

Van der Steng - Serie N^o1

MARINE
TERMEN

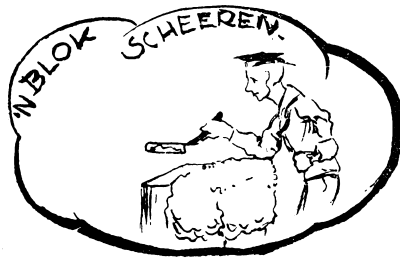
Vandersteng-Serie No. 1

**Auteursrecht bij het
Alg. Ned. Comité „Onze Marine”
Alle rechten voorbehouden**

VANDERSTENG-SERIE No. 1

MARINETERMEN

DOOR
ALBERT CHAMBON



Uitgave: N.V. Drukkerij en Uitgeverij v.h. C. de Boer Jr. - Den Helder

Van denzelfden schrijver:

„Alles wel, geen bijzonders” (uitverkocht).

„Alles wel . . . K XVIII” „

„Kent U de Marine” ? „

„De Ruyter en onze weermacht ter zee”.

„Tromp”.

„100.000 zeemijl per onderzeeboot met
prof. Vening Meinesz”.

1

Met groote halen onder uit den mok, terwijl hier en daar heilige dagen waren achtergebleven, had de matroos 1e klas Vandersteng een koekoek getjet op de campagne. Een presenning, die hij op 't dek gelegd had om niet te knoeien — dat zou maar psalmen zingen geven, — wilde hij juist balken, toen de kaan hem praaide.

„Present!”, antwoordde Vandersteng schreeuwend, terwijl hij gelijk werk maakte en den leegen mok in de bootsmanskist gooide. „Wat moet de kaan nou weer?” mompelde hij. Sedert zij de vorige week met hun schuit uit Algiers vertrokken waren, hadden de opvarenden poot aan moeten spelen om het schip als nieuw in de vaderlandsche haven te laten binnen vallen. Een maand geleden waren ze uit Soerabaia onder stoom gegaan. Deze Indische turn zat er weer op. Velen hadden van hun kadje een behoorlijke aap kunnen overhouden, ondanks het feit, dat ze een enkele of een dubbele delegatie hadden loopen. Op de thuisreis was dan ook zwaar geboomd over blauw goed en zomerverlof. Want daarop waren de verlangens bij allen aan boord ingeschoren. Niet alleen bij de maats vooruit. In den gouden bal en in den longroom was het niet anders. De vrije jongens verlustigden zich in het vooruitzicht bij het ouwe wachtschip met hun aanhangmotor eenige weken in een zalig niets doen te kunnen doorbrengen. De gehuwden zouden natuurlijk met hun botermaat strafdienst loopen in de gezellige winkelstraten van de vaderlandsche grootstad, ter vervanging van de Japaneesche bullen, die ze dezen keer niet hadden meegebracht, „omdat je van den vorigen keer wist, dat je die in elke winkel in Nederland net zoo goed en minder duur kon krijgen”.

Daarvoor immers had men in Indië maandenlang op de kist gezeten, had men het passagieren beperkt tot oploopen; was er niet één van de kist aan boord gekomen. Nu ja . . ., daags voor het vertrek uit de marinestad Soerabaia hadden de meeste opvarenden van het thuisvarende schip, op een ouwerwetsche manier hun krakbroek nog eens aangetrokken om met de afduwers uit te eten, op Simpang, bij Stolk, of wie 't minder grootscheeps konden doen, bij den vreetchinees. Sommigen waren daarna ietwat afgeladen eenzaam aan boord teruggekomen, omdat ze, sentimenteel als ze waren, dat afscheid nemen aan boord niet al te best verstouwen konden. Ook in Indië worden vriendschapsbanden gelegd! Anderen

kwamen met hun vrienden en Indische geburen aan boord en drukten bij den valreep vele handen van de afduwers en wenschten, goed gemeend doch niet zonder sarcasme, hun „een aangenaam en langdurig verblijf in de tropen”. Straks zouden zij het immers ook weer aan anderen toewenschen als zij naar patria vertrokken. Dat was nu eenmaal zoo de gewoonte. Zij hadden bovendien de kans op hun rug thuis te varen, terwijl Vandersteng en de overige opvarenden, het nu met een schip van de Nieuwedieper Lloyd moesten doen.

Op de thuisreis werd Sabang, Colombo, Port Said en de vorige week de laatste haven Algiers aangelopen. Vandaar ging het in één ruk naar Nieuwediep. Gepassagierd was er weinig. Je had er geen behoefte aan. Met uitzondering van Algiers, was er in die plaatsen niets te beleven. Neen, het was geen uitbundige thuisreis geworden; het leven aan boord verliep normaal; allen waren in een opgewekte stemming, in het vooruitzicht spoedig binnen te loopen en thuis te zijn. Wel moest je wat harder aanpooten, omdat er op een oorlogsschip, en zeker op de thuisreis, altijd wat te doen is. En als de schipper niet zoo liep te kankeren en te stoomen, dan zou het met de werkzaamheden ook wel gaan. Waarom zou men zich druk maken? De inspectie van den admiraal bij het binnenloopen op de ree van Nieuwediep, zou best in orde komen. De ketelkappen en de zeerampvirtualiekasten, de bakkerij en de kombuis, stuur- en bakboordsloopplank, kortom alles aan het dek zag er uit, alsof het schip zóó van de werf kwam. Van het dek kon je eten, al doe je het van een piring smakelijker. De baggers hadden het koperwerk gezogen met blauwsteen à la Martinique, zoodat de betings, de luchtkokers, de leuning van de afgang en de horretjes van de koekoeken geelblinkend glinsterden.

„Present”, herhaalde Vandersteng nogmaals op den roep van den schipper. Met één ruk stond hij vierkant en in de houding, maar omdat hij de balie, die achter hem stond, niet gezien had, scheelde het maar een streek of hij was over z'n stamboeknummer gevallen.

„Wat is er van Uw orders?”, vroeg hij den kaan, die van het halfdek genaderd was.

„Roep alle gasten bij elkaar en laat ze aantreden op het tentdek bij de barring”, beval hij.

„Alle gasten?” zei Vandersteng vragend. Want er ging hem een vijfpitter op, dat enkele van hen beslist niet op het eerste sein met hun werk gereed konden zijn. Als 't nou nog tegen vastwerken liep, dan . . .

„Je hoort toch wat ik zeg?” zei de kaan, niet zonder wrevel in z'n stem.

„Jawel, schipper, maar Willemse is op den bak aan 't schalmen. Er is slecht weer op komst. Het tentje op de duiventil is al uit de lijken gewaaid. Uitdeketting ligt op stootgaren om met den blindeman af te lossen aan het wiel. Verdulmen is droogwant maken voor de barang doorwaternat wordt en Heukels staat de knopen te tellen bij de log”.

„Goed, goed”, deed de kaan gebarend. Want daarmee was het aantal gasten toch niet uitgeput. „Barendsen is er toch nog, en van Klampen, en de Vries, en . . . wat voert van Leeuwen uit?”

„Die is 't pardoen van den voortop aan bakboord aan 't lapzalven”, zei Vandersteng.

„Is tie bela . . .”, maakte de kaan zich kwaad. „Daar is het nu geen tijd voor. Laat 'm direct uit het tuig komen en het bootsmansstoeltje afgeven bij den paai van het voorschip. Vooruit!”, commandeerde de kaan, „schiet op, en zorg dat ze voorgaats komen”.

Binnen enkele minuten had Vandersteng z'n collega's bij elkaar. „Wat is er loos?”, vroegen ze.

„'t Is weer pen uit”, zei Vandersteng. „De kaan loopt op uiterst vermogen en is ver over de rooie streep”.

„Nou”, zei Barendsen, „wat kan je gebeuren? 't Is zoo dadelijk handen schoon. Ik heb den eersten platvoet als dienstdoende”. Hij knipperde met z'n rechter blindeerklep als een teeken van „begrijp je wel?” en trok aan z'n stutten naar omlaag.

„'t Is wat moois”, gromde van Leeuwen, die z'n met Zweedsche teer bevuilde handen trachtte schoon te maken met een dot bruin werk. „Ik had nog maar een klein stukje te doen. Nou moet ik natuurlijk op de dagwacht dat pardoen afwerken. Want als we morgen op de ree komen is er geen kijk op”.

„Waar moeten we zijn?”, vroeg Uitdeketting, wien dat nabreeuwen maar matig beviel. „Laten we opschieten, want ik moet zoo dadelijk aan het roer”.

„Dan kan jij wel verdwijnen” meende Vandersteng, die intusschen de koppen telde. „Maak jij maar klarigheid”, zei hij tot Uitdeketting, „dan zal ik wel zeggen dat jij en Barendsen voorschaften, omdat jullie den eersten platvoet hebben. Met hoevelen zijn we . . . acht man? Waar is de kabelgast en de paai . . .”

Langgerekt en hoog sjilpend snerpte het bootsmansfluitje van de

kaan over het dek, gevolgd door een kort afgebeten roep: „Vastwerken”.

Vandersteng en z'n maats keken elkander verbaasd aan. „Vastwerken? Wat is dat nou weer voor onzin? Het is net halfvier”. Ze kwamen er gauw achter. Orders van den commandant. Van avond rollen repeteeren. Brandrol, sluitrol, sloepenrol, verlaatrol. Voor het zwarte koor is het om 4 uur runnen. Twee uur lang. De stokers krijgen gortwater met wijn. „Ook twee uur lang?” vroeg een zwabber, doch Bram Pardoën, die zeevader over hem was, verstond vandaag geen grapjes en liet hem het dek zien. Daarna om 6 uur veiligheidsmat omnemen voor divisie B; divisie C en A lossen elkaar af voor den tweeden platvoet; de vrijnachtsgasten eerste hulp in den ziekenboeg; de busschietters op hun posten; want als er nog tijd over is, krijgen we „Piet Hein”. Daarom: om half vier vastwerken, vier uur theewater, half vijf rollen repeteeren, half acht vastzoo en kooien af.

