeftijd. In de vijftiger jaren werden op alleenstaande secretaresses zogenaamde "Beau's" afgestuurd. Bleef de relatie niet zonder gevolgen dan had de "minnaar" nog wel een "oom" in Oost-Berlijn die het resultaat van hun liefde onopvallend kon laten verdwijnen. Hiermee was tegelijkertijd de mogelijkheid geschapen dwang uit te oefenen om mee te werken. In de loop der tijd verschoven de morele opvattingen over abortus, zodat deze methode haar kracht verloor en de Stasi overging naar de methode "liefde".

Agenten bouwden een intieme liefdesrelatie op en overtuigden de vrijgezelle of gescheiden vrouwen van de noodzaak tot samenwerking. De agenten die zich van deze methode bedienden kregen later in de pers de naam "Romeo's". Het begrip Romeo-agent is echter hoogst misleidend, aangezien de gelijknamige held uit Shakespeares bekende tragedie zijn Julia liefhad en voor haar zelfs de dood inging. De DDR-agenten daarentegen hadden hun prooi slechts in zeldzame gevallen lief. Liefde was niet gewenst, afstand bewaren was het devies, dat wil zeggen mentaal. Anderszins was afstand bewaren niet gewenst. De alleenstaande en seksueel onbevredigde vrouwen wensten een echte liefdesrelatie. Een makkelijke buit voor de ervaren en geoefende verleiders van de Stasi.

Het was het beproefde recept. Een tipgever deed steeds een intensief onderzoek naar vrouwen die in een crisissituatie verkeerden. De mogelijke geschiktheid van de prooi werd dan bepaald. Dit “voorspel” duurde soms jaren. Passende Romeo’s moesten invoelend hun toenaderingspoging beginnen. In sommige gevallen werd een agent met een Romeo-opdracht het westen ingesluisd. In de Bondsrepubliek antwoordde hij eenvoudig op krantenadvertenties onder de rubriek “kennismaking” of contactadvertenties. Vaak werden eerste contacten op een onschuldige manier opgenomen, zoals een “toevallig” treffen in een café, als buurman helpen bij een kleine autoreparatie of als collega. Andere plekken waar gemakkelijk contact kon worden gelegd waren de “Alliance Française”, een Franse talenschool in Parijs waar vele secretaresses een opleiding volgden, alsmede de Bulgaarse Zwarte Zeekust, een gewild jachtgebied. Het was een goedkoop vakantiegebied voor West-Europeanen, waar gemakkelijk “vakantiekennissen” konden worden gevonden.

“De agent werd van te voren geschoold in het maken van een toevallige ontmoeting, die in werkelijkheid tot in het kleinste detail was voorbereid.”

Het overgrote deel van de seksspionage-affaires speelde zich af in het gebied rondom Bonn, omdat hier de ministeries waren gevestigd. De agent werd van te voren geschoold in het maken van een toevallige ontmoeting, die in werkelijkheid tot in het kleinste detail was voorbereid. Op deze manier schiep de agent al snel een vertrouwensbasis met zijn prooi die uitliep op een verliefdheid. In een handboek van de Russische KGB over de Romeo-methode werden enige passages gewijd aan de toenadering onder voorwendsel van liefde.

In de meeste gevallen leidde het eerste “toevallige” contact spoedig tot een seksuele relatie, hoewel ook zekere terughoudendheid werd betracht. In de gegeven lessen werden de intiemste details en de anatomie van de vrouw besproken. *“Met snelle seks bouwt men geen vertrouwensband op”* werd geleerd. Na verloop van tijd nam de relatie het karakter van een huwelijk aan. In alle gevallen werd een huwelijk beloofd. Was eenmaal het vertrouwen gewonnen, dan werd de vrouw het inlichtingenwerk ingezogen. In slechts een enkel geval werd openlijk verteld waarover het ging. Meestal werden zij onder *“valse vlag”* geworven, dat wil zeggen dat hen werd voorgespiegeld voor westelijke inlichtingendiensten of vredesbewegingen te gaan werken. De perfecte match: vrouwen en de wereldvrede. Wie kon daar nee tegen zeggen? Door het noemen van dergelijke organisaties werd vermeden dat de vrouwen uit morele of politieke gronden hun medewerking weigerden.

Veel secretaresses hadden in het begin aarzelingen of weigerden. Uiteindelijk waren zij toch tot medewerking bereid. De Romeo’s maakten hen wel duidelijk dat zonder hun medewerking hun relatie ten einde was. De weigering te trouwen werd ronduit gebruikt om de vrouwen af te persen. Karakteristiek voor alle Romeo-affaires was dat een motief voor hun medewerking het voortbestaan van hun relatie was. Hun grote liefde tot haar Romeo prevaleerde bij de meeste secretaresses boven hun loyaliteit aan hun werkgever en waren zij bereid te verraden. Zij werden in het inlichtingenwerk geschoold en ontvingen regelmatig een beloning, niet altijd in contant geld. Vaak werden vakanties, juwelen of andere dingen van waarde door de agenten

betaald. Deze manier van betalen had als voordeel dat de vrouwen zich zelf konden wijsmaken dat deze geschenken geen verradersloon was, maar een soort bewijs van liefde van de Romeo.

