

Nieuwsbrief Stichting NGID

Maart 2014

3^e jaargang nummer 1



Colofon: De nieuwsbrief NGID verschijnt vier keer per jaar en wordt per email verspreid.

Bestuur van de stichting NGID

Voorzitter: Wim Pijnenburg
Secretaris: Aad Hortensius
Penningmeester: Jaap Veldhuis
Vice voorzitter: vacant
2e Secretaris: Wim van Ieperen
2e Penningmeester: Rien Heemskerk

Website: www.ngid.nl

voorzitter@ngid.nl
secretaris@ngid.nl
penningmeester@ngid.nl
redactie@ngid.nl
webmaster@ngid.nl
pubrel@ngid.nl

Redactie nieuwsbrief:

Wim van Ieperen
Historisch archief:
Wim van Ieperen
Website beheerder:
Jaap Veldhuis

Van het bestuur:

Voor u ligt de eerste nieuwsbrief van 2014 en we hopen dat er nog velen zullen volgen. Voor het jaar 2014 staan weer mooie zaken op het programma zoals een mooie themadag op 7 mei. Het programma voor 7 mei staat op de website en het belooft een mooie gevarieerde dag te gaan worden met voor elk wat wils (drankje, vaartocht, piraterijlezing, bezoek Amfibisch Oefenkamp Texel, etc.)

Op 8 mei, voor een 10-tal gelukkigen onder ons, een Marvo-vaardag aan boord van de Zr.Ms. Friesland (P842). Het is een van de nieuwste aanwinsten van de KM en u zal verbaasd staan over de technische hoogstandjes m.b.t. de sensoren, wapens en commandosystemen van dit type schip.

Na gesprekken met de afdeling Marvo hebben wij de hoop dat onze stichting met nog een aantal Marvo-vaardagen zal worden verrast dit jaar.

Eind februari heeft ons stichtingsbestuur wederom vergaderd en een van de vergaderpunten was hoe het verder moet met onze stichting. In de vorige nieuwsbrief hadden wij al gevraagd naar uw mening over dit punt, helaas is daar maar een (1) reactie op gekomen. Het bestuur onderzoekt of personen die nauw betrokken zijn geweest bij de Navigatie Gevechts-Informatiedienst en een relatie hebben of hadden met het werkterrein van de Commando Centrale toe te laten tot de Stichting NGID. Er zal dan geen actief wervingsbeleid plaatsvinden. Momenteel hebben wij als stichting NGID 264 leden en zijn nog steeds groeiend.

In de vorige nieuwsbrief heb ik ook u opmerkzaam gemaakt dat een van onze bestuursleden zijn functie beschikbaar had gesteld vanwege een te druk privé leven en gevraagd of er een liefhebber was die deze functie (vicevoorzitter) op zich wilde nemen. Ook op deze vacature is nihil gereageerd. Nogmaals het verzoek dus of er mensen zijn die een klein beetje tijd willen stoppen in de stichting. Het enige wat wij vragen is een enthousiaste man/vrouw met frisse ideeën. Er wordt drie tot vier keer per jaar vergaderd waar u aanwezig bij bent en meer wordt er van u niet verwacht. Kom op, geef u op!!

Op onze website www.ngid.nl komen steeds meer klassenfoto's te staan met namen. Leuk om je oude sobats weer terug te zien. Wellicht dat u nog de namen weet, geeft ze dan door. Hoe u dat moet doen staat op de website.

Het bestuur van de Stichting NGID wil diegene die ziek zijn of lichamelijke gebreken hebben, veel sterkte wensen. We hopen op een voorspoedig herstel en hopelijk tot ziens bij een volgend evenement.

Het is voor ons erg moeilijk om in te spelen op heugelijke gebeurtenissen of gezondheidssituaties van onze leden. Wanneer u op de hoogte bent van lief of leed van één van onze leden laat het dan even weten dan kunnen we uit naam van al onze leden reageren met een kaart of bloemetje.

Wij vragen u ook om met ons mee te denken. Heeft u initiatieven of ideeën, kom ermee en wij gaan er als bestuur mee aan de slag.

Veel leesplezier.

ACP-165 Operational Brevity Code.

door Jaap Veldhuis

In de vorige nieuwsbrieven schreef ik over de ACP165 codewoorden. ACP165, een vak dat tijdens de RAPP opleiding werd gegeven. Ik schreef over de codewoorden **Mae West, Davy Jones, Brownie en Skunk**. Zie hiervoor de website waar u alle verschenen nieuwsbrieven kunt terugvinden.

Dit keer: **Popeye**.

De ACP 165 betekenis van Popeye: De melding van de vlieger aan de aircontroller wanneer men in en uit wolkenmassa's vliegt of in een gebied met beperkt zicht. (Flying in and out of clouds or area of reduced visibility.)

Popeye was oorspronkelijk een nevenpersonage in Elzie Segar's krantenstrip "Thimble Theatre" (1919-1938), die toen vooral rond Olive Oyl (Olijfje) en haar familie draaide. De reeks werd al 10 jaar lang gepubliceerd toen Popeye in 1929 zijn debuut maakte. De zeeman die supersterk wordt door het eten van spinazie werd al gauw razend populair. Zelfs zo sterk dat hij voortaan het centrale personage werd. De strips waren verder ook zeer geliefd dankzij de ironische humor en de spannende plots. Na het vroegtijdige overlijden van de 43-jarige Segar in 1938 ten gevolge van leukemie, zetten zijn

assistenten de populaire strip voort. Vooral Bud Sagendorf toonde zich bijzonder geïnspireerd en zou de spinaziemythe helpen ontstaan tijdens de Tweede Wereldoorlog. Omdat niet kon worden voorzien hoe lang de oorlog zou duren, wilde de regering de mensen aanpraten wat zuiniger om te springen met vlees, want ondanks de grote veestapel moesten reusachtige hoeveelheden vlees in de Verenigde Staten worden ingevoerd. Daartoe liet men de populaire stripfiguur Popeye spinazie promoten.



(Overgenomen uit Wikipedia).

Ik voel nattigheid



Een SGTNGID loopt de Gouden Bal uit met een kruikje jenever in zijn achterzak. (binnenliggend en geen wacht hebbende uiteraard!). Opeens komt hij te struikelen en valt voorover op dek. Vol schrik bemerkt hij dat zijn ene been nat wordt. "Lieve Heer",

mompelt hij, "laat het alsjeblieft bloed wezen".



Katje halen. door Jaap Veldhuis. (deels overgenomen uit de Trivizier¹.)