Ineens was er een gehol en gedraaf, zoowel aan dek als omlaag, zooals je dat in een mierenhoop zien kan, als ze er met een stok in geroerd hebben. De zeuntjes en bijzeuntjes maakten de bakken gereed; zij die met hun werkzaamheden gereed waren, konden zich aan dek opdoffen, aan bakboord bij de spuigaten, waarvoor de waterboer een dekwaschbalie gereed gezet had en iedereen een waschblik vol schepte. Wasschen en kammen . . . en frokkies uit! Want als je je body flink roste, kreeg je een mooien rooien nek en borst. Er waren grapjassen, die je adviseerden een schuurlap met zand te nemen. Maar met teerzeep ging het veel beter en je huid scheurde er niet van. Wie klaar was, haastte zich nog gauw even naar den toko, want die zou vanavond wel gesloten zijn en dan was de kans verkeken nog een kouwe pijp te verwerken, voor je in je kooi kroop of de eerste wacht betrekken zou.

Om vijf minuten voor vieren was het stoot en stilte aan de bakken, om gelegenheid te geven voor gebed. Tijdens het schaften had de provoost een waschlijst van mededeelingen over de avond oefeningen, waarnaar, zooals gebruikelijk, slechts met een half oor geluisterd werd, omdat je wist dat de provoost zou resumeeren met: „Luister uit! Wie het niet goed verstaan heeft” . . . even pauze om indruk te maken en volkomen stilte te krijgen . . . „kan het lezen op 't publicatiebord!”

De avond oefeningen verliepen vlot; afwisselend klonk het aan-

houdend „kok schep op”, „glazen slaan” en „gong-slag”; de veiligheidsmat was binnen een kwartier, voor het gefingeerde gat in de buitenhuid, op z'n merk. Overal was bedrijvigheid. De ouwe kon tevreden zijn, temeer daar ook het hoofd-machinekamer kon rapporteeren, dat 't in den vetput en op de vuurplaat tijdens het runnen „alles wel en geen bijzonders” was. En toen „Piet Hein” geblazen werd, en de bemanning binnen enkele oogenblikken in alarmstelling gereed stond, klonk de aftrap eerder dan wie ook verwacht had. Er was ruimschoots tijd om op den bak uit te blazen, om de kansen te bespreken betreffende het uur van binnenkomst, om zich te verdiepen in de nog resterende mogelijkheden van oponthoud in het Kanaal, dat men vannacht — de lichten van Dungeness waren tegen de donkere lucht van den komenden avond reeds aan bakboord te zien — achter zich zou hebben.

Den volgenden morgen, op den voormiddag, werd land gepraaid op twee streken aan stuurboord. De vaderlandsche kust was in 't zicht. Dwars-uit lag de Scheldemond. Ondanks het buiige weer en de woelige zee (van wind tegen en tij mee) behielden we 15 mijl. Op een seintje naar Willemsoord was antwoord ontvangen, dat we probeeren konden vandaag nog binnen te loopen. Dus werd het aantal slagen opgevoerd. Want het was in elk geval beter op Zaterdag op de ree te komen, dan tot Maandag buitengaats op en neer te moeten houden. De roethanen sleepten de kolen voor de vuren met een élan alsof het schip op de gemeten mijl voer. De machines draaiden onder hoogen druk, de schroeven wentelden en trokken met hun stuwende kracht een warreling van witgekuifd zog achter het schip, waarboven de eerste duiven van den admiraal krijschend volgden in afwachting van den buit, dien de zeuntjes als spoeling door het meeuwengat gooiden.

De tachtig mijl, die de vaderlandsche kust lang is, kon zóó gemakkelijk in 6 uur bevaren worden. Maar toen de wind krachtiger van om de Noord ging doorzetten, dreigde er een kink in den kabel te komen. De Noordzee-deining beukte aan bakboord, iets voorlijker dan dwars, tegen het schip. Doch meer dan een stijve bries stond er niet; dat konden we wel hebben, al behielden we daardoor nauwelijks twaalf mijl. Ver in den achtermiddag werd de uiterton van het Schulpengat verkend. Het Falgalicht in de duinen was nog te onderscheiden, al was het een weinig harig. Verderop teekenden zich, hoogop, de contouren af van Lange Jaap. Vrijwel de geheele be-

manning hing aan dek, op den bak, langs stuurboordsloopplank en op de campagne. Met lange kijkers en binocle probeerden enkelen te onderscheiden, of er bekenden op het Huisduiner strand stonden, waar de geheele jutterij verzameld scheen en mee optrok langs den dijk naarmate het schip het Marsdiep verder instevende. In de luwte van Texel slechtte de zee af; het weer werd handzamer, doch het zou raadzaam zijn op de ree tegenover den ingang van de haven den haak er in te gooien. Daarom werd de schipper door den leerling gewaarschuwd: ankeren, salueeren, sloepen strijken en bakspier uitdraaien. Welke sloepen? Stoomsloep, barkas en werksloep voor communicatie met den wal. Ei, ei!

In een minimum van tijd was er groote bedrijvigheid aan dek en op den bak. De machinekamer werd gewaarschuwd voor stoom op het spil. Op het bordes stond de looder aan het lood — met lijfseizing om — en praaide „ellef vaaaaam!” Gasten sprongen op 't potdeksel, maakten de broekmatten en sjorrings los van de sloepen, die gestreken moesten worden en legden de takels klaar om te vieren. De tamboer schetterde „de jagers van van Dam”; de majoor-konstabel liet de saluutbatterij in gereedheid brengen en de posten bezetten. Naar de machinekamer rinkelde de telegraaf: Langzaam aan. Stop!

Nu zou het gebeuren! Men zegt wel eens, dat in den ouden tijd de zeilschepen op zoo'n grandiose wijze ten anker gingen, dat met één enkele manoeuvre het anker geworpen, de zeilen gestreken en de ra's vierkant aan de brassen doorgehaald werden. Inderdaad!

Maar ook nu werd het ankeren, met alles wat daarbij te pas komt in één enkele manoeuvre, als met één handgreep uitgevoerd. Want op het commando „vallen je anker, steken tot 30 vaam; bakspier uitdraaien; sloepen en valreep strijken; saluutbatterij, om te salueeren met 15 schoten stuurboord uit: vuur!"; rolde ratelend de ankerketting door het kluisgat, 't anker achterna; kraakten steunend de sloep-takels en streken schokkend de sloepen, de vanglijn in een flauwe bocht, gereed om te houwen; gelijktijdig stond de bakspier, doorgehaald op den bak, het toppenend bijgeviert tot horizontaal dwars-uit aan stuur- en bakboord en sloeg de saluutbatterij keffend elke 5 seconden een schot, tot 'n groet, terwijl de vlag in top, de geus op den boeg geheschen werd, en de vlag van de gaffel plaats maakte voor de vlag aan den stok op de campagne. Binnen twee minuten waren de verschillende manoeuvres uitgevoerd. Iedereen aan

dek bleef in de houding staan, totdat het saluut aan den wal vanaf het Wierhoofd, door de saluutbatterij was beantwoord en aftrap geblazen werd. Meteen sloeg de leerling acht glazen.

„Vastwerken, reewacht!” verordineerde de kaan.

„Moeten er nog beurtgasten in de sloepen?” vroeg Vandersteng hem.

„Ja”, antwoordde de kaan, „en zeg ze, dat ze ketelaar zijn van theewater. Zorg er voor, dat na laagwater de aflossers gereed zijn en waarschuw den monteur voor een ankerlicht op de geus”.

„Ei, ei”, zei Vandersteng. Meteen zag hij, dat de sloepen aan de bakspier gierden. „Je moet de vanglijn niet op den kikker beleggen”, riep hij naar den beurtgast in de werksloep. „Neem maar een slag rond de doft, da's veiliger. En leg een wil buitenboord, anders schaviel je 't berghout of breek je de scheehoutjes. Verhaal de stoomsloep maar naar de bakspier, onder de Jacobs ladder, want er moet nog een roethaan in”. Terwijl hijzelf de sloeptakels van de barkas kruislings naar de davits voerde, overzag Vandersteng of alles nu wel vierkant was. „Nee, daar heeft me zoowaar een derde talje een tamp om een paddestoel gelegd, inplaats van om een bolder. Die stommelingen leeren het nooit”, zuchtte Vandersteng. „En op de apentafel hebben ze weer vergeten de zeildoeksche kap over het peilkompas te leggen. Zoo is het altijd wat”.

Meteen kreeg hij een pijpluis in z'n rechteroog. „Dat moet er nog bijkomen”, meende Vandersteng. Hij trachtte dat ding te verwijderen, doch het lukte hem niet, zoodat hij den ziekenvader te hulp moest roepen.

„Zeg Pa”, vroeg Vandersteng hem, nadat deze in den ziekenboeg de pijpluis met een dotje werk in sublumaat verwijderd had, „jij bent nogal goed bij. Ik verzamel marine-termen . . .”

„Verzamel wat?” vroeg de ziekenvader.

„Marine-termen”, herhaalde Vandersteng.

Toen zei de ziekenvader een leelijk woord, dat iets met gebrek aan adem te maken heeft.

„Ik hoor 't al”, zei Vandersteng, „jij kent ze ook niet!”