In enkele gevallen distantieerde de Romeo zich na verloop van tijd van de vrouw en werd een nieuwe agent aan haar gekoppeld. Soms lukte dit, soms verzette de secretaresse zich daar heftig tegen.

De blik van de Stasi was zeer precies op de positie van de vrouwen in het westen gericht, op hun leefgewoontes, hun arbeidsleven, seksuele voorkeuren en hun sociale typologie. Op deze kennis volgde de volgende stap: de agent moest in staat zijn de gevoelens, het denken en het handelen van geschikte kandidaten te beïnvloeden. Het ultieme doel van de agent en zijn chefs in Oost-Berlijn was het scheppen en versterken van een afhankelijkheidsverhouding. De Romeo-methode was in feite niets anders dan de subtiële en succesrijke toepassing van deze basisprincipes. De Stasi beheerste deze principes tot in perfectie met hun hoofddoel: de secretaresses in en rondom ministeries, Bondskanselarij, de Federale Recherche, NAVO of vergelijkbare attractieve organisaties. Hier konden de secretaresse of kabinetsmedewerkster bijzonder veel gevoelige informatie tot zich nemen.



De herdenkingsinsignes voor de jubilea van de oprichting van de MfS (CC BY-SA 3.0 – Exxu – wiki)

De secretaresses

Bij de werving van "*secretaresses met perspectief*" ging de Stasi zeer secuur te werk. Het meest interessant voor de Stasi waren die secretaresses die directe toegang hadden tot essentiële informatie. De Stasi vaardigde hierover een document uit met alle informatie over de diverse types secretaresse. Niet iedereen die zich uitgaf voor secretaresse (stenotypiste, telefoniste, typiste, administratief medewerkster) was secretaresse in de zin zoals de Stasi bedoelde. De kwaliteiten verschilden aanzienlijk en de Stasi hield nauwgezet vast aan de formulering van de twee beroepsverenigingen voor secretaresses in de Bondsrepubliek, de "*Bund Deutscher Sekretärinnen e.V.*" (BDG) en de "*Deutschen Sekretärinnenverband*" (DSV). Alleen zij waren volgens de bonden secretaresse die een

opleiding met goed gevolg hadden doorlopen. Het bestaande onderscheid in kennis en kunde en het bij de “echte” secretaresses optredende statusgevoel en dedaine gedrag, vooral naar de gewone administratieve krachten, hadden bij de Stasi-agenten bijzondere aandacht. Sedert 1960 vergaven de BDS en DSV zogenaamde passen aan afgestudeerden van secretaresse-opleidingen. Dragere van deze pas genoten in het staatsapparaat, het bedrijfsleven en andere sectoren groot aanzien en boden daarmee voor de Stasi perspectieven. Grote aandacht van de zijde van de Stasi moest aan deze pas worden verleend. Ook al waren in het verleden informanten aangesteld die niet over een dergelijke pas beschikten, sedert 1975 was het voor de Stasi een eis.

Onderzoek in de Bondsrepubliek leerde dat er in de zogenaamde “*hiërarchie der secretaresses*” vijf niveaus bestonden, die werden bepaald naar opleiding, aard van de werkzaamheden en inkomen. Het hoogste niveau was de Europees secretaresse. Het grondig kennen van deze niveaus met de aard van hun werkzaamheden was een noodzakelijke voorwaarde om de inzet van secretaresses te kunnen bepalen. Minutieus werden in het leerboek van de Stasi de aard van de werkzaamheden opgesomd.

De autoriteiten in de Bondsrepubliek wisten dat secretaresses een zeker veiligheidsrisico vormden. Het Stasi-leerboek ging uitvoerig in op de maatregelen die de “*vijand*” (lees Bondsrepubliek) hiertegen had genomen, of het nu om kantoorwerk, reizen naar socialistische landen, of contacten etc. ging. Een afspraak van de agent met chefs in Oost-Berlijn was gevaarlijk. Deze bezoeken zouden te opvallend zijn. Dit gold uiteraard evenzeer voor de secretaresses. Contacten buiten de DDR wonnen aan belang. Parallel hieraan gold voor het overgrote deel van de secretaresses een meldplicht van persoonlijke contacten, inclusief nauwe contacten met burgers uit de Bondsrepubliek. Vaak werden deze maatregelen omzeild omdat ze over hun eigen privé-tijd wilden beschikken of dat ze wisten dat na hun melding onderzoek naar hun partner zou worden ingesteld.