Collega's die bij het Marine Opleidings-Kamp Hilversum (MOKH) hun eerste marine opleiding hebben gehad herinneren zich vast de tekeningen op de muren van de kantine nog wel. Deze tekeningen werden ooit gemaakt door de bekende tekenaar en kunstschilder Rien Poortvliet². "Katje halen" was de titel van één van die prenten. Hierop zag men matrozen die inderdaad een poes in hun handen hadden. De term 'katje halen' werd gebruikt voor het uitbetalen van het salaris dat toen nog aan lange tafels geschiedde. Met de muts onder je linkerarm, salaris in ontvangst nemen, snel je handtekening plaatsen op het loonzakje, de OVA bedanken en rechtsomkeert maken.

Oorsprong

Maar hoe kwam men nu aan de uitdrukking 'katje halen'? De Trivizier redactie verklaart dit als volgt: De oorsprong van het woord 'katje' voor salaris is waarschijnlijk het woord 'gage'. In de tijd dat de Koninklijke Marine ook de



verdediging van het zeegebied rond Nederlands Oost-Indië op zich nam, waren veel Javanen en andere inwoners van die eilanden in dienst. De Javanen noemden hun salaris 'kadjih' (in het tegenwoordig Indonesisch: 'gaji'). Dat schijnt in het Javaans niet alleen 'loon' maar ook 'vet' te betekenen. Vervolgens kwam 'kadjih' weer als 'katje' terug naar Nederland.

¹ De Trivizier is het orgaan van de Vakbond voor burger en militair defensiepersoneel (VBM)

² Rien Poortvliet was dienstplichtig verbindelaar in 1953.

Gastenboek

Wist u dat op onze website een gastenboek is geplaatst? Dat niet alleen onze leden de website bezoeken mag blijken uit de hier onderstaande reactie:



Bij deze een bedankje voor de website. Ik vond in ieder geval nog 2 klassenfoto's waar mijn vader op staat. Waren wel wazig maar ja altijd leuk je vader weer ergens tegen te komen zo. Mijn vader was Jaap De Geele en helaas al 20 jaar niet meer onder ons. Daarom des te leuker een site als deze door te bladeren en fijn te zien dat hij niet vergeten is. Ik zou zeggen vooral doorgaan hiermee en dus niet alleen voor de oud NGID'ers maar ook voor de nabestaanden. Groeten, JW De Geele

Van de penningmeester.

Mede door uw betalingen heeft de 'stichting NGID' in 2013 aan al haar financiële verplichtingen kunnen voldoen. Ook hebben we het afgelopen jaar met een deputatie acte de préséance kunnen geven bij de uitvaart van de overleden leden en waarbij we namens u allen een passend bloemstuk hebben kunnen aanbieden. De contributies voor 2014 zijn nagenoeg allemaal geïnd, waarvoor dank!
J.A. Veldhuis (penningmeester)



Kader Hr. Ms. De Zeven Provinciën (1956)

Op de foto staand v.l.n.r.: Sgt Dirk Boersma †, Kpl Gijs de Koster †, Kpl Leen Philippo, Kpl Cees Vorstenbos, Kpl Arie van Beusekom, Sgt Willem van Schaik † Gehurkt v.l.n.r.: Kpl Henk Wenders, Kpl Freek Droog, Kpl Chiel Bode †

De redactie ontving van Arie van Beusekom het onderstaand artikel n.a.v. de op de website gepubliceerde foto's.

De eerste foto die te zien is op de site (red: klassenfoto's 1950 – 1954) is gemaakt op de bak van Hr.Ms. De Zeven Provinciën ik denk in 1956 vlak voor de Ruslandreis. Het betreft dus de vaste bemanning van voornoemde kruiser.

Hr.Ms. De Zeven Provinciën (C802) was een Nederlandse lichte kruiser van de Zeven Provinciën klasse die samen met het zusterschip Hr. Ms. De Ruyter voor de Tweede Wereldoorlog op stapel waren gezet, ter vervanging van de Java en Sumatra als onderdeel van het vlootplan Dekkers.

Zij werd op 17 december 1953 in dienst gesteld. Haar kiellegging vond plaats op de RDM één jaar voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog en wel op 19 mei 1939. Zij is op 14 juli 1956 vertrokken met de beide onderzeebootjagers Friesland en Zeeland vanuit Den Helder voor vlagvertoon naar Leningrad en Stockholm. Op 20 juli kwamen wij in Leningrad aan, waar men begeleid werd door vier patrouillevaartuigen en een Russische jager. Een bijzonderheid daarbij was nog dat wij de Marinierskapel aan boord hadden onder leiding van haar dirigent Gijs van Nieuwland.

Arie van Beusekom.

Padjang Calling:

Gegroet mede-NGID'ers' hier is Padjang. Mijn identiteit is voor menigeen bekend en ik wil het hier bij laten omdat de meeste van mijn bijdragen aan onze nieuwsbrief anekdotisch zijn en veelal uit het manuscript van een ooit te publiceren boek komen. Ook wil ik mijn identiteit om privacy reden beschermen en ook die van derden omdat het allemaal om feiten van lang geleden gaat en er geen rekeningen achteraf zijn.

De eerste anekdoten hebben wat met wat wij kennen als 'mistnavigatie' te maken. De inspiratie kwam van de ervaringen van mijn collega en stadgenoot Bianci zoals verwoord in een van de nieuwsbrieven.