II

Den eersten Zondag na zijn thuisreis, gaf Vandersteng mij het verslag, dat ik hierboven heb laten afdrukken. Een simpel verslag zonder emotioneele gebeurtenissen, waarin echter een groot aantal

marinetermen voorkomen. Met Vandersteng had ik dan ook afgesproken, dat we moesten probeeren de thans nog in gebruik zijnde marinetermen te verzamelen en in een boekje vast te leggen.

Wie de uitdrukkingen in het reisverslag van Vandersteng vertalen wil, kan dus zijn hart ophalen. Misschien zullen er zijn, die teleurgesteld de opgaaf van marinetermen doorbladeren, omdat ze er geen onzinnig brabbeltaaltje in tegen komen. Maar wat wil men dan? De marineman is een doodgewoon Nederlander. Er zijn Groningers bij de marine en Friezen, Limburgers en Brabanders, Hollanders en Zeeuwen. Men ontmoet er Amsterdammers en Hagenaars, Rotterdammers, Arnhemmers en lieden uit Het Sticht . . . kortom Nederlanders. De taal, die aan boord gesproken wordt, is echter veel minder dialectisch dan sommige schrijvers ons willen wijs maken. Als een Hagenaar, Leienaar, Rotterdammer of Amsterdammer — vooral deze laatste — halsstarrig in zijn plaatselijk dialect blijft spreken, dan wordt hij bij de marine niet bij zijn naam genoemd, doch naar zijn plaatsnaam aangesproken, bespot of . . . uitgescholden. Een dwaas taaltje, dat men zoo graag als „matrozentaal” in boeken en verhaaltjes gebruikt, spreekt men bij de marine niet en men spreekt er niet onbeschaafder, men struikelt over vreemde woorden niet harder en men verminkt er onze schoone moedertaal niet erger, dan in „doorsneê” Nederland.

Zooals met onze taal in 't algemeen het geval is, veranderen en verouderen ook tal van marine-uitdrukkingen en komen er nieuwe bij. Niet opgenomen zijn spreekwoorden en zegswijzen, die in woordenboeken nog te vinden zijn en soms in het algemeen spraakgebruik voorkomen; b.v. Hij zit aan den grond; verkeert in moeilijke omstandigheden. In zee gaan: een taak, een werk beginnen. Aftakelen: achteruitgaan, enz. enz.

Deze en soortgelijke uitdrukkingen zijn weliswaar aan het zee-zezen ontleend (de grens tusschen: aan het zeezezen ontleend en marineterm is niet altijd even duidelijk te trekken), doch ze zijn bovendien zoozeer gemeengoed geworden in onze taal, dat men moeilijk van marinetermen of zeemansuitdrukkingen kan blijven spreken. Alleen als sommige woorden, uitdrukkingen, zegswijzen e.d. nog aan boord gebruikt worden als een deel van het werk, dat men te verrichten heeft, zijn deze in dit boekje opgenomen.

In het Nederlandsche taalgebruik zijn tal van uitdrukkingen opgenomen, die men tegenwoordig met het begrip „slang” aanduidt;

woorden die min of meer buiten den toon vallen, doch die geleidelijk aan, soms echter als modewoord met een verrassende snelheid, gemeengoed geworden zijn. Dat komt bij de marine ook voor. Plotse-ling duikt ergens een woord op, hoort men een uitdrukking, die ergens aan boord of tengevolge van een bepaalde, soms dood- onschuldige gebeurtenis in een vreemde haven is ontstaan en blijven hangen. In een minimum van tijd gaat zoo'n uitdrukking van schip tot schip door de geheele marine. Dergelijke woorden of uitdrukkingen krijgen daardoor het karakter van marineterm. Maar woorden en uitdrukkingen, die kennelijk aan den wal ontstaan zijn, kan men moeilijk marinetermen noemen, al worden ze aan boord veel, zeer veel zelfs, gebruikt. Men moet overigens niet te veel willen „uitzoeken”. Woorden, die men vandaag nog niet als marineterm accepteert, zijn het na 100 of 200 jaar misschien wel, zooals b.v. „walegang” (van walgang in den vestingbouw); „talie” (van het maleisch, d.i. touw) e.d.

Uitdrukkingen als „een snuitje halen” voor in 't gevele komen, „lol trappen” voor pret maken, of herrie schoppen, keet maken e.d., die bij de marine ook gebruikt worden, kunnen echter moeilijk als marinetermen beschouwd worden. Iets anders is b.v. „ik kijk wel uit” voor: ik pas er voor, van uitkijken en „luister uit”, die aan uitkijken en uitluisteren (kijken en luisteren als men op post staat) synoniem zijn.

Een moeilijkheid scheen het — omdat in z.g. matrozenverhalen daarvan zoo dikwijls sprake is — iets op te nemen over het gebruik van ruwe woorden. Nu is het gebruik van dergelijke woorden geen speciale eigenschap van den marineman, zelfs niet als men het be- grip „ruw” verbinden wil aan het verouderde begrip van matroos. Vandersteng heeft tegen dit wanbegrip al heel wat „gekankerd” en er zijn lieden, die hem deswege pedant vinden en hem „met z'n boekentaaltje de wijde zee in zouden willen trappen” (De Waag van 16 Dec. 1938). Een marineman is nu eenmaal volgens het begrip Vandersteng, een doodgewoon Nederlander en zijn taal is niet anders, niet onbeschaafder, niet dwazer dan die van anderen.

Maar zooals gezegd, scheen het een moeilijkheid. In werkelijkheid heeft Vandersteng zich gehouden aan het spraakgebruik aan boord in diensttijd. En dat is op een varende schip 24 uur van een etmaal. Daarom zal men in deze verzameling slechts enkele uitdrukkingen ontmoeten, die eenigszins uit den toon vallen, doch die aan boord,

in de onderlinge verhoudingen, tot het gewone spraakgebruik behooren. Er worden tegenwoordig weinig of geen ruwe woorden tijdens den dienst aan boord gebruikt. Bij de marine zal men nooit zeggen — denken is wat anders — dat b.v. de schipper een „rot-vent” is. Niet omdat men aan boord beschaafder is, doch omdat een dergelijke uitdrukking de militaire verhoudingen aantast en men daardoor de kans belooft „in de knijp te worden geroeid”. Ze „kafferen” elkaar aan boord natuurlijk nog wel eens uit, maar weet goed tegen wie je het doet en hoe je het doet. Want als een der manschappen meent, dat het nu de spuigaten uit loopt, dan dient hij morgen een beklag in bij zijn commandant over „de onheusche wijze waarop hij door den korporaal, door den onder-officier of door den officier werd behandeld”. Anderzijds moet er niet één verkeerd woord gezegd worden of de schepeling staat zelf op het matje.

Ruwe uitdrukkingen als „pestlijer” of „choleralijer” (dit laatste uitgesproken als „kéleerelijer”) worden aan boord zelf sterk bestreden en menige schepeling heeft door zijn collega’s „het dek gezien” (is tegen het dek geslagen) als deze uitdrukking gebruikt werd, omdat ze zoo angstwekkend herinnerde aan de pest- en cholera-gevallen aan boord in het verleden. Trouwens: Er waren schepen, zoo omstreeks 1890—1900, waar de commandant steevast 24 uur provoost „uitdeelde”, als een schepeling voor een dergelijke uitdrukking op ’t halfdek gebracht werd.

Deze eerste poging om marinetermen te verzamelen is zeker niet zonder gebreken. Het was dikwijls noodig oude en nieuwe termen te vergelijken, ook al om eenig denkbeeld te geven van dezen tijd in vergelijking met vroeger. Misschien verdienen sommige uitdrukkingen uitvoeriger, andere weer beknopter te worden toege-licht. Mogelijk zou een afzonderlijke rangschikking en toelichting bij elk woord overzichtelijker geweest zijn. We hebben dit alles wel overwogen, maar dan zou het geheel wel erg taai geworden zijn. De nu gevonden rangschikking en toelichting leek ons de beste. Bovendien hebben we achter in het boekje nog een afzonderlijke lijst opgenomen van termen met verwijzing naar de pagina’s waar deze behandeld werden in de toelichting van de alphabetisch gerangschikte uitdrukkingen.

Vandersteng hoopt intusschen, dat de verzameling van marine-terminen er toe zal bijdragen, dat men zich meer en meer voor het marinewereldje gaat interesseeren.

A.

Aanhangmotor. Het is een zeer opmerkelijk verschijnsel, dat in de marinetermen zoo weinig te vinden is, dat op de vrouw of op het meisje betrekking heeft. Vroeger . . . ja, in de oude zeemannsliederen, kon men daarover nogal het een en ander lezen. Toch waren er weinig benamingen of uitdrukkingen aan boord, die aan de vrouw deden denken. Grietjesra en Grietjeszeil of de uitdrukking, dat „een vrouwenhaar meer trekt dan een marszeil” kon men tot voor enkele jaren aan boord van de zeilschepen nog wel hooren en „de melkmeid uitzetten” werd in onzen tijd van de zeilschepen in de sloepen overgenomen. De moderne zeeman van onze gemechaniseerde marine gebruikt deze uitdrukkingen niet meer doch hij vond er een, die nog niet eens speciaal aan de marine ontleend is, n.l. de aanhangmotor. Want aanhangmotoren heeft men bij de marine niet meer en ze werden ook weinig gebruikt; een enkele maal slechts, b.v. voor een vlet. Van een aanhangmotor spreekt de marineman echter als hij 't over z'n meisje heeft. Men spreekt ook van „voor anker liggen” of „zwaar vertuid liggen” als men vaste verkeerung heeft of ernstig verliefd is.