De Stasi constateerde dat de meest effectieve inlichtingenbron de zelfstandig werkende hoofdsecretaresses waren. Zij bepaalden en organiseerden zelfstandig hun werkterrein en namen kennis van vertrouwelijke documenten. Een zeer belangrijke factor bij het gebruik van secretaresses was de persoonlijke en vertrouwelijke verhouding met hun chef. Hoofdsecretaresse was in eerste instantie een vertrouwensfunctie. De Stasi vermeldde in zijn leerboek dat secretaresses die zich bijna volledig aan het werk, de persoonlijke eigenschappen en wensen van hun chef aanpasten, een onmisbare rechterhand van hun chef werden. In de praktijk beschikten zij over een groter informatiespectrum dan die secretaresses die geen nauwe band met hun chef hadden.

De Stasi constateerde verder dat in enkele gevallen van een secretaresse werd verwacht dat ze een intieme relatie met haar chef aanging. Anderzijds werden intieme banden met andere werknemers door de chef niet graag gezien en zouden tot verlies van hun baan als secretaresse kunnen leiden. Voor de Stasi was het belangrijk te zorgen voor nauwe banden tussen chef en secretaresse. Daardoor konden in de praktijk veelal geldende veiligheidsmaatregelen worden omzeild. Controles werden dan slechts oppervlakkig gedaan. Het

bevorderen van een nauwe vertrouwensband leidde er zelfs toe dat chefs bij hun afwezigheid, hun secretaresse de sleutel gaven van de kluis met topgeheimen. Soms, zo stelde de Stasi vast, had de secretaresse bij afwezigheid van haar chef een rol als plaatsvervanger. Dit leidde er in de praktijk toe dat ook carrière dikwijls aan de positie van de chef was gebonden.

Bron: 9/2022



Wordt vervolgd

VAN 'S LANDS VLOOT TOT KONINKLIJKE MARINE (DEEL 2)

KORTENAER was als kapitein ter zee een dapper en trouw commandant van het vlaggenschip van Tromp en Van Wassenaer Obdam. Belangrijk is Kortenaer echter doordat hij een uiterst bekwame chef-staf was wiens waardevolle adviezen door de opperbevelhebber zeer werden gewaardeerd.

Wij hebben in onze jeugd kennis gemaakt met de oppervlakte van onze maritieme geschiedenis. Veel van het wezen van onze zeemacht is aan ons voorbijgegaan. Juist hetgeen onder deze oppervlakte lag gaf zo'n inhoud aan de verhoudingen en de tradities bij onze tegenwoordige Koninklijke marine.

Velen van ons zullen er nooit bij hebben stilgestaan, dat het een onmogelijkheid is dat onze maritieme kracht in de zeventiende eeuw zou zijn gegrondvest op de moed van een aantal houwdegens die alleen maar dapper konden vechten, 's Lands vloot onder de bekwame leiding van Tromp en De Ruyter stond heel wat dichterbij onze tegenwoordige Koninklijke marine dan wij zelf wel beseffen!

Op school leerden wij, dat onze grote admirals in de zeventiende eeuw als eenvoudig schepeling aan boord kwamen en de admiraalsstaf bereikten na alle rangen te hebben doorlopen.

Dit is maar ten dele juist. Inderdaad zijn Piet Hein, Tromp, De With en De Ruyter „voor de mast” begonnen. Onjuist is echter de hieraan gekoppelde gedachte, dat al deze grote mannen uit een milieu van eenvoudige matrozen stamden. Piet Hein, Tromp en De With waren zoons van kapiteins ter zee. De Evertsens vormden een geslacht van generaties vlootvoogden.

Neen, er bestond wel degelijk verschil in afkomst tussen officieren en schepelingen op de vloot van de zeventiende eeuw. Het zou wel heel vreemd zijn als dit anders geweest was, in een tijd welke over het algemeen nog lang niet aan democratie toe was.

Maar toch was de Nederlandse marine in die dagen heel wat democratischer dan vele buitenlandse marines, eenvoudig al hierom, dat bij ons de vlootvoogden wel uit de aanzienlijke burgerij voortkwamen, maar niet van adel behoefden te zijn. Persoonlijke capaciteiten telden meer dan afkomst. Bovendien beschouwde de gegoede Nederlandse zeventiende-eeuwse

burgerij zich zeker niet minder dan de adel. Het zijn juist deze koopmansfamilies, die ons land zijn welvaart brachten, die grote staatslieden hebben opgeleverd en die als „regenten” deel hadden in het bestuur.

Verder vormden onze zeelieden een eigen gemeenschap. De mannen gingen van vader op zoon varen en reeds als een zoon werd geboren stond al vast, dat hij eens het dek van een schip onder zijn voeten zou krijgen.