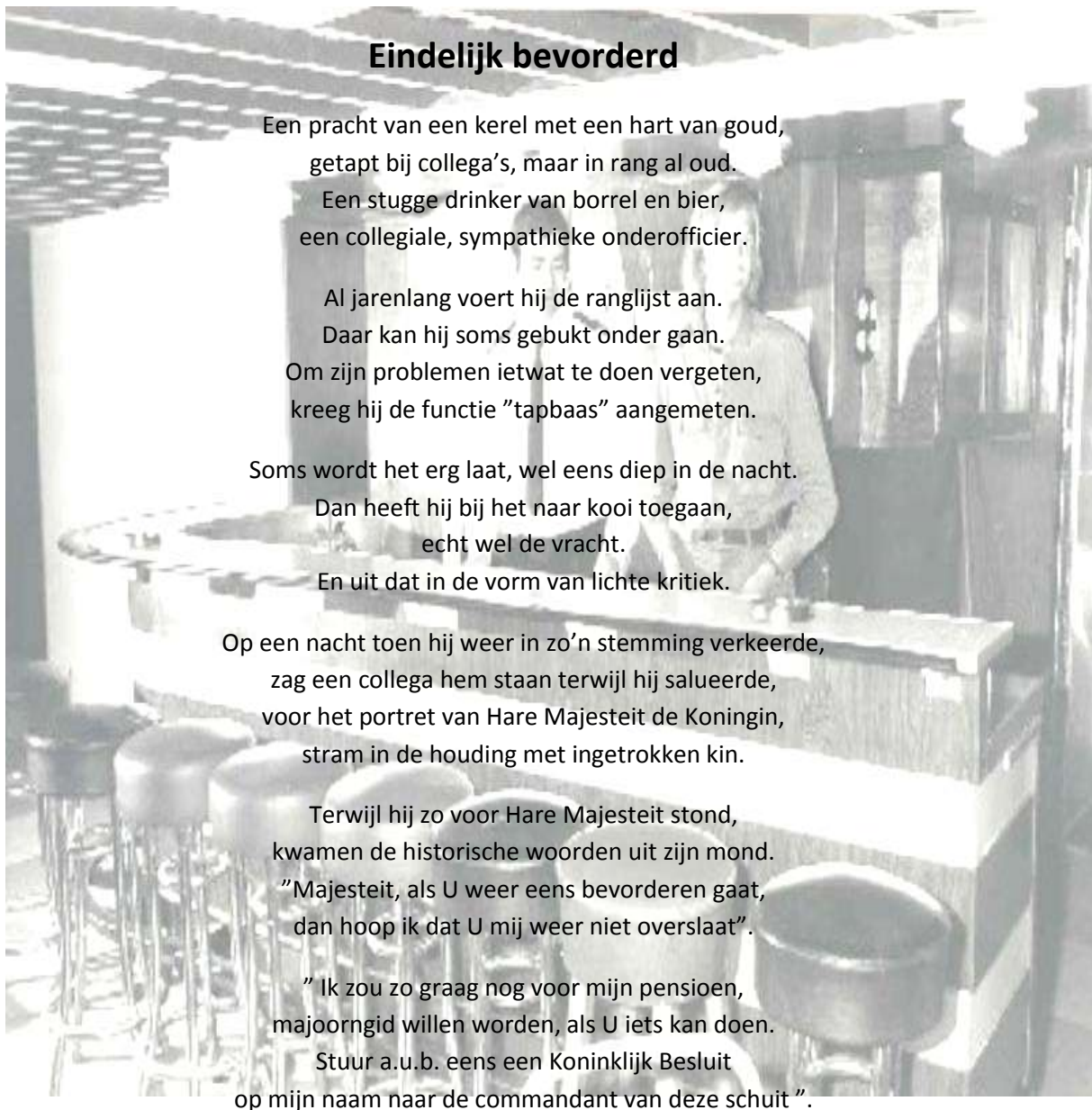
Eens, lang geleden was ik ook op dat prachtige schip de ZEPROV geplaatst. Tweede helft jaren zestig en 'oudste' KPLNGID. Dat hield in dat ik, naast mijn gewone zeewacht-taken ,chef van de wacht Commandocentrale, verantwoordelijk was voor de kaartenkamer (met een voortreffelijke kaartenpaai, ik dacht Matr. W...), de navigatie- en de commandobrug. Luizenbaan en vooral de commandobrug , bedoeld voor de smaldeel/eskader-staf, die niet eens wisten van het bestaan van deze ruimte en dus een prima plek was om me terug te trekken in geval van verveling en punthoofden.

Maar dit is ter inleiding van het Mistnav. verhaal. Voor meelezers welke ons prachtige werk niet kennen, en voor oude kameraden die het een beetje vergeten zijn: MISTNAV was toch wel een belangrijk onderdeel van ons takenpakket, zijnde assistentie bij de navigatie. Op open zee , met verminderd zicht betekende dat meestal wat zeemanschap-achtige maatregelen als vaart aanpassen en extra personeel zoals uitkijken en de chef commandocentrale als radar-coördinator op post. Bij passage door nauwe vaarwaters zoals aanlopen van havens of ankerplaatsen kwam er in de commandocentrale een organisatie in het geweer om niet alleen voor andere scheepvaart te waarschuwen maar ook, door radarmetingen, de scheepspositie te bepalen, relatief ten opzichte van de gewenste koers en onderweg te passeren merken als boeien, dammen en dergelijken. Een organisatie, zeer gewaardeerd als het daadwerkelijk potdicht zat en daarom altijd voorbereid voor elke haven aanloop/vertrek dus ook als het zicht 10 mijl was. Theorie is prima, werkelijkheid is werkelijkheid. Toentertijd was de BRUG iets heiligs. Gewone mensen als onderofficieren en manschappen welke geen functie op deze heilige plaats hadden kwamen daar niet. s'Nachts en bij slecht zicht zag je daar ook geen 'ongewone' mensen, zijnde dus officieren die daar geen functie hadden. Echter, scheen het zonnetje, dan was het afgeladen met gallons en zeemanschap-technisch was dat geen goed idee.

Nu komt 'ie. Bij mistnav. was het mijn taak om het echolood te lezen in de kaartenkamer. Daar varen we weer eens het Marsdiep uit bij prachtig weer en ik constateer dat de diepte onder de kiel rap minder wordt, bij één meter meld ik dat dus aan de brug en wachtend op bevestiging wordt het één meter, weer, iets indringender melden. Geen antwoord en de diepte is niet meer te meten. Geen reactie op deze melding klim ik naar de brug en wring me door ettelijke staf-officieren, technische-elektrotechnisch-administratie- en medische officieren om de NAVO te bereiken welke me terechtwijst om mijn 'ongepaste' manier van handelen als ik enigszins opgewonden meld dat er geen water onder de kiel wordt gemeten. Daags er na wordt ik ondervraagd waarom ik verzuimd heb (tijdig) te melden dat er geen water onder de kiel stond!! In aanwezigheid van de eerder vermelde

NAVO!! Mijn respons, ik had diverse malen gemeld en was zelfs persoonlijk naar boven gekomen' werd in twijfel getrokken. Korte tijd later bleek dat een of andere sensor op de kiel was beschadigd en vervolgonderzoek volgde.....iemand was verantwoordelijk! Aanhoudend gezeik en dat hield pas op toen ik de overbevolkte brug aanhaalde en eiste dat dat vermeld zou worden in het PV. Einde verhaal, behalve dat bij conduite toelichting mijn divisie chef zei dat ik onbeschoft gedrag had vertoont bij genoemde affaire.....Tja, als je suggereert dat een navigatiebrug waar niet eens zicht is van stuurboord naar bakboord niet getuigd van goed zeemanschap..... en was Zeemanschap niet aan ons, simpele Kpl's NGID onderwezen alsof we eens de verantwoordelijkheid van een NAVO zouden hebben?