Aanslaan. De vlag of een zeil aanslaan: bevestigen, klaar om te hijschen.

Aanzetter. Den man bij het kanon, die met een aanzetstok de tientallen kilo's zware granaat in het kanon duwt, noemt men: den aanzetter. Bij kleinere kanons, waar granaat en huls één geheel vormen, wordt alleen van lader gesproken.

Aap. Een aapje meenemen uit Indië doet men niet meer. Het is bij de marine trouwens sedert lang verboden dieren aan boord te hebben, al werd het vroeger desondanks toch wel gedaan. Onder een aap meenemen of een aap overhouden, verstaat men nu nog: een som geld gespaard — overgehouden — hebben. Vroeger sprak men ook wel van „sok-varen”.

Achterruit, noemt men de gezamenlijke officieren, in tegenstelling met „vooruit” voor de bemanning en „het midden” voor de onder-officieren. Spreekt men van het schip, dan zegt men naast achterruit en vooruit niet het midden, doch midscheeps.

„Je moet achterruit komen”, beteekent ook: „op parade komen”.

Achtertrosje steken. Naar de W.C. gaan.

Admiraal. Opperbevelhebber van de oorlogsvloot. Het woord is afkomstig uit het Arabisch, emir el mar, generaal ter zee. Tijdens de kruistochten is het in de scheepstaal overgenomen. Bij onze marine kent men den admiraalsrang niet meer, omdat deze rang sedert 1813 aan den Koning is voorbehouden. De hoogste rang is thans die van vice-admiraal. De marineman spreekt den vice-admiraal aan met admiraal; in correspondentie gebruiken zij echter: excellentie. Burgers gebruiken steeds: excellentie. Zijn vlag is in het spraakgebruik de admiraalsvlag: de Nederlandsche vlag met drie witte sterren in de roode baan bij de broeking.

Omdat de vice-admiraalsfunctie sedert jaren niet meer aan boord, doch als bestuursfunctie aan het Departement of de Commandementen der marine wordt uitgeoefend, spreekt men ook niet meer van het admiraalsschip, doch van het vlaggeschip. Is de commandant van het eskader onzer marine een schout-bij-nacht, dan waait in den top van den mast zijn vlag: rood-wit-blauw met twee sterren in de roode baan bij de broeking.

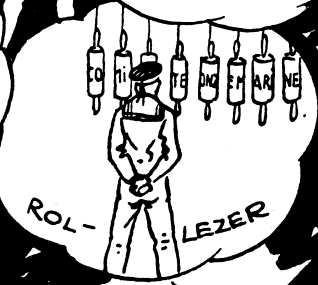
Als de vice-admiraal of de schout-bij-nacht niet in de stelling (zijn commandement) is, dan voert de oudst-aanwezend zee-officier een standaard (Ned. vlag met een hoek er uit) aan den seinwipper, dus niet in den top van den mast. Is de commandant van een eskader kapitein ter zee-divisie-commandant, dan wordt dezelfde standaard in den top van den mast geheschen.

Admiraal, vice-admiraal en schout-bij-nacht zijn vlagofficieren. Als zegswijze bij een reunie van oud-zee-officieren of als men gasten aan boord heeft, zegt men nog wel: „de admiraal heeft geschoten”: de gastheer heeft zijn glas geheven ten teeken dat de maaltijd begint.

Admiraalzeilen. D.w.z. in admiraalschap zeilen, komt alleen nog maar voor bij de zeilsport. Het is het gezamenlijk varen van jachten, sloepen e.d., op één waarvan de leiding over den tocht geplaatst is.

Admiraalszwaai. Met een sierlijke ruime bocht achter het schip om, met een sloep (roeiende of zeilende) stuurboord aan boord komen.

Aeolus-feesten. Sedert enkele jaren worden bij den marine-luchtvaartdienst Aeolus-feesten (Aeolus, de god van den wind) gevierd, in den geest als de Neptunus-feesten. De god der winden komt dan met een vliegtuig — gewoonlijk na de voltooiing van de



VERHOVEN

opleiding van een groep vliegers — op het vliegekamp een bezoek brengen en leidt de feestelijkheden in.

Afduwers. Vrienden en bekenden van de opvarenden, die een vertrekkend schip in Oost-Indië uitgeleide doen, quasi helpen duwen om het schip van den wal te krijgen en het een goede vaart naar Holland te geven.

Afgang. Trapafgang; de trap naar kuildek, tusschendek e.d. Men spreekt ook van afgang Commandant, de trap waarlangs alleen de Commandant gaat; afgang officieren, de trap waarlangs alleen de officieren gaan. Men spreekt aan boord zelden of nooit van de trap naar . . ., doch altijd de afgang naar . . . De eenige trap aan boord is de statie-trap, die aan stuurboord langs boord hangt. Dat is de officieele trap voor den commandant, de officieren en hooge gasten, als zij aan boord gaan. Aan bakboord was vroeger geen trap doch een jacobs ladder. Later — en tegenwoordig is dit nog zoo — is aan bakboord ook een trap langs boord aangebracht in denzelfden geest als de statietrap, doch eenvoudiger van uitvoering; deze wordt valreeptrap genoemd.

Afhouden. Den tros stijf houden, zoodat deze bij het indraaien niet langs het spil glijdt, doch inderdaad wordt ingehieuwd. Van afhouden spreekt men ook bij het zeilen, n.l. als men het schip of de sloep een richting geeft waarbij de wind meer van achteren invalt.

Aflosser. De man, die den schildwacht, uitkijk, e.d. aflost. In het algemeen de man, die een ander persoon komt aflossen. „Je kan overgeplaatst worden als je een aflosser hebt”.

Afstandmeter. De kleinste afstandmeter aan boord is ongeveer 75 cm lang, de grootste 5 à 6 m. In het midden van den afstandmeter bevinden zich de ooglenzen, waardoor de man, die den afstandmeter bedient (afstandwaarnemer) zich instelt en eventueele fouten van zijn oogen corrigeert. Naast hem zit een tweede man, die te zorgen heeft, dat het te meten doel steeds in het centrum van het gezichtsveld blijft. Door het verstellen van knoppen wordt het beeld in het rechter- en het linkeroog van den afstandmeter, die zich op de uiteinden bevinden, op elkaar gebracht en de afstand van het doel, dat eenige duizenden meters verder ligt, nauwkeurig aangegeven op den schaal aanwijzer.

Aftrap. Signaal, ten teeken, dat oefeningen geëindigd zijn. Af-

trap wordt ook geblazen na het signaal „Geeft acht” als twee schepen elkaar passeeren; ook na vlaggenparade e.d. en beteekent, dat men kan doorgaan met werkzaamheden.

Aftrimmen. Het in evenwicht brengen van een onderzeeboot voor de vaart onderwater. Nadat de boot met het voorduikroer op een vooraf bepaalde diepte gebracht is, wordt met het achterduikroer de helling op nulstand gebracht. De diepte- en hellingmeters toonen nu aan wat de boot doet. Zakt het voorschip, dan moet uit de tanks water van voor- naar achteruit gepompt worden. De man aan den waterverdeeltank zet de trimpomp aan en perst daarmee het water van de voorhellingtank door de trimleiding naar de achterhellingtank. Is de boot achteruit te zwaar, dan wordt van achter- naar vooruit gepompt. Dit „heen en weer sleepen” (tremmen, trimmen, in evenwicht brengen en bijvullen of uitpompen van de tanks, wanneer het totaalgewicht niet juist is) is een zeer belangrijke handeling van de onderwatermanoeuvre. Is de boot tijdens de vaart eenmaal afgetrimd, dan is het niet noodig dit vóór het duiken telkens opnieuw te doen. In tijd van actie is de boot steeds afgetrimd en klaar voor snelduiken.

Alle hens. Is een van de zeer weinige Engelsche uitdrukkingen (all hands), die in onze Nederlandsche marinetermen gehandhaafd bleven. Alle hens aan dek; alle hens voor den boeg; al het volk aan dek of al het volk voor den boeg komen. Voor den boeg komen wil echter niet zeggen, dat men zich voor den boeg van het schip opstelt. Dat zou niet mogelijk zijn, want dan stapte men te water. Boeg is hier een verbastering van boog, op de oude zeilschepen de afscheiding tusschen vóóruit (het scheepsvolk) en achteruit (de officieren). „Alle hens voor den boeg” wil dus zeggen: „op het halfdek aantreden”, b.v. om te luisteren naar een officieele toespraak.

Allemans-endje. Eindje touw aan den klepel van de scheepsklok, ongeveer 20 cm lang, voorzien van een Turkschen knoop (sierknoop aan het eind van een touw). Het is 't kortste eind touw aan boord.

Alles los, voor en achter. Klaar om te vertrekken, daar alle meertrossen zijn ingenomen. Wordt ook in figuurlijken zin gebruikt, bijv. bij het afbreken van een verloving, waardoor men weer vrij man wordt.

Amusementsbak. Met taptoe, dat tijdens reewacht om 9 uur n.m. geblazen wordt, behoort iedereen aan boord, die geen wacht heeft, in z'n kooi te liggen, althans zeker, als direct na de taptoe de ronde gedaan wordt. Verlof tot opblijven na de ronde kan gegeven worden tot 10 uur, mits niet hinderlijk voor de nachtrust van hen die naar kooi zijn. In het volksverblijf is een tafel beschikbaar waar de „opblijvers” kunnen vertoeven. Men noemt dit de amusementsbak.