De kinderen van de aanzienlijken speelden met de kinderen van de eenvoudigen, gingen met hen op school om met dezelfde plak te krijgen en hetzelfde abc uit hetzelfde haneboek te leren. Buiten schooltijd stalen ze samen appels om ook samen buikpijn op te lopen.

Dit bracht mede, dat officieren en schepelingen elkander reeds van de jeugd af kenden en er aan boord een vertrouwelijker omgang tussen hen bestond dan men op het eerste gezicht zou verwachten. De commandant van een oorlogsschip kende niet alleen de mensen, die onder hem dienden, maar ook hun ouders, vrouwen en kinderen.

Dat de officier als schepeling zijn zeemansloopbaan begon lag aan het opleidingssysteem van die tijd. In ons land ging men er van uit, dat de toekomstige leider het zeemansvak het beste kon leren door met het nederigste werk te beginnen.

De schepen waren zeilschepen en op een zeilschip kon men niet iedereen gebruiken, vooral als men slag moest leveren en allerlei ingewikkelde manoeuvres snel moest uitvoeren. De zeeman uit de zeventiende eeuw moest een vakman zijn en wie voor het eerst aan boord kwam, moest door een „zeevader” worden ingewijd in de geheimen van splitsen, knopen, zeil zetten en zeil minderen. En de admiraal zou zijn gehele leven het respect behouden voor de vakkennis van de eenvoudige matroos die eens zijn zeevader was geweest. Kwam de toekomstige officier van zijn wacht af, die hij braaf had meegesappeld met zijn divisie, dan kon hij nog eens gaan zitten blokken om allerlei kennis te gaan vergaren. Want het was te verwachten, dat de commandant van het schip waarop Piet Hein, Tromp of De Ruyter als jongmaatje diende, al wist, dat deze jongeman een goed stel hersens had en dat hij hem behoorlijk aan het werk zette met rekentafels, kaarten en nautische boeken! Voor Piet Hein was het al heel erg, want deze begon zijn loopbaan aan boord van het schip waarop zijn eigen vader commandant was. Reken maar dat vader Hein van zijn zoon eiste, dat deze hem niet te schande zou maken!

De term „adelborst” was echter in de zeventiende eeuw ook al bekend. Zo is Cornells Tromp als adelborst zijn loopbaan begonnen. Maar dat betekende helemaal niet, dat deze adelborsten hun opleiding aan de wal kregen in een instituut zoals thans het geval is. Ook de adelborst begon zijn marine-leven aan boord van een schip en of zijn positie daar zo heel benijdenswaardig was valt te betwijfelen. Als toekomstig officier had hij enkele voorrechten, maar nog veel meer verplichtingen.

Er was nog een factor, welke de omgang tussen officieren en schepelingen bepaalde: in de zestiende en zeventiende eeuw was de Republiek der Verenigde Nederlanden geboren uit een tachtig jaren geduurd hebbende oorlog, een revolte tegen de Spaanse overheersers. Vele zeelieden waren zonen of kleinzonen van de Watergeuzen en beseften zulks terdege! Dit alles maakte dat er op de goed geleide schepen tussen commandant, officieren en schepelingen een band was van wederzijds vertrouwen en wederzijdse waardering. Maar als

het verkeerd ging, stak het scheepsvolk zijn misnoegen zeker niet onder stoelen of banken. Bekend zijn de moeilijkheden, die de kort aangebonden De With en de driftige Cornelis Tromp met hun mensen vaak hadden.



Evenmin als thans waren toen de zeelieden heilige boontjes. Strenge en voor onze begrippen vaak barbaarse straffen achtte men noodzakelijk om de discipline te handhaven.

Maar de manier waarop de straffen werden toegepast was tekenend voor de verhoudingen aan boord.

De „*Artikel-Brief ende Instructie, roerende den oorloge ter Zee*”, welke gold voor de vloot van De Ruyter en welke is opgenomen in het bekende

boekwerk van de Amsterdamse burgemeester en vlootkenner Nicolaes Witsen, een tijdgenoot van De Ruyter, vermeldt, dat een matroos die dronken aan boord van zijn schip durfde verschijnen voor acht dagen in de boeien kon worden gesloten.

Overkwam zulks echter een officier dan ging deze voor veertien dagen in de ijzers en maakte deze zich ten tweeden male hieraan schuldig dan werd hij gestraft „*ter bescheidenheit van den Admirael of Capitein daer onder zodanige dronckenschap zal werden gepleegt*”, hetgeen meestal het einde van zijn officiersloopbaan betekende.