Zo'n toestand herhaalde zich nog eens jaren later, maar dat is voor een vervolg verhaal, goede wacht.



Eindelijk bevorderd

Een pracht van een kerel met een hart van goud,
getapt bij collega's, maar in rang al oud.

Een stugge drinker van borrel en bier,
een collegiale, sympathieke onderofficier.

Al jarenlang voert hij de ranglijst aan.

Daar kan hij soms gebukt onder gaan.

Om zijn problemen ietwat te doen vergeten,
kreeg hij de functie "tapbaas" aangemeten.

Soms wordt het erg laat, wel eens diep in de nacht.

Dan heeft hij bij het naar kooi toegaan,
echt wel de vracht.

En uit dat in de vorm van lichte kritiek.

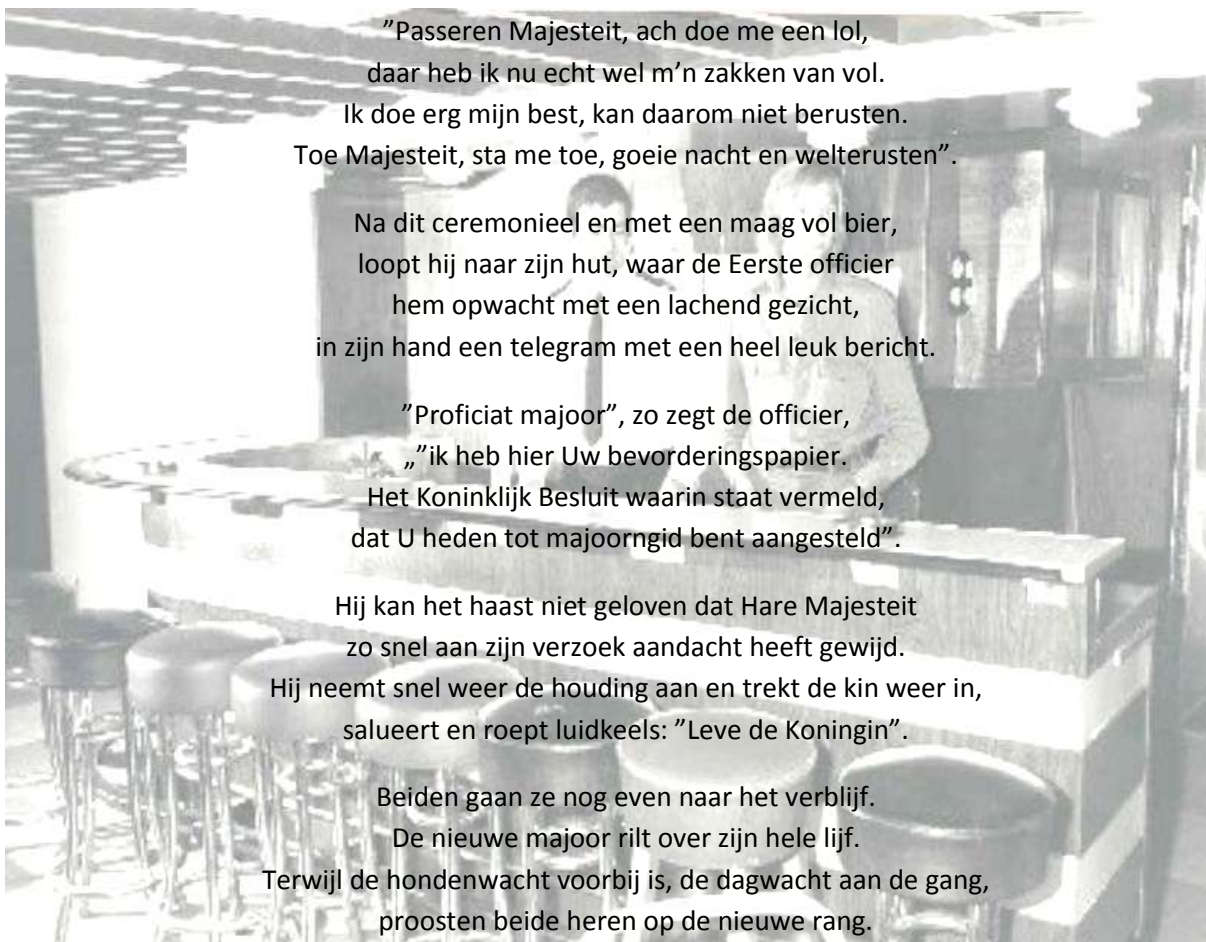
Op een nacht toen hij weer in zo'n stemming verkeerde,
zag een collega hem staan terwijl hij salueerde,
voor het portret van Hare Majesteit de Koningin,
stram in de houding met ingetrokken kin.

Terwijl hij zo voor Hare Majesteit stond,
kwamen de historische woorden uit zijn mond.

"Majesteit, als U weer eens bevorderen gaat,
dan hoop ik dat U mij weer niet overslaat".

"Ik zou zo graag nog voor mijn pensioen,
majoorngid willen worden, als U iets kan doen.

Stuur a.u.b. eens een Koninklijk Besluit
op mijn naam naar de commandant van deze schuit".



”Passeren Majesteit, ach doe me een lol,
daar heb ik nu echt wel m’n zakken van vol.
Ik doe erg mijn best, kan daarom niet berusten.
Toe Majesteit, sta me toe, goeie nacht en welterusten”.

Na dit ceremonieel en met een maag vol bier,
loopt hij naar zijn hut, waar de Eerste officier
hem opwacht met een lachend gezicht,
in zijn hand een telegram met een heel leuk bericht.

”Proficiat majoor”, zo zegt de officier,
„ik heb hier Uw bevorderingspapier.
Het Koninklijk Besluit waarin staat vermeld,
dat U heden tot majoorngid bent aangesteld”.

Hij kan het haast niet geloven dat Hare Majesteit
zo snel aan zijn verzoek aandacht heeft gewijd.
Hij neemt snel weer de houding aan en trekt de kin weer in,
salueert en roept luidkeels: ”Leve de Koningin”.

Beiden gaan ze nog even naar het verblijf.
De nieuwe majoor rilt over zijn hele lijf.
Terwijl de hondenwacht voorbij is, de dagwacht aan de gang,
proosten beide heren op de nieuwe rang.

Uit de kranten van toen.....