Anker. De ankers op onze oorlogsschepen zijn tegenwoordig bijna alle stoklooze ankers, d.w.z. dat men het rechte gedeelte, dat men schacht noemt, door het kluisgat kan halen, zoodat alleen de armen, en de handen (men zegt ook wel: vloeien) zichtbaar zijn. Op sommige schepen en zeker op de nieuwere, zooals „De Ruyter”, „Tromp”, Heemskerck” en op de onderzeebooten, heeft men om het kluisgat een inbouw, zoodat ook de vloeien van het anker niet buiten het schip uitsteken. Aldus „gestroomlijnd” is er minder weerstand in het water.

Een onderwetsch anker bestaat uit een schacht, twee gebogen armen, aan de einden voorzien van handen of vloeien, die loodrecht staan op het vlak van de armen, een stok en een ring aan de schacht waar de ankerketting aan opgesloten wordt.

Een plattehandsanker heeft 2 armen met vloeien in hetzelfde vlak gelegen. De armen vormen één stuk, dat draaibaar is over een korte boog in de schacht. De stok is zwaar en ineengedrongen, dient hoofdzakelijk voor gewichtsvermeerdering. Het latere type is het stokloos anker, dat geheel in de kluis verdwijnt, zoodat er glad werk gemaakt wordt.

Het voordeel van de nieuwere types is, dat 2 vloeien in den zeebodem pakken en het anker daardoor steviger houvast heeft dan het oud model, waarvan maar één hand in den grond komt.

Een werp is een anker, dat o.a. gebruikt wordt om een schip te verwerpen, naar een andere plaats te brengen, bijvoorbeeld naar een gunstiger plaats op een reede.

Verhalen doet men met trossen aan de kade en verwerpen met trossen aan het werp.

Drijfanker is een groote drijvende massa, met veel weerstand tegen bewegen door het water, met weinig boven water uitstekende deelen, dus met bijna geen windvang. Het wordt gebruikt op diep water om verlijeren door den wind zooveel mogelijk tegen te gaan.

Een drijvende schijf kan b.v. van een drijfanker voorzien worden. Een schip kan er mede met den kop op de zee gehouden worden.

Parapluie-ankers hebben den vorm van een parapluie en worden gebruikt om lichtschepen te verankeren.

Een dreg heeft geen stok noodig, want er pakken altijd twee vloeien. (De stok bij een oud model anker dient om het anker te laten kantelen, zoodat een vloeï pakt).

Is een anker verloren, dan tracht men dit te visschen door een lijn, bezwaard met 2 looden, tusschen twee sloepen over den zeebodem te sleepen, in de hoop, dat de lijn achter een vloeï zal komen. Zou hier wellicht aan gedacht zijn bij de uitdrukking „Ergens naar visschen”; trachten achter de waarheid te komen? Een modern anker is lastig te visschen.

Is een ketting verloren, dan vischt men met een klein anker dwars op de vermoedelijke richting, waarin de ketting ligt over den bodem om een bocht te pakken te krijgen.

Hr. Ms. „Gelderland” verspeelde 23 Juli 1907 op Bonaire een anker met ketting, doordat de wrijfstopper weigerde en de sliphaak of wel duvelstoejager afbrak. Het visschen naar den ketting mislukte, omdat de kracht van het spil niet groot genoeg was om de bocht boven water te krijgen. Men bedenke daarbij, dat bij het naar boven halen de zware ketting en bovendien het gewicht van de bocht over een koraalbodem gesleept moesten worden. Niettegenstaande het gebruik van een jijn stopte het spil. De ketting lag op ± 40 vaam diepte. Bij het uitloopen van den ketting sloeg het eind wild om zich heen, waardoor den matroos bij den wrijfstopper het rechterbeen werd stuk geslagen; bovendien werd de beugel van den boegstopper buiten boord geslingerd.

Het aantal zegswijzen en spreekwoorden, waarin het anker symbolisch gebruikt wordt, is zeer groot, doch aan boord hoort men ze zelden of nooit. Ook de figuurlijke toepassing van werkzaamheden, die op het anker of het ankeren betrekking hebben, hoort men aan boord weinig. Een enkele maal zegt men wel eens „we lieten ons anker vallen in dit of dat café”. Ook hoort men wel de uitdrukking: „Vast ketting steken” als er iemand met zilvergeld rammelt, een geluid dat eenigszins overeenkomt met dat van het vallende anker, of juist van het uitloopen van den ketting.

Het zinnebeeld van onze marine is het onklare anker met kroon, d.w.z. dat zich om de ankerschacht een touw slingert. Op de uniform

van een groot deel van het personeel komt het anker dan ook voor, Doch lang niet voor allen. Het onklaar anker wordt gedragen op de pet, jas-revers en op de knopen van de uniform van de zee-officieren, de officieren van administratie, de officieren-vlieger en alle onderofficieren, behalve van het Korps Mariniers. De officieren, onderofficieren en manschappen van het Korps Mariniers dragen een klaar anker.

De matrozen dragen een onklaar anker alleen op de knopen, doch een klaar anker op de linkerbovenmouw, voor den matroos tweede klas; twee gekruiste klare ankers voor den matroos eerste klas en twee gekruiste klare ankers met een H (huishoudelijke dienst) er doorheen voor den barbier, kleermaker en schoenmaker. Eén klaar anker op de linkerbovenmouw dragen ook de opperschipper, schipper, bootsman en de kwartiermeester. De reeds genoemde officieren dragen op den kraag van hun jas (aan sturen en bakboord) een onklaar anker. De overige officieren, onderofficieren en manschappen dragen geen anker als distinctief. Wie daarvan meer weten wil moet bij „uitmonstering” zoeken.

Twee gekruiste klare ankers voert de minister van defensie in zijn vlag, als hij op marineterrin of aan boord is. De vlag bestaat uit twee Nederlandsche vlaggen, die met een breede witte baan aan elkaar verbonden zijn. In deze witte baan zijn de twee gekruiste klare ankers aangebracht. Deze vlag werd in 1932 ingevoerd.

Het anker als zinnebeeld van de marine vindt men ook in de vlag van de kapiteins ter koopvaardij, die tot de marinereserve behooren. Het onklaar anker met kroon wordt gevoerd in een wit medaillon in het midden van onze rood-wit-blauwe vlag.

„Het Anker” heeft gedurende een reeks van jaren, en wel van 6 April 1901 tot 29 April 1921, een zeer belangrijke rol gespeeld. „Het Anker” was n.l. het weekblad van den Matrozenbond, den lateren Bond voor Minder Marinepersoneel, die in 1934 werd ontbonden.

Ankerketting. Deze bestaat uit 8 stukken, ieder van 15 vaam. In het eerste en in het laatste stuk zit een wartel om het kinken te voorkomen. De harpen waarmede de stukken aan elkander verbonden worden, zijn met den ronden kant naar het anker toe geplaatst, zoodat ze bij het uitloopen van den ketting nergens achter kunnen pakken. De azijnzuurhoutenkettingkabelopsluitpen werd

tot ongeveer 1890 gebruikt om de bout van de harp te borgen; nadien werden metalen pennen gebruikt. Om de 10 vaam is een merk aan een schalm aangebracht, bestaande uit een eindje touw met een of meer knopen. De schipper kan daaraan zien hoeveel ketting uitgelopen is (gestoken is). Men steekt den ketting gewoonlijk drie maal de diepte van de ankerplaats; staat er dus 10 vaam water, dan steekt men tot 30 vaam.

Ankerlichten. Er gaat een verhaal, dat een adelborst opdracht kreeg voor ankerlichten te zorgen, en dat hij daartoe naar den bak ging om het ankerspil in gereedheid te brengen, hoewel hij niet begreep, waarom en hoe hij het anker alleen moest lichten. Toen hem duidelijk gemaakt werd, dat hij de ankerlichten moest ontsteken, was het geval ineens opgelost. Als een schip voor anker ligt, wordt 's avonds op den bak aan den geusstok een wit licht ontstoken en achteruit het heklicht.

Ankerspil. Op onze oorlogsschepen worden de ankers gelicht met de daarvoor bestemde draaispillen op den bak. Misschien is er nog een enkel heel oud en heel klein scheepje, dat een pompstil heeft, een hefboomwerktuig, dat wel iets heeft van een handbrandspuit, met dit belangrijke verschil echter, dat er geen water uitkomt, doch dat men er den ankerketting, schalm na schalm, bij elken op- en neergang, mee binnenboord haalt en het anker voor het kluisgat brengt. De ankerspillen (op de grootere schepen staan er twee op den bak) hebben nog vrijwel denzelfden vorm als de oude hand-draaispillen op de zeilschepen en kunnen desnoods ook nu nog met windboomen bediend worden. Uiteraard zijn zij tegenwoordig ingericht met een ankermachine, die via het spil den ankerketting en daarmee tevens het anker indraait. Het inhieu van het anker, met mannen aan de windboomen zal tegenwoordig geen gemakkelijke taak zijn. De ankerketting van de „De Ruyter” weegt „maar” 20.000 kilo en het anker 4000 kg. Overigens wordt het ankerspil niet alleen gebruikt voor het indraaien van den ankerketting, doch ook, bij wijze van lier of winch voor het indraaien van trossen bij het meren en op sommige schepen ook voor het hijschen van sloepen.

Apentafel. Is het bordes van den standaard voor het peilkompas. Waarom men dit zoo noemt, blijft een van de vele raadselen van de marineterminologie.

Arme Jongen. Misschien zijn er nog enkele oud-gasten, die deze uitdrukking gebruiken voor een hapje geweekte scheepsbeschuit, gemengd met vleesch en vetresten. In elk geval is de arme jongen de voorlooper van de sandwich. Maar de arme jongen, vooral als deze wat erg geweekt was, viel wel eens uit elkaar en dan „tjampoerde” (mengde) men het geheel maar dooreen om het zoo te verwerken. De arme jongen is familie van het Kaapsche Duifje.