Er zijn geschriften bekend, waarin staat, dat de Hollandse zeelui openlijk rebelleerden tegen de instructie van de Heren Staten, die hen voorschreef gevangen genomen Duinkerkers „*de voeten te spoelen*”. Zelfs gingen zij zover, dat zij dit gebod ronduit negeerden. Dergelijke onmenselijke practijken tegen een overwonnen vijand achtte men een Hollandse zeeman onwaardig en men gevoelde zich meer verbonden met zijn Duinkerks tegenstander, die aan Spaanse zijde een eerlijke strijd vocht, dan met de heren te Den Haag die voor de politiek zorgden!

De hierboven geschetste toestanden op 's Lands vloot, waar Nederland in vele opzichten zijn tijd vooruit was, hebben weerslag gevonden in de Koninklijke marine van thans, zozeer zelfs, dat men iets meer moet begrijpen van de vloot van de zeventiende eeuw dan in de schoolboekjes gemeenlijk wordt geleerd, om de sfeer en de verhoudingen aan boord van een moderne Nederlandse oorlogsbodem te kunnen begrijpen. Toen Nederland in 1948 het Britse vliegkampschip HMS Venerable kocht en als Hr. Ms. Karel Doorman in dienst stelde begon men het schip naar een werf te brengen voor een grondige verbouwing, welke inhield, dat de verblijven voor onderofficieren en manschappen in overeenstemming werden gebracht met de standaard die daarvoor in de Koninklijke marine geldt. Daartoe moesten de officieren een flink stuk van de hun toegemeten ruimte missen. Thans nog liggen de verhoudingen tussen officieren en schepelingen waar het betreft de rechten van de mensen aan boord, vaak anders dan bij vele andere zeemachten.

Wist U overigens, dat Nederland in de zeventiende eeuw reeds pensioenen kende voor militairen van de vloot, die in 's lands dienst invalide waren geworden? Zeker, deze pensioenen waren niet overweldigend, maar ze bestonden. Zij waren geregeld in bindende bepalingen met vastgestelde bedragen voor de verschillende vormen van invaliditeit. Ook hierin was Nederland zijn tijd vooruit.

Wist U tenslotte, dat tegen het einde van de zeventiende eeuw het door De Ruyter ingevoerde seinboek tijdens de Negenjarige Oorlog zijn intrede deed op de vloot van onze toenmalige bondgenoten, n.l. de Britse Royal Navy?

* * *

Met het overlijden van de Verenigde Oostindische Compagnie en de Westindische Compagnie, met de Franse revolutie, de Bataafse Republiek en de beruchte inlijving in het Franse keizerrijk verdween heel het ingewikkelde apparaat van vloten en admiraliteiten. Het herstel van onze onafhankelijkheid en de terugkeer van de Oranjes, nu niet meer als stadhouders maar als soevereine vorsten en koningen, brachten ons de Koninklijke marine met een minister van marine en een ministerie voor de regeling en administratie van onze zeemacht. Deze toestand is met kleine wijzigingen tot nu toe onveranderd gebleven.

Stoom deed zijn intrede in de scheepvaart en zo langzamerhand betrad de mensheid het tijdperk van de moderne zeemachten. Nederland deed dit op goed vaderlandse wijze langs wegen der geleidelijkheid. We beleefden een tijdperk zonder oorlogen dat langer dan een eeuw zou duren, hetgeen maakte dat, hoe voortvarend Nederland ook was en nog steeds is op het gebied van het bedrijfsleven, het ontwikkelingstempo van de strijdkrachten steeds trager verliep... tot de wereld Nederland zou dwingen tot een daad die ons met één slag een positie bezorgde op maritiem-militair gebied, vooraanstaander dan menigeen thans beseft.

In 1939 brak de Tweede Wereldoorlog uit en in het daaropvolgende voorjaar kwam voor de eerste maal sedert één en een kwart eeuw het oorlogsgeweld op Nederlands gebied, streden er Nederlandse oorlogsbodems op de wereldzeeën. Oorlogsbodems die voor deze taak niet geschikt waren en daartegen dan ook niet waren opgewassen. Zeker, onze onderzeeboten golden als behorend tot de besten ter wereld. Wij beschikten over Hr. Ms. Isaac Sweers, volgens vele deskundigen de beste en snelste jager die ooit was gebouwd. De Nederlandse scheepsbouw had een zeer goede naam en Hr. Ms. schepen van oorlog waren producten van die Nederlandse scheepsbouw. Ze waren geconstrueerd om de eeuwen te trotseren. De meeste hadden wel geen eeuwen, maar dan toch de nodige decennia getrotseerd en ze waren verouderd. Bovendien waren er te weinig.