6-02-1951 **MARVA'S GAAN
RADIO-PEILEN.**
Amigoe di Curacao
’s-Gravenhage. — De **Koninkli-
ke Marine** zal bij wijze van proef
beginnen met de opleiding van
Marva's voor het brevet radio-
afstandopleider. Acht Marva's zul-
len aan de eerste cursus, die in
Den Helder wordt gegeven, deel-
nemen. Na het behalen van het
brevet zullen de meisjes weer
worden teruggeplaatst op de bu-
reaux, waar zij thans als admini-
stratieve kracht zijn te werk
gesteld.
Deze opleiding beoogt, zo ver-
nemen wij, in tijden van oorlog
en **mobilisatie** zoveel mogelijk
marine-personeel vrij te maken
voor taken op de vloot. De Mar-
va's zullen, indien nodig, dienst
kunnen doen in aan de wal op-
gestelde commandocentrales. De
bediening van radar-toestellen
zal o.m. tot haar taak behoren.

Marinemannen bleven
in Spaanse haven
**Twee man van
smaldeel I
gedeserteerd**
Van onze speciale verslaggever
DEN HAAG, donderdag
De boeiende aspecten van de
Spaanse havensteden Barcelona
en Gibraltar hebben de sterkte
van het Nederlandse **smaldeel I**
(de kruiser „De Ruyter”, de on-
derzeebootjagers „Gelderland”,
„Overijssel”, „Drente” en „Lim-
burg” en de onderzeeboot
„Zwaardvis”) tijdelijk vermin-
derd. Niet minder dan 8 beman-
ningsleden stonden bij het ver-
trek van het **smaldeel** uit de
Spaanse wateren als achtergezeifd
te boek. Zes hebben zich gemeld.
De overige twee — een machinist
3e klas van de „De Ruyter” en
een korporaal navigatie gevechts-
informatie van de „Overijssel” —
worden thans als deserteurs aan-
gemerkt. 31-03-1960

**Marva's gaan radar
bedienen**
30-01-1951
Krant De Tijd
De **Koninklijke Marine** zal bij wijze
van proef beginnen met de op oplei-
ding van Marva's voor het brevet radio-
afstandpeiler. Acht Marva's zullen aan
de eerste cursus, die in Den Helder
wordt gegeven, deelnemen.
Deze opleiding beoogt, in tijden van
oorlog en **mobilisatie** zoveel mogelijk
marine-personeel vrij te maken voor
taken op de vloot. De Marva's zullen,
indien nodig, dienst kunnen doen in
aan de wal opgestelde commandocen-
trales. De bediening van radar-toestel-
len zal o.m. tot haar taak behoren.

24-02-1946 **Opleiding voor Marva**
Naar wij vernemen is er voor een
beperkt aantal meisjes gelegenheid om
dienst te nemen bij de **Marine** Vrou-
wen Afdeling, als Marva der derde
klasse.
Zij moeten ongehuwd zijn, leeftijd
21 — 35 jaar en de Nederlandsche
taal goed machtig zijn. De aanleiding
is opengesteld voor meisjes van alle
landaarden, mits zij Nederlandsch
onderdaan zijn. Zij hebben dezelfde
rechtspositie als in Nederland aange-
nomen Marva's en genieten dezelfde
bezoldiging als mannelijk ongehuwd
personeel der **Koninklijke Marine** Re-

Een jager snijdt door de vliegende storm

09-04-1960

Wankelend in de macht van de angst

De neus is scherp en ietwat gebogen, de lijn strak en elegant, de opbouw spectaculair en de machtige geschutstorens zijn surrealistisch bij het meest veelzijdige schip van de koninklijke marine: de jager. Met haar te navigeren eist een voortdurende concentratie, steeds weer rekening houden met een bijzonder hoge snelheid en een verrassend wendvermogen. De marine gebruikt haar als een zeef om het kaf van het koren te scheiden; ze speelt haar uit als een grote troef in de opleiding van nieuwe schepelingen, die bij haar eerder dan waar ook ter wereld al varende theorie in praktijk kunnen brengen. Zij die door het lot voor de jager bestemd zijn, kunnen lachen of huilen. De mannen met zout in hun bloed zullen haar prijzen in alle toonaarden, maar wee hun die op het verkeerde paard wedden zij zullen het moment vervloeken waarop zij met een hoopvolle glimlach haar stalen dek betraden. Want eenmaal in volle zee is het schip als een wilde duivel, een temperamentvolle buikdanser, die van geen ophouden weet en met zijn hele hebben en houden schudt en schokt in een afschuwelijk ritme. In het gehuil van de wind en dichte wolken buiswater zijn liedjes als „We joined the navy to see the world“ gauw vergeten....

De Koninklijke Marine bekleedt nog altijd een bijzondere plaats in de vaderlandse krijgsmacht. De aantrekkingskracht tot de zee en een wapen, dat ons van generatie op generatie na aan het hart ligt, geeft haar wat de personeelswerving betreft een benijdenswaardige positie. Regelmatig zijn de aanmeldingen van jonge mannen,

die zes of acht jaar een contract tekenen voor dienstverband bij de marine. Zij krijgen een zogenaamde eerste militaire vorming van drie maanden, waarna zij onmiddellijk de opleiding ingaan voor het vak dat hun via eigen keuze en een speciale keuring in het Marineopkomstcentrum van Voorschoten is toebedacht. Dit varieert van schrijver tot matroos, van bottelier tot telegrafist, van seiner tot hofmeester,

schip omhoog smijdt, is het alsof je ingewandelen naar je tenen zakken, je zoekt het voor op de bak, die soms angstig diep met je wegzinkt in een afgrond met zwarte, schuimdoorderde kolken. Dan lijkt het of zelfs je maag mee naar buiten wil. Natuurlijk kun je je figuur niet redden. De bootsman die overal tegelijk schijnt te zijn, en zich op zo'n schip desnoods op zijn handen zou kunnen verplaatsen, valt niet om de tuin te leiden. Hij ziet onmiddellijk wat er loos is en brengt je naar het midden van het tweede dek, het plekje voor de „kneusjes“, omdat het hier inderdaad nog het beste is uit te houden. Je ziet dat je niet alleen bent. Er staan er meer, ook van de vaste bemanning. Ze glimlachen wijtes tegen je en zeggen dat het dit keer toch echt wel te gek is. Maar ja, je zit nu eenmaal in het schuitje en je moet meevaren.