Armen vol speculaas. Een matroos, een marinier en in sommige dienstvakken ook nog de korporaal, kan verschillende brevetten behalen, b.v. voor kanonnier, afstandwaarnemer, scherp-schutter, seiner, e.d. Voor elk brevet heeft men een bijzondere uitmonstering en . . . een speciale toelage. Deze uitmonstering wordt op de rechterbovenmouw gedragen. Heeft men twee of drie, vroeger zag men er wel met vier van deze brevet-uitmonsteringen, dan spreekt men van „de armen vol speculaas”, soms ook „de armen vol lekkers”.

Aschwippen. In gewone omstandigheden werd — en op de schepen, die nu nog met steenkolen gestookt worden wordt — de asch op de vuurplaat met een sterken waterstraal even hooger dan de waterlijn buitenboord weggeblazen. Maar met een slingerend schip is dit een riskant bedrijf, dat wel eens als een boemerang zou kunnen werken. Dan moet de asch gewipt worden, d.w.z. door een van de kokers van de vuurplaat naar het opperdek geheschen en door den stortkoker buiten boord gegooid worden. En omdat dit ook 's nachts door het wachtvolk gedaan wordt, behoorde aschwippen tot een van de meest verwenschte baantjes. Aschwippen zal, nu de schepen bijna alle met olie gestookt worden, wel spoedig tot het verleden behooren.

As-pk. As-paardenkracht. Het effectief vermogen, dat door de machines of motoren voor de voorstuwing van het schip, op de schroefas wordt overgebracht. De feitelijke krachtsontwikkeling der machines of motoren is dus grooter, want door de overkoppeling op de schroefas gaat energie verloren. Men neemt daarom als vermogen voor de voortstuwing van het schip, de As-pk aan. De formule blijft dezelfde: 1 pk is gelijk aan het vermogen om 75 kg 1 m hoog in 1 sec. op te heffen. De „Tromp” en de „Heems-

kerck" hadden een vermogen van 56000 As-pk, de nieuwste onderzeebooten 5000 en de „De Ruyter" 60.000 As-pk.

Assaut. Het assaut is geen marineterm en geen speciale marinegebeurtenis, en de oorspronkelijke beteekenis: een wedstrijd in het schermen met geweer, sabel of floret heeft het al lang verloren. Het is een jaarlijks te houden feest door de adelborsten en de talrijke invitées in het Kon. Instituut voor de Marine, dat tegenwoordig in December gegeven wordt. Veertig, vijftig jaar geleden lag het hoogtepunt van het contact der Adelborsten met talrijke Haagsche families in den in December in Thalia te houden operette- of tooneelavond met traditioneel bal na. Dan dreigde het Assaut in Den Helder, dat omstreeks 19 Februari, den jaardag van Koning Willem III, gehouden werd, wel eens in de verdrukking te geraken. Geleidelijk aan werd het Assaut de gebeurtenis van het Instituutleven. Tal van marine-officieren namen aan het feest, dat geheel door de jonkers bekostigd werd, deel; ook officieren uit andere Directies (men had vroeger naast de Directie Willemsoord ook die van Hellevoetsluis en Vlissingen) en tal van genoodigde jonge dames uit het gansche land kwamen dan feestvieren, al of niet vergezeld van een chaperonne. Hony soit qui mal y pense! Het Assaut wordt gemeenzaam daarom ook wel „lammetjesmarkt" genoemd.

Atjeh-jas. Eigenlijk is het een hoog gesloten kort jasje, dat tijdens de expedities op Atjeh gedragen werd, doch allengs werd de korte daagsche jas (colbert, zou de burger zeggen), die de officieren dragen, de Atjeh-jas genoemd.

B.

Baadje. Kort donkerblauwlaken jasje met lange mouwen, dat naar de snit overeenkomt met een gekleede jas of rok, doch zonder panden. Het heeft met baatje, baaien hemd, wollen buis of iets dergelijks niets te maken, want deze worden (baaien hemd geheeten) ook nu nog door de matrozen gedragen. Het baadje is een sierlijk deel van de uniform; de naam is afkomstig van het maleische badjoe. Door de officieren wordt het gedragen als avondkleeding; de daagsche korte jas met de roode opstaande kraag van de adelborsten is als baadje het oudste kledingstuk bij onze marine, dat

zich, slechts weinig gewijzigd, gehandhaafd heeft. De korporaals en matrozen dragen een baadje in den zomer als jasje en in den winter als vest. Eigenlijk is het zóó, dat zij het baadje altijd als vest behooren te dragen, dus gesloten en onder den pijjekker; maar daar wordt nogal eens oogluikend van afgeweken. De dienstplichtigen mogen geen baadje dragen, maar ook hier is de ijdelheid sterker dan het tenue-voorschrift, en er zijn dan ook miliciens, die zich een buitenmodel baadje hebben gekocht. Een bewijs, dat het een gewild artikel is. In Indië wordt het baadje alleen bij zeer bijzondere gelegenheden gedragen, zooals op avondfeesten, bij groote parade of bij begrafenissen. Figuurlijk zegt men als iemand een pak slaag krijgt: „hij krijgt op z'n baaitje”: niet baadje.

Baaienhemd en baaien boezeroen. Zoo op 't oog is er weinig verschil tusschen het donkerblauwe baaienhemd en het dito boezeroen. Het hemd wordt in de broek gedragen; het boezeroen, dat aan de jongens aan de opleiding en aan de miliciens wordt verstrekt inplaats van het baadje, en ook wel tuniek geheeten is, wordt over de broek tot halverwege de zakken gedragen, zooals bij de Fransche, Engelsche en Italiaansche marine het geval is. Het baaien hemd wordt alleen gedragen in combinatie met de laken broek, daarover baadje of pijjekker.

Hoewel er nauwkeurige tenuevoorschriften zijn, is de verscheidenheid zóó groot, dat het dikwijls moeilijk is er wijs uit te worden. De mode, d.w.z. de persoonlijke smaak van den schepeling, maakt hem bovendien vindingrijk om, als hij kans ziet, zich aan de tenuevoorschriften te onttrekken, door diverse kledingstukken naar eigen smaak te combineeren. Om dit tegen te gaan worden in Den Helder dikwijls tenue-patrouilles uitgezonden, die in de stad contróle uitoefenen op de passagierende schepelingen.

Baakzetten. Een baak, baken of teeken is voor de plaatsbepaling tijdens het opnemen (het in kaart brengen van de diepten der zeeën, baaien e.d., b.v. in Oost-Indië) onontbeerlijk. Daarom worden op het terrein van opname bakens geplaatst, hetgeen men baakzetten noemt. De bakens worden gewoonlijk aan boord van den opnemer door de bemanning zelf gemaakt. Men onderscheidt boom-, rif- en drijfbaak. Ze worden van bamboe of latwerk gemaakt, hebben een driehoekvorm van baakkatoen, waarop een vlag gestoken is. De afmetingen varieren van 1½ tot 3 m. Ze worden resp. in boomen

langs de kust, op riffen of open water geplaatst en dienen tevens als herkenningsteeken. (Zie ook: **Kenbariboom**).

Baantjesgasten. Niet elke marineman, die een matrozen-uniform draagt, is matroos. Vakmatrozen zijn er zelfs naar verhouding tot de overige schepelingen maar heel weinig. De tegenwoordige marine is vooral een technische marine, waarin veel vaklieden noodig zijn. Dat was vroeger anders. Toch waren er in den zeiltijd ook al lieden aan boord, die geen vakmatroos waren, zooals de timmerman, bottelier, kok, hofmeester, schrijver, ziekenverpleger. Dat waren de baantjesgasten en dezen toenaam hebben zij ook in onzen tijd behouden. In den zeiltijd waren de baantjesgasten bij de zeilrol geplaatst op de fokkera; vandaar noemde men de fok ook wel „het oude mannenzeil”. Tot voor korten tijd, omstreeks 1938, waren zij, behalve aan hun uitmonstering, ook nog te herkennen aan hun strepen, d.w.z. dat zij geen chevrons droegen, doch z.g. halve chevrons of strepen. De kleermaker en de schoenmaker (ook de barbier is baantjesgast) konden tot omstreeks 1909 den rang van korporaal bereiken en droegen dus ook strepen. Bij het Korps Mariniers was zelfs in 1933 nog een meester-kleermaker met den rang van sergeant. Sedert 1938 zijn de baantjesgasten geen non-combattanten meer. De gedachte aan den totalen oorlog was op de vloot reeds toen doorgedrongen.

Baar. Van het maleisch: baroe d.i. nieuw. Is geen speciale marine-term zooals talie (hetgeen touw beteekent), maar deze uitdrukking wordt op het Kon. Inst. bij de adelborsten veel gebruikt voor de toekomstige marine-officieren van het jongste jaar, die men „baren” noemt, zooals men van „baartijd” spreekt in den zin waarin de studenten van „groentijd” gewagen.

Baard. Een schip met een baard: aangroeisel onder de waterlijn.

Baas. De baas kleermaker, de baas schoenmaker, ook wel kortweg schoes, zijn min of meer officieele bazen. Het woord „baas” voor hun vaktitel wordt echter weinig gebruikt. Daarnaast heeft men ook nog den lap- en naai-baas, oogluikend toegestaan als versteller; een schepeling, die in eigen tijd voor collega's kleedingstukken ver stelt; den waschbaas, die voor collega's, maar meestal voor officieren en onderofficieren, plunjes wast, alleen tijdens

reizen. Op onze moderne schepen is echter een wasch- en strijk-inrichting met officieele prijslijsten. Een baas van hoogere orde is de timmerman, die zonder uitzondering baas-timmerman genoemd wordt, of ook wel kajoe, naar het maleische toekang kajoe: timmerman. Behalve wanneer de militaire verhoudingen een woordje gaan meespreken, want dan is het natuurlijk: korporaal, sergeant of majoor!