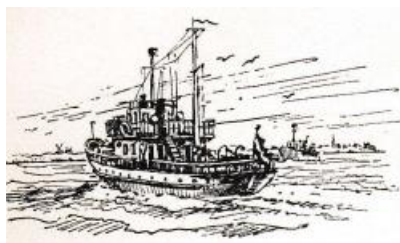
Van onze vijf kruisers waren er twee gebouwd volgens plannen, die nog dateerden van vóór de eerste wereldoorlog. De derde was moderner, maar veel te licht bewapend. De vierde en vijfde waren van minimale afmetingen en moesten — in een tijd dat iedereen en alles ontwapende en Nederland daarin meende te moeten voorgaan — met veel moeite en omzichtigheid door een onwillige

volksvertegenwoordiging worden geloodst, gecamoufleerd als „flotieljeleiders”. Kanonneerboden uit 1880 werden ingezet. Behalve Hr. Ms. Isaac Sweers dateerden alle torpedootjagers uit de twintiger jaren. Vliegtuigen telden wij slechts in eenheden, niet eens in tientallen of honderdtallen.



Maar er bleek één factor te zijn, die sedert de zeventiende eeuw onveranderd was gebleven: de moed en de taaie volharding van de Nederlandse zeeman, die met deze schepen moest vechten. Die had óók de eeuwen getrotseerd!

Wederom werd de dramatische belofte van De Ruyter, gedaan in een bittere boutade tegenover de Heren Staten in een tijd toen men eveneens onverantwoordelijk had bezuinigd op 's Lands zeemacht, gestand gedaan. Evenals De Ruyter in 1676 zou de Nederlandse zeeman in de jaren 1940—1945 de hem toevertrouwde vlag bewaren, ook al deed het hem leed „*dat de Heren Staten deze zo veil hadden*”. Evenals De Ruyter zou hij deze trouw met zijn leven bezegelen. Aan de lijst van illustere namen die in Nederlandse oorlogsbodems blijven voortleven, zouden er twee worden toegevoegd: die van schout-bij-nacht Karel Doorman en die van matroos Hendrik Karssen. Naar een vlagofficier en een matroos, die vielen in de afgelopen oorlog, werden twee schepen genoemd. Twee uitersten, hetgeen voor iemand die de Koninklijke marine en onze strijd ter zee kent een aanwijzing is dat ieder, op welke post of op welk schip, in welke rang ook, in alle opzichten zijn plicht heeft gedaan.



De vloot ging strijdend onder, bewondering afdwingend van ieder die met Nederlandse schepen en bemanningen te maken kreeg. En daarna bouwde Nederland een nieuwe vloot.

Tien jaren na de oorlog beschikt Nederland over de modernste zeemacht ter wereld. Met twee kruisers, behorend tot de sterkste en best bewapende van het westen. Met twaalf jagers, waaronder de acht snelste die Nederland ooit heeft bezeten. Met

mijnenvegers, die bedoeld waren voor onze Noordzeekust maar die rustig over de Atlantische Oceaan konden varen om ginds aan Amerika te laten zien wat wij op dit gebied presteren. Met een vliegkampschip, dat in 1956 en 1957 een verbouwing onderging teneinde gereed te worden gemaakt voor straaljagers, gelijke tred houdend met de ontwikkeling op dit gebied in andere landen.

Vier nieuwe onderzeeboten vertonen in hun constructie de meest revolutionaire ideeën. Zij zullen kunnen duiken naar grotere diepten dan ooit te voren en zij zullen op grote diepten hun torpedo's kunnen lanceren, ondanks de enorme waterdruk die daar heerst.

Er werd een Noordatlantisch verdrag gesloten met als gevolg een Noordatlantische militaire gemeenschap. In deze gemeenschap is Nederland een partner, die niet te verwaarlozen is. Velen zien met voldoening en dankbaarheid de bijdrage die ons land levert in de vorm van moderne schepen met goed geoefende bemanningen. Maar er zijn ook lieden, die hiernaar wat vreemd staan te kijken. Die zich herinneren, dat die brutale Hollanders eens de wereldzeeën hebben beheerst. En die nu hun stem laten horen tegen deze kracht in de militaire gemeenschap van het noordwesten die misschien wel eens een politieke concurrent zou kunnen worden!

Want een oorlogsschip is behalve een te waarderen krachtsbijdrage ook nog een politieke factor door het internationaal aanvaarde recht van de vrije zee. Een oorlogsschip, dat uitvaart, kan nu eens hierheen en dan weer daarheen worden gedirigeerd zonder dat dit aanstoot mag geven. Een troepenbeweging heeft altijd repercussies ten gevolge.

Toen tijdens de Spaanse burgeroorlog de Nederlandse koopvaarders langs de Spaanse kust door Nederlandse oorlogsbodems werden begeleid bleef ieder op een afstand, hoezeer de strijdende partijen de vervoerde goederen ook nodig hadden.