Tenslotte wil je naar je kooi. Je laait je door de smalle mangaten zakken en strompelt vallend en stotend door de gangen naar je domein. De vrolijkheid in de verblijven die je passeert, komt je vreemd voor, de pipies bier die alsof er niets aan de hand is door de keelgaten spoelen, vervullen je met een oprechte walging. Je klemt je vast aan je gapende kooi als een laatste toeverlaat en verdwijnt erin als in een Egyptisch koningsgraf, de gordijntjes haastig achter je dicht trekkend. Je zakt met een zucht van verlichting achterover. Maar meteen voel je je weer wiegelen en schommelen, zodat je nu eens met je voeten, dan weer met je hoofd ver naar beneden zakt en telkens omrolt, je hoofd bonzend tegen de steeds doorknakkende aluminiumwand, terwijl je het volgende ogenblik bijna de kooi uitvliegt.

Maar goed, je valt dan eindelijk in slaap en op de tweede dag voel je je

van machinist tot codeur-telegrafist, van vliegtuigmaker tot radio-radarmonteur en van kok tot geschutskonstabel. Voor velen bestaat hiernaast nog de mogelijkheid tot het behalen van een brevet, zoals dat van duiker of kikvorsman en radioafstandpeiler. Voor dit laatste is de vloot de aangewezen weg. De Marine is op haar besluit om hiervoor eerst aan de wal een cursus te laten volgen, teruggekomen. Zij heeft de stoute schoenen aangetrokken om onmiddellijk met de „groentjes“ te gaan varen en in volle actie lessen te geven in een materie, waarvan verreweg de meeste leerlingen nog nooit en te nimmer iets hebben vernomen. Het resultaat hiervan is, dat voor de geschikten het goede met het aangename verenigd wordt en de zwakke broeders, die met de beste wil van de wereld niet mee kunnen komen, automatisch afvallen.

Wat op de Nederlandse opleidingsmaldeien wordt bereikt, mag gerust als uniek worden beschouwd. Daar kan het namelijk gebeuren, dat Jan die met moeite de lagere school heeft doorlopen, in een paar maanden tijd als een geoefende peiler achter het sonarapparaat zit en onderzeeërs peilt alsof het niets is. In een bepaald eigenwijs klinkend Engels geeft hij zijn aanwijzingen door aan Piet, die het op de amnachtschool niet kon botwerken, maar nu neel opgewekt het ingewikkelde vaarschema op de plottafel uitwerkt. Deze eenvoudige jongens ontwikkelen zich tot kraachten van formaat, niet alleen als matrozen aan dek, koks in het kombuis, machinisten tussen de stoomturbines, maar ook op wacht bij heel de geheimzinnige apparatuur van de commandocentrale, het „heilige der heiligen“ in het oorlogsschip van vandaag. Dit is gebeken tijdens de jongste maritieme NATO-oefening „Dawn Breeze“, waarin het Nederlandse opleidingsmaldeel dapper zijn partijtje meebles tussen de veel meer geoefende deelnemers van Engeland, Frankrijk en Portugal.

Wij hebben de finale van deze oefening meegemaakt, aan boord van de snee, lie m iange **HE ME** „Drenthe“ op ondubbelzinnige wijze kennis gemaakt met de romantiek van de varende marine, gesidderd bij windkracht 10 op de holle deining van de Atlan-

al een stuk beter. Je schuift voorzichtig naar de longroom en begint zo waar weer wat te eten, al houd je je stipt aan de aanwijzingen van de routiniers, die vooral koffie ten zeerste afraden. Bieek en met kringen om de ogen, beklim je de traditionele brug, waar iedereen zijn gemak houdt en alleen de commando's aan de roerganger — die onder de brug, afgesloten van de buitenwereld, het dubbele roer bedient — met stemverheffing worden gegeven. De commandant, bij zo'n oefening dag en nacht in de weer, hangt vermoeid in een vreemde stel-lage, die wij als het niet zo'n serieuze zaak was, gerust kinderstoel hadden durven noemen. Ze stond er zo hoog en recht en de omgekeerde helm onder het zitvlak, deed ons onmiddellijk den-

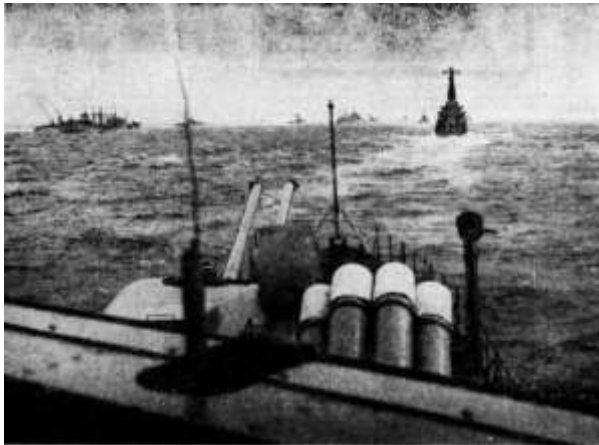


Kapitein-luitenant ter zee J. van Dappelen, een man die nog altijd zweert bij persoonlijke waarnemingen vanaf de traditionele brug, maar tijdens de groot-scheepse maritieme NATO-oefening „Dawn Breeze“ (Ochtend koelte) als commandant van **HE ME** „Drenthe“ de enorme waarde van de commandocentrale heeft moeten erkennen.

tische Oceaan, en gekweld door de ziekte die alle pret van het varen bederft.

Maar nochtans, houd je vol, vecht je tegen dit naargeestige gevoel omdat je flink wilt zijn en eenvoudig niet kunt hebben dat er kerels langs je heen wankelen, die nergens last van hebben en luitend hun werk doen. Je voelt dat je het verliest en daarom trek je je terug naar ogenschijnlijk het meest eenzame plekje van de jager, om dan in de beschutting van een geschutstoren over de verschansing te buigen en met schokken en stoten je portie toe te vertrouwen aan de wrede zee, bruisend en bonkend langs de flanken van het schip. Met je ogen vochtig van elende staar je naar de hoge, zwarte golven, die eindeloos tegen het schip rollen en je zo nu en dan door en door nat hozen. Telkens nieuwe vlagen komen bulderend aangestormd, razen, gillen en kermen door het want en de stormnetten, die als een bescheiden afweermiddel tegen de waterkolossen over het dek zijn gespannen. Je kruipt weg voor de heuse wip, die van geen ophouden weet. Je strompelt naar achteren, maar als de zee dit deel van het

ken aan het befaamde potje. Onder de brug is de commandocentrale, met de warwinkel van draden en leidingen, van nautische instrumenten als radio, radar en sonar, plottafels en meetlaten, vage verlichting en geheimzinnige geluiden; diepe, behaaglijke zuchten, af en toe onderbroken door het geping van de sonar. De jongere generatie is vertrouwd hiermee en regelt met alle rust en kalmte in deze op een maanraket gelijkende ruimte, de vaart en de aanval van het schip, op de duizend-en-een-aanwijzingen die radar, radio en sonar en al de hypermoderne communicatiemiddelen met gulie hand verstrekken. De ouderen hebben daar moeite mee. Voor hen is het binnen-gaan van de commandocentrale iedere keer weer een overwinning op zichzelf, vertrouwd als zij zijn met de persoonlijke waarnemingen bij het van de brug af gezien. Zij kunnen zich maar moeilijk voorstellen, dat zij vanuit die donkere, mysterieuze ruimte het schip zelfs met een maximum snelheid van 36 mijl per uur kunnen besturen, de vier zware kanons van 12 cm kunnen richten, de onderzeebootbestrijdings-raketten afvuren en de hun toever-