Bagger. Scheldnaam voor den marinier 3e klas, zooals zwabber de scheldnaam voor den matroos derde klas is. De zwabber zwabbert en de bagger zuigt het koper (poetst het koper). Deze scheldnaam van bagger is ontleend aan den populairen naam van de zuigvisch (Escheneididae), die zich in tropische gewesten vastzoog aan de verkoperde huid van de zeilschepen.

Bak. Het woord bak vindt men aan boord in vele varianten. Men moet met het ontleden van marinetermen altijd voorzichtig zijn. Probeer dus alleen bij hooge uitzondering den oorsprong van een woord te achterhalen. Van bakboord, den linkerkant van het schip, zegt men, dat dit ontleend is aan back, rug. Sturende, met het losse, over den achterstevan ter rechterzijde liggende roer, dat aanvankelijk niet meer was dan een wat groote riem, stond men met den rug naar het linkerdeel van het schip. Dat was de back-zijde (bakboord); de kant waar het roer lag was de stuurzijde (stuurboord). Maar dat gaat niet op voor den bak, dat is het voorste gedeelte van het, veelal verhoogde, opperdek. Sommige woordenboeken zeggen, dat het verhoogde voorschip een bak vormde, dat de daarin ondergebrachte matrozen baksvolk waren en dat daaruit de bak als gemeenschappelijke tafel werd afgeleid. Maar in waarheid is het aldus, dat in de oudheid het voorschip geen bak, doch een kasteel vormde. Dit was niet steeds en op alle schepen hetzelfde, zooals ook trouwens in onzen tijd de bovenbouw van de schepen niet overal dezelfde is. De Galeones of galjoenen met hun zooveel scherpere voorstevens hadden al een veel minder sprekend voorkasteel dan de koffen en de daarop volgende karveelen. Op het einde van de 16e eeuw verdween het kasteel om plaats te maken voor een lager gehouden voorschip, dat weer omstreeks 1630 verdwenen is, wyl de linesschepen bijna (met uitzondering van een campagne) geheel glad waren. Hoe dit zij, de schepeling huisde wel tot omstreeks 1630 uitsluitend in de punt, daarna ook in het tusschendeck. Op de gladdekschepen (althans op

sommige) werd later weer een verhoogd voordek aangebracht. Dit voordek heette bak en de ruimte er onder: onder den bak. Er is veel meer reden om aan te nemen, dat dit deel van het schip naar het baksvolk is genoemd, dan het omgekeerde, n.l. dat het voorschip een bak vormde en dat het volk, dat daarin huisde, baksvolk geheeten zou zijn. In een artikelbrief van 1605 en later in een van 1629 (dat was hetzelfde als tegenwoordig de baksorder of de krijgsartikelen) sprak men nog niet van bak, doch van schotel: „Nyemant en vervoordere hem op te staen van den schotel, daer hij aengerecht is, om aen een ander schotel te gaen eten”. Eerst in 1636 wordt van baksvolk en bakken waaruit gegeten wordt (in navolging dus van de schotels) gesproken. Van oudsher dus aten groepen van 10 tot 16 man scheepsvolk uit een houten bak. Tot ver in de 19e eeuw was dit nog zoo. Omstreeks 1895 werden officieel terrienen, ketels, bakstafel en -banken op alle schepen ingevoerd. Op sommige schepen waren echter al vóór 1880 bakstafels en -banken. In elk geval zaten de matrozen, waar geen tafels en banken waren, als een kleermaker op het dek; sommigen gebruikten hun loopzakje als zitkussen, anderen hadden zelf een laag bankje gemaakt, zoiets als men wel voor voetenbankje gebruikt. Op het schaftzeil werd voor een groep van 10 tot 16 man „gedekt”, d.w.z. schaftblikjes klaargezet. Men at met tinnen lepels, of met z'n mes. Lepels zooals nu gebruikt worden, kwamen omstreeks 1895, vorken veel later, want men schafte snert en boonen en boonen en snert, en daarvoor heb je geen vork noodig. De bak was een houten balie met blank geschuurde ijzeren banden. De eenige concessie aan den smaak was een portie blokszout, dat gerold of fijngeslagen in een houten zoutvaatje met koperen banden, het kleedje sierde. Eten deed men goed en zwaar. Trouwens — de zee maakt hongerig — dat is ook nu nog het geval. Tegenwoordig is de bakstafel van alle tafelbenodigdheden voorzien, en is de bakskist vol met alle „gereedschappen” voor het verwerken van gevarieerde maaltijden. De schaftblikken, die ook voor koffiedrinken werden gebruikt, werden vervangen door emaille borden, pannetjes en drinkbekers; vorken, lepels, messen, voorsnijmessen, braadpannen, koffieketels, broodplankjes, zout-, peper- en azijnstellen, opscheplepels, soeplepels, gaatjeslepels enz. enz. maakten ook voor eenige jaren reeds deel uit van het bakskommaliewant. Tegenwoordig zijn de schaftblikjes, de borden en de mokjes niet meer van emaille, doch van aardewerk, z.g. hotelservies. Bij elke bakskast is

een kleine ijskast, er zijn broodsnijmachines aan boord, fijnvleeschsnijmachines, nikkelen koffie- en thee-reservoirs, kortom er wordt modern opgediend. Op de oudere schepen is dit nog niet ingevoerd. Men zit daar nog met een ouden inventaris. Doch op de schepen, die na 1936 werden gebouwd, is alles wat de bakken betreft prima in orde. Zelfs het schoonmaken van het bakskommaliewant geschiedt tegenwoordig met z.g. hotel-bordewaschmachines.

Bakboordslicht. Is niet alleen de naam voor het roode, aan bakboord geplaatste navigatielicht (aan stuurboord: groen), doch bij de marine ook de scheldnaam voor iemand met rood haar.

Baksen. Draaien, bewegen van een toestel, in het bijzonder van een kanon, in het horizontale vlak. Een van de bedieningsmannschappen bij het kanon, die speciaal met het bakken belast is, heet bakser, of hulprichter.

Baksgewijs. Het volgens de bakken aantreden. Men heeft de bakken genummerd voor elke divisie afzonderlijk, terwijl de mariniers en de stokers (machiniekamerpersoneel beneden den rang van sergeant) wederom een eigen groep vormen. Men spreekt dus b.v. van matrozenbak 5, stokersbak 4, mariniersbak 2.

Baksmeester, bakszeuntje en het bij-zeuntje. De baksmeester is gewoonlijk een korporaal, die de leiding aan den bak heeft, het zeuntje is de bediende die voor het opdienen en verdeelen der rantsoenen zorg draagt en het bij-zeuntje is eveneens een matroos, die het zeuntje o.a. met het schoonmaken van het kommaliewant, behulpzaam is en na eenigen tijd het zeuntje opvolgt. Het „stilte aan den bak” is gelegenheid geven tot gebed. Het „geen slag aan den bak krijgen”, d.w.z. niet aan het woord kunnen komen of geen kans kunnen krijgen, is op den bak zelf tegenwoordig niet meer van toepassing.

Baksorder. Officieel „Algemeen Baksorder”: reglement, omschrijvende de plichten en de rechten van de aan den bak geplaatste schepelingen (ook alweer uit den nieuwen tijd, die bij de marine reeds in 1895 begon). Admiraal Van Kinsbergen (geb. 1 Mei 1735 te Doesburg en overl. 24 Mei 1819 te Apeldoorn) komt echter de eer toe een eerste proeve van de baksorder te hebben vastgesteld, waarschijnlijk na 1775, toen hij uit zijn tijdelijk Russischen dienst in ons land terugkeerde. Na den slag bij Doggersbank (5 Aug.

1781) werden trouwens ook talrijke verbeteringen bij de marine ingevoerd.

Bakspier. Aanvankelijk waren de bakspieren (aan stuur- en bakboord ter hoogte van de brug op de buitenhuid van het schip, ongeveer twee meter boven de waterlijn) van hout, doch tegenwoordig natuurlijk van ijzer. Ze dienen om de te water liggende sloepen vrij van het schip te houden. In de vaart zijnde of in de haven liggende zijn de bakspieren naar achteren dichtgeklapt tegen boord. Men voert ze uit, ter reede liggende, door de baksstagen vooruit en het toppenend aan dek, door te halen. De bakspieren komen dan, draaiende aan het vaste einde, tegen boord, waar de lummel scharnierend werkt, dwarsuit te staan. Het toppenend zorgt voor den horizontalen stand. Van de verschansing tot het toppenend is een lei-end gespannen, waaraan men zich kan vasthouden als men over de bakspier loopt om zich in de sloepen te begeven. Een kleine jakobs ladder vergemakkelijkt het afdalen in de sloepen. Voor enkele jaren is op de bakspier een z.g. kippenplank bevestigd, om het loopen op de bakspier te vergemakkelijken.

Balgen, balgjanus. Het is geen algemeen bekende marineterm, dit balgen, doch een uitdrukking van de adelborsten aan het Kon. Instituut en beteekent: veel eten. De balgjanus was de eetclub, zooals men ook een kegeljanus, radio-janus e.d. onder de adelborsten had. De balgjanus werd in 1925 opgericht, doch beleefde geen tweede vermelding in het annuarium — jaarboekje adelborsten.