In 1932 ging Hr. Ms. Van Galen naar Sjanghai ter behartiging van de Nederlandse belangen aldaar. Zo zijn er vele gebeurtenissen, waarbij oorlogsbodems een politieke rol van betekenis spelen. En dit waren onze oude schepen. Hoeveel te meer de moderne Nederlandse zeemacht!



Is het wonder, dat het Franse marinetijdschrift „*La Revue Maritime*” een bewonderend artikel schreef toen Hr. Ms. kruisers De Ruyter en De Zeven Provinciën op zee verschenen?

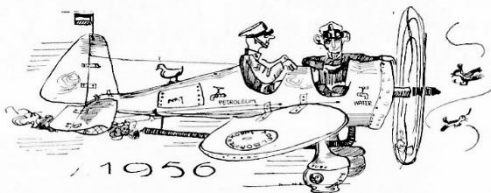
Schreef de „Times” niet ter gelegenheid van het bezoek van een onzer nieuwe jagers aan Portsmouth, dat Nederland wederom zijn taak als zeevarend volk heeft begrepen? Want het onderhouden van deze moderne vloot is een noodzaak, geen luxe.

Bron: 1957



Wordt vervolgd

VALKENBURG



„You are on the glide path now, and two miles from touch-down-point. Heading is correct and you are still on the glide path ...

De „glide path” was de lange weg die we met de bus aflegden en het „touch-down-point” werd

belichaamd door het bekende bootjesreis-vacantieoord Valkenburg. Zo rustig als de G.C.A.-operator een vliegtuig binnenspreekt, zo was ons verblijf in dit paradijs: rustig en zonder schokkende gebeurtenissen. Slechts het eten was een sensatie, maar dan ook een schokkende. De lessen in de Grondschool leerden ons de M.L.D. in al haar vormen van binnen en van buiten kennen.

De geheimen van de gevouwen en ontplooid parachute, de juiste wijze van 't opblazen en gebruiken van een dinghy, het maken van een astrobestek met een bubble-sextant, de fotografie vanuit een vliegtuig, en nog duizend en één andere voor flyers en non-flyers interessante zaken. Dat er geslapen werd was dan in dit geval ook niet te wijten aan de lessen maar aan de zogenaamde „passagier- vermoeidheid”.

Uitgaande van het gezegde „vliegen is brommen” hadden tal van Tweedejaars zich gemotoriseerd, teneinde 't passagieren naar de centra van vermaak in de directe omgeving te vergemakkelijken.

Het vliegen was voor velen de sensatie en menige kreet in onze huidige vocabulaire duidt nog op Valkenburgse invloeden.

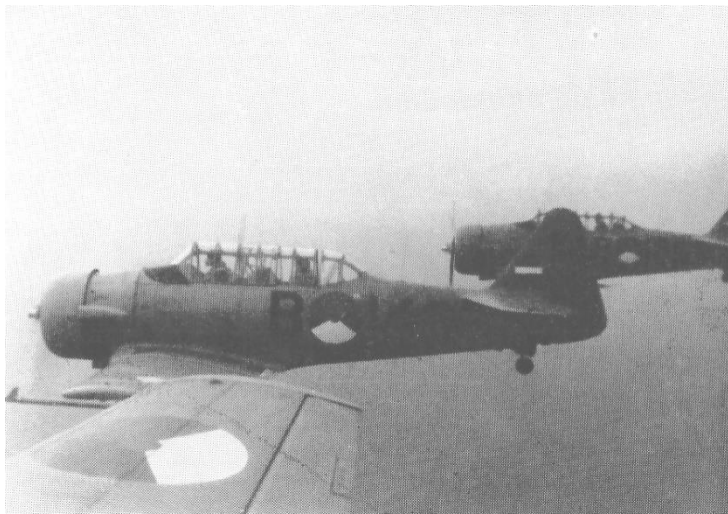
Na twee weken van ingespannen lessen volgen, iets wat we overigens al aardig ontwend waren, was dan voor de eerste 't moment aangebroken dat er gevlogen zou worden. En dat werd er.

De omgeving van Den Haag, Leiden en Rotterdam vanuit de lucht is nu voor ons niets nieuws meer. Er waren echter enkele „ritselaars” die het presteerden om, voordat ze volgens het lesprogramma gingen vliegen, al enkele Neptune of Avenger uren te maken. Ook de KLU daar gestationneerd, zag ons vaak als gast in hun Dakota's.

Maar het was niet alleen de M.L.D. die ons op Valkenburg bezig hield. Het afscheidsfeest van de adelborsten is zo langzamerhand een goede traditie aan het worden, en we zagen ons dus voor de taak gesteld om dat van voorgaande jaren te overtreffen. Dankzij de bijzonder spontane en enthousiaste wijze waarop het hele vliegveldpersoneel en de leiding ons ter wille was en hielp, speelden we het klaar om van niets, in geen tijd een feest, compleet met banken, versieringen, eten, drinken en een strijkje te houden.