De neus scherp en ietwat gebogen, de lijn strak en elegant, de opbouw spectaculair en de machtige geschutstorens zijn surrealistisch bij een van de meest veelzijdige schepen van de Koninklijke Marine: de jager **HMS „Drenthe“**.

trouwe bemanning van 283 soppen beschermen tegen de gevaren die haar bedreigen.

„Dawn Breeze“ heeft verschillende ervaren commandanten de grote waarde van de commandocentrale geleerd. Onze commandant, overste J. v. Dapperen, gerijpt in de harde leerschool van de onderzeeërs, volgde de verrichtingen in de centrale onder de brug geruime tijd met sceptische blikken. Tot slot moest hij zich er bij neerleggen en toegeven dat de instrumentale aanwijzingen, die de taak van de mens terugbrachten tot het opnemen en uitwerken van belangrijke aanwijzingen van onschatbare waarde bleken en meermaalen te verkiezen waren boven het kijken en zilt proeven op de brug. Dat bleek hem in de felste stormen als het schip van het naar teer en pek ruikende kabelgat en het celletje van de provoost — op de „Drenthe“ kortweg Veenhuizen genaamd — voorin, tot de hydraulische roerrijsrichting op het overspoelde achterdek, trilde en golfde en bij de hellevaart van het totaal verduisterd varen, als de radio en radar afgezet moesten worden, er op het schip geen lichtje brandde en er buiten slechts duisternis was, de woedende zee met de witte wiggen van schuim als spoken.

Dan spreekt men terecht over de nacht van de angst. Dan enteren de aflossende wachters stijf als lammen de verschansing, klampen ze zich vast aan touwen en trossen om plotseling de doodschrik op het lijf te krijgen als ze elkaar ontmoeten en in de armen vallen. Een omhelzing, ogenschijnlijk vol tederheid, maar de taal die daarbij gesproken wordt, zou menigeen doen bizen.....

HAYE THOMAS.

Joint Maritime Course Londonderry.....

Bekendmaking commandant 012/68. Hr Ms Drenthe zal deelnemen aan JMC 0668 en het schip vertrekt op 12 september om 12.00 uur naar Londonderry.

Deze bekendmaking bracht een hoop reuring aan boord. De prioriteit bepaald door de eerste officier loog er niet om. Victualiën laden, bier laden, tjetten en generaal



schoonschip. Deze eerste meningsverschillen tussen de chef commandocentrale en de schipper lieten niet lang op zich wachten. De Rapp's waren benodigd aan dek voor allerlei lullige klusjes en volgens de schipper hoefden ze niet uit te knijpen in de commandocentrale. Het meningsverschil liep zo hoog op dat de Eerste Officier en de NGIO erbij betrokken raakte. De moraal van het verhaal was dat het schip spic en span naar de JMC moest en dat de commandocentrale voorbereidingen voor deze JMC geen prioriteit hadden. De sergeant NGID loste dit probleem zeer tactisch op om de EO te vragen wat een JMC precies inhield. Deze vraag stelde hij terwijl de commandant zich binnen hoorafstand bevond en de EO kon er niet meer omheen dat het hoofdzakelijk een operationele opleiding was die hoofdzakelijk in de commando centrale plaatsvond. En zodoende kreeg ik als paai commandocentrale een extra RAPP

toegewezen om de JMC voor te bereiden. De JMC zou bestaan uit 1 week opwerken binnenliggend, 1 week "Serialized Exercises" oftewel een weekprogramma afwerken en 1 week een oefening die "Oceanex" werd genoemd. Voor ons was het een drukke periode. Generaal plotkaarten tekenen, formexen controleren en aanvragen en extra detail aanvragen. Daar zat nu het probleem. De marinemagazijndienst had niets met een JMC te maken en extra plotpapier en potloden moesten aangevraagd worden via de geijkte kanalen en natuurlijk met een correct ingevulde ATEV (aanvraag tot extra verstrekking) voorzien van de benodigde handtekeningen. Samen met de korporaal NGID, die detail beheerder was, was ik 2 dagen bezig om de extra 24 potloden en 3 rollen plotpapier aan boord te krijgen. De aanvraag extra gummetjes was afgewezen en die werden uiteindelijk op de wal gekocht en betaald door de OVA uit het scheepsbudget. Na alle toeters en bellen zoals gasmasker en zwemvest controle, tenue inspectie en op de vrijdagmiddag de inspectie commandant, waren we gereed voor de JMC 0668. Was het niet dat de NGIO eigen initiatief had getoond en een briefing had voorbereid voor de longroom. Uit de desbetreffende FOTI's (Flag Officer Training Instructions) bleek dat gedurende de "Oceanex" het schip in oorlogswacht moest zijn. Nu was enkele uren oorlogswacht lopen aan boord van een jager al een hele onderneming, maar een hele week, alom paniek dus. De OVA eiste vrijstelling van oorlogswacht voor zijn personeel, anders geen eten, havengeld en schoon wasgoed. De HMK kwam aanzetten met zijn stoom wet en de verplichte rusturen

voor het machinekamer personeel. De radio-radar-monteurs konden niet meedoen anders was er geen garantie dat reparaties uitgevoerd konden worden. En vervolgens deed de EO nog een duit in het zakje door te stellen dat het BOZ team vrij van wacht moest zijn om olieladen te garanderen. De moraal van het verhaal was dat besloten werd dat de oorlogswacht van Hr Ms Drenthe bestond uit het commando-en OB-centrale personeel aangevuld met een korporaal VUKO in het seinstation. Probleem opgelost dus, maar nog niet helemaal. De beeldkast 506 (artillerie beeldkast) moest bezet worden en na hevig tegenstribbelen werd de ARTO en majoor VUKO aangewezen voor deze belangrijke functie. Rolkaarten, leuk om te hebben maar nu nog gebruiken. De sergeant en korporaal schrijver waren volgens de rolkaart Narrative schrijver en dus verantwoordelijk voor de formex 100 en 101. Maar deze zeer drukke functionarissen konden zich hiervoor niet vrijmaken en na wederom een uitgebreide discussie in het gangetje officieren werd de functie Narrative schrijver toegewezen aan de toegevoegd OVA en de dominee. Nu nog het laatste obstakel nemen. Eén van de RAPP's was zeuntje maar die was tijdens de JMC toch broodnodig in de commandocentrale. Onze sergeant kon praten wat die wou, maar zeuntje is zeuntje en de chef der equipage was niet voor rede vatbaar. De oplossing kwam uit een onverwachte hoek. De majoor konstabel bood voor die ene week aan een extra konstabel te leveren omdat toren 1 en 2 tijdens de oorlogswacht niet bezet hoefde te worden en alleen bij alarm kwamen de konstabels in actie. Ik moet toegeven dat het NGID kader en niet te vergeten ikzelf als paai commando centrale en mijn tijdelijke hulpje het uiteindelijk toch voor elkaar kregen om aan de NGIO te melden "commandocentrale" gereed voor JMC 0668. Maandag zouden we

naar zee vertrekken, ETD (Estimated Time of Departure) was 1200. Na de nodige perikelen van meerrol, ankerrol en mistnavigatie gingen we over op zeewacht en waren we onderweg naar Londonderry. Er stond nog één belangrijk punt op de agenda, de briefing JMC0668. Voor deze activiteit was het cafetaria afgehuurd en onder leiding van de Eerste Officier werd de algemene scheepsbriefing JMC gegeven. Alles kwam aan de orde, schoonschikken, BOZ operaties, Action Messing en gedrag codes tijdens het passagieren. Op de vraag van een collega RAPP hoe het ging met het vervoer en eten voor het commandocentrale personeel dat tijdens de Harbour Training week was ingedeeld voor verschillende cursussen bij de Engelsen, was het antwoord van de EO: zijn die er dan? Ook de snack tijdens de donkere



wachten kwam aan de orde, geen geld was het antwoord van de bottelier maar door tussenkomst van de commandant kwam het antwoord van de OVA dat de zaak bekeken zou worden, maar dat de rest van het schip er niet onder mocht leiden. De EO eindigde de briefing met de mededeling dat de OS&O officier nog even het woord zou voeren over het amusementsprogramma tijdens de JMC, want wat voor oorlogen er ook gevoerd zouden worden, de bingo en optreden van de scheepsband moesten doorgaan. Hr Ms Drenthe was er klaar voor, "JMC 0668 here we are" of toch niet, graag vertel ik u hierover in de volgende nieuwsbrief. *Piet Plottegel*

Vette hap

Beleefd kwam het zeuntje op de officier van de wacht af, groette netjes en zei: "Ik heb een klacht meneer, wilt U dit eens proeven?" De officier proefde en zei: "Wat denk je wel, dit is uitstekende soep!" Het zeuntje knikte verheugd: "Dat is het nu juist meneer, de bootsman wil dat we er de borden in afwassen!"



NAVGIS

In oktober 1975 begon ik na de EMV aan de opleiding tot MARVA plotter, wat het precies was wist ik ook niet, maar bij de keuring werd ik hiervoor aangenomen. En ik ging er van uit dat het wel leuk zou zijn. Ik begon in klas Delta7508. Met een aantal jongens en drie meisjes waar ik er een van was.

Na het beschermde leven in Hilversum was Den Helder wel even wat anders. Als meiden verbleven we in de IJsmeeuw op MKWD en werden daar vandaan iedere ochtend met de bus naar het NAVGIS gebracht. En 's avonds weer terug naar MKWD.

Plotseling was ik op een grote kazerne geplaatst met grote schepen in de haven. Nu werd de Marine opeens wel tastbaar. In Hilversum leek dat allemaal nog heel ver weg.

Ik moet heel eerlijk zijn dat mijn herinneringen aan de tijd op NAVGIS niet allemaal meer helemaal helder zijn. We kregen verschillende vakken, maar ik kan ze echt niet allemaal meer bij naam noemen, natuurlijk plotten van Sgt. Schra, ik hoor hem nog roepen, puntje streepje, tijd. Generaal plotten, luchtplot, engels, scheepsherkenning, en er waren vast nog wel meer vakken. Maar die willen toch echt niet boven komen.

In mijn herinnering hadden we iedere ochtend baksgewijs, maar of het ook echt zo was?? Ik denk dat we als opleiding dat wel hadden, en de vaste bemanning niet. Maar dat waren twee gescheiden werelden. Ik keek in ieder geval behoorlijk op tegen de jongens en meiden die toen bijvoorbeeld al in de SPAIT werkte, dat ik daar deel van uit zou gaan maken was nog een vreemd idee

Maar goed, ik heb de opleiding goed doorlopen en dan volgde er voor ons als meiden, automatisch een plaatsing in de SPAIT. En daarmee was je dan ook meteen vaste bemanning, en dat was toch anders dan in opleiding.

Maar er hoorde ook grappen en plagerijen bij. Ik kan me nog goed herinneren dat ik voor een bakje poeroet het hele fort gezien heb, van boven tot onder en van links naar rechts. En ik snapte niet waarom iedereen hier toch om moest lachen. Ik had het als een ernstige taak opgevat, en dat ik er pas later achter kwam wat het echt was.....tja, we zullen allemaal wel dit soort herinneringen hebben. Zoals bijvoorbeeld het ijskarretje van Laan dat met mooi weer boven op de dijk stond en dat de ijsjes over het hek aangegeven werden.

Maar ook de bijzondere gehaktballen staan me bij, pingpongballen bij het eten. En wat dacht je van de uittocht richting station iedere vrijdagmiddag. Hollen om de trein nog te halen.

Ik heb maar kort op NAVGIS gezeten want in 1976 werd de Operationele School geopend en werden we daar geplaatst. De trainers waren toen nog niet af en werden de MARVA's op diverse bureaus geplaatst, maar ik heb bijvoorbeeld ook veel in de TATS gewerkt.

Misschien zijn er klasgenoten van die tijd die dit lezen en mijn herinneringen kunnen opfrissen. Ik zou zeggen, graag. Dan zien we die gewoon in de volgende nieuwsbrief.

Rieni Heemskerk - Lanssen