Dat het klonk als een klok is wel zeker. Maar de dertiende Juli was ons vijfweekse verblijf alweer ten einde, en vertrokken we met bestemming Den Helder op dezelfde wijze als we gekomen waren: moe en vol verwachting voor dat, wat nu nog komen ging.

Bron Jaarboekje der Adelborsten, jaargang onbekend



Allereerst moet ik even een omissie herstellen: bij mijn vorige verhaal over de strepen die de Koningin persoonlijk op mijn mouw had genaaid vergat ik de foto van mijn prachtige Atjehjasje bij te voegen:



Eigenlijk had er anderhalve galon op die mouw moeten zitten, maar deze fraaie constructiefoto maakte ik voor dit verhaal in het Marineblad toen die halve streep al vervangen was door een hele na bevordering.

Goed, we gaan het avontuur nog even vervolgen. Als het u gaat vervelen, haak gerust af, het is allemaal maar een verslag van een onbelangrijke carrière.

In oktober 1975 was de "opleiding" klaar, en ik werd ontboden bij de Inspecteur Tandheelkundige Dienst Zeemacht in Den Haag. De koloneltandarts Eikenberg. Aardige man. Hij bepaalde waar je als officiertandarts werd geplaatst. Je kreeg als "beroeps" de gelegenheid je wensen kenbaar te maken. Op mijn lijstje stond als eerste "varende plaatsing". Ooit hadden de kruisers en het Vliegkampschip Karel Doorman alsmede de bevoorradingschepen Poolster en Zuiderkruis

een vaste tandarts aan boord.

Nou alleen de Zuiderkruis was toen nog over in onze vloot, en die was net nieuw en ging eerst zonder tandarts proefvaren en in dok. Geen kans dus. Tweede keus: Curaçao of Aruba. Geen kans, beide plaatsingen net bezet voor 3 jaar. Ik kon nog kiezen uit Marine Vliegkamp Valkenburg en dat was meteen een plaatsing voor 3 jaar want dat hield in dat je werd opgeleid tot Marine Luchtvaarttandarts, tenminste dat zei de kolonel. Ik heb nooit begrepen wat dat inhield. Verder bleven over: Marinezakerne Den Haag, Mijnendienst Den Helder, Marinezakerne Vlissingen. Mijn keuze was snel gemaakt. Valkenburg lag vlak bij mijn geboorteplaats Den Haag, vliegen vond ik geweldig en dus werd ik geplaatst bij het Marine Vliegkamp Valkenburg, het MVKV. Nou, daar heb ik geen spijt van gehad. Een gouden tijd had ik op dat MVKV. Als je vanuit de richting Katwijk naar Wassenaar reed, kwam je dwars door een deel van het kamp heen, aan je rechterhand begon dat met een groot bord: MARINE Vliegkamp VALKENBURG. Direct daarachter stond een apart gebouwtje: de tandheeskundige dienst. Gewoon aan de openbare weg. Je hoefde niet door de hoofdingang van het kamp. In mijn gebouwtje waren twee tandartskamers en een laboratorium annex koffiekamer ingericht. Nou ja, niet net ingericht, nee, dertig jaar eerder.

Het was destijds zo geregeld dat je voor een rol van 1100 man één tandarts nodig had. Valkenburg had net geen 1100 man, maar daar had mijn voorganger wat op gevonden: hij had geregeld dat NORA (Noordwijker Radio) en het MEB (Marine Electronisch Bedrijf) in Oegstgeest ook onder de (medische) rol van het MVKV vielen, en zo had ik 1113 man. Kijk eens even, voor die 13 man extra kan je natuurlijk niet 0,0118 tandarts aantrekken. Dat kennen we niet bij de Marine. Dus dat wordt gewoon één hele extra tandarts. En wie nemen we daarvoor? Juist, een dienstplichtige officier-tandarts. Die kostten namelijk toch niets in die tijd. En de beroeps-officier-tandarts (ondergetekende dus, haha) was automatisch de chef: de "officier belast met de tandheeskundige dienst bij het Marine Vliegkamp Valkenburg". Nou, een hele belasting hoor, dat moet ik wel zeggen. Vooral geestelijk. Ik werd dus als jong broekie de chef van een oudere en ervarener collega, maar ja, ik was nu eenmaal beroeps, en dat gaat hoe dan ook boven de dienstplichtige!

Je begrijpt dat er veel vrije tijd was voor de tandartsen op Valkenburg. Maar wij verveelden ons niet. Er was altijd wat te doen op het veld, en veel sport accommodaties. Heb ik veel gebruik van gemaakt.





*Dit was het weer ff.....
Tot volgende week !*