Balie. Is een tobbe, niet rond, zooals de burger zich die voorstelt, doch ovaalvormig. Men heeft ze in verschillende grootte, die in elkaar passen, zooals de huisvrouw van een nest pannen of schalen spreekt. Ze worden hoofdzakelijk gebruikt voor plunjewaschen. De grootste — met spreekt van 1e, 2e, 3e en 4e talje (taille) balie (de 1e talje balie is de grootste) — biedt plaats voor vier man, de kleinste voor één man, om er zijn plunje in te wasschen, of . . . om er een bad in te nemen, hetzij aan dek of in den kuil, zooals op onze schroefstoomschepen 1e klas met zeilvermogen, als „Atjeh”, „Tromp”, „Kon. Emma”, „De Ruyter”, „Van Galen”, „Joh. W. Friso” en „Van S₁eyk” in de jaren 1880—’90 het geval was. Op de nieuwste schepen is het aantal benodigde balies gering (ze worden ook voor soppen, schoonschipmaken e.d. gebruikt), omdat deze schepen voorzien zijn van een moderne waschinstallatie en strijkerij.

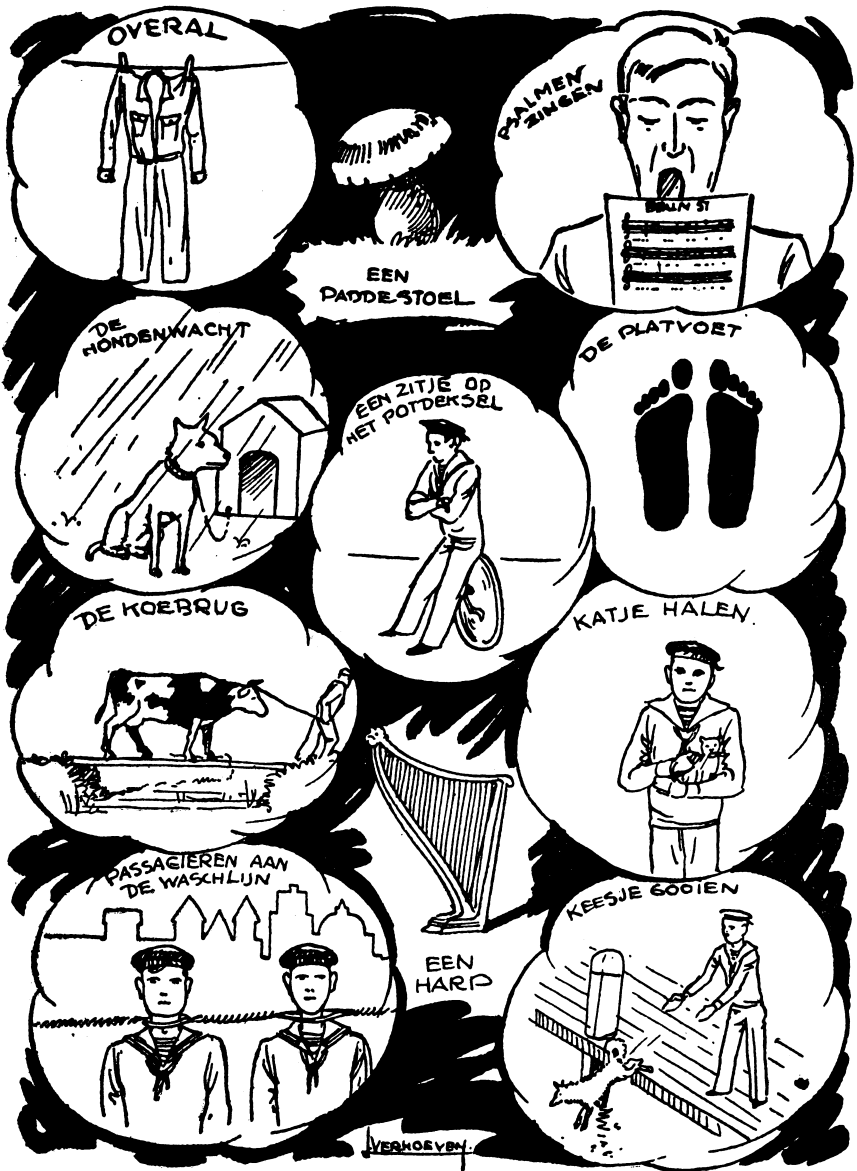
Behalve de ovaalvormige balies heeft men aan boord ook ronde dekwaschbalies, die oorspronkelijk gebruikt werden om zout water in te verzamelen voor dekspoelen; met een groote zeildoeksche slagputs (emmer), ook wel ameraal geheeten. Sinds dit overbodig geworden is, omdat de zoutwaterleiding het dekspoelen vergemakkelijkt, heeft de kok geleidelijk aan beslag gelegd op deze dekwaschbalie voor groenten- en aardappelen-wasschen of het smoren van de gekookte rijst.

Balken. Maleisch: omkeeren. Men spreekt aan boord altijd van balken, zelden van omkeeren.

Ballastschuitje. Van de woorden en benamingen, die op de ballast van een schip betrekking hebben, is alleen het ballastschuitje bij de marine nog bekend, doch als zoodanig alleen nog in gebruik voor zeilsloepen. Toch treft men nog wel enkele ballastschuitjes aan. Het zijn langwerpige vierkante gietijzers met twee gaten door en door. Bij de marine kent men nog maar drie soorten: de kleine van plm. 12 kg, de groote van plm. 25 kg en de schuine. Deze laatste is zoo lang als de groote en zoo zwaar als de kleine, omdat dit ballastschuitje inplaats van langwerpige vierkant, langwerpige driehoekig is.

Bamboehoed. In Oost- en in West-Indië dragen de korporaals en manschappen een bamboehoed met grooten opstaanden rand. Het zijn geen fraaie en ook geen practische hoofddeksels, omdat de rand officieel niet mag worden neergeslagen ter bescherming tegen de zon. Tijdens landingsdivisie wordt dat wel gedaan naar het voorbeeld van het Indische leger. De mariniers dragen ook een bamboehoed en om den bol een „hoedenlint”, en daarop de woorden „Korps Mariniers”. Tot voor enkele jaren moest de hoed ook gedragen worden als men ging passagieren. Tegenwoordig ziet men echter de gewone lakenmuts dragen, zooals in Nederland het geval is.

Barbettes. De geschuttorens aan boord van de oorlogsschepen. Bij onze marine werden de geschuttorens het eerst geplaatst aan boord van de monitors in 1868. Een latere constructie heette op de pantserdekschepen aanvankelijk barbettes, waarvan de geheele opstelling (pantser en al tot diep in het schip) draaide. Op de nieuwere schepen bouwt men op het pantserdek een gepantserden koker, die



OVERAL



PAALMEN
ZINGEN



EEN
PADDE-
STOEL



DE
HONDENWACHT



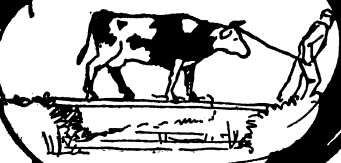
EEN ZITJE OP
HET POTDEKSEL



DE PLATVOET



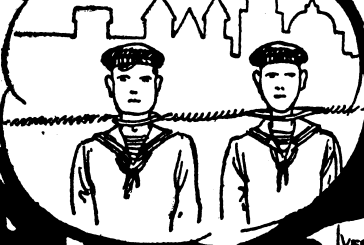
DE KOEBRUG



KATJE HALEN



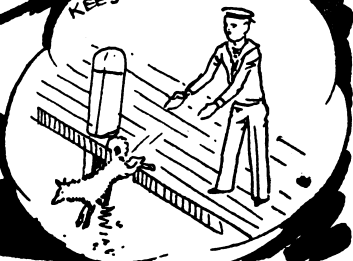
PASSAGIEREN AAN
DE WASHLIJN



EEN
HARD



KEESJE GOOIEN



VERHOEVEN

plm. 1 m boven het opperdek uitsteekt en waarop de toren (met de kanons) gebouwd is. Alles wat aan en in dezen toren bevestigd is, is draaibaar binnen dezen koker.

Barkasroeier (roeier in de grootste sloep: de barkas). Is eigenlijk een scheldnaam, zooals „Hemeldragonder” en „Stoker van de Harwichboot”, alle drie toepasselijk op geestelijken in het algemeen. Deze laatste uitdrukking is beslist geen marineterm. Men zegt wel eens, dat „Barkasroeier” de bijnaam is voor den vlootpredikant en „Hemeldragonder” voor den vlootaalmoezenier. De bijnaam „Barkasroeier” is echter veel ouder dan het instituut van vlootpredikanten en vlootaalmoezeniers, dat van 1921 dateert. Zeer waarschijnlijk is de bijnaam „Barkasroeier” ontstaan in 1904, toen de Christ. Officieren-Ver. van de landmacht, een dominé bereid vond zich met de zielszorg voor den christelijken schepeling bezig te houden. „Barkasroeier” en „Hemeldragonder” hebben als scheldnaam bij de marine weinig aftrek gevonden. Een andere lezing is, dat „barkasroeier” als bijnaam (niet als scheldwoord) voor geestelijken, veel en veel ouder is en reeds vóór 1877 aan boord gebruikt werd.

Barang. Gezamenlijke eigendommen, kleeding, koffers, e.d. Deze uitdrukking is wederom aan het Maleisch ontleend, doch het eigenaardige is, dat de verbastering ervan, nl. „barring”, gezegd wordt voor de gezamenlijke rondhouten, losse deelen e.d. van mast en sloep en tuig. Men spreekt (ook in officieele stukken) van baringijzers, waarmede bedoeld zijn de twee als groote stemvorken gebogen ijzers, die langs het dolboord in de sloepen geplaatst worden om de losse deelen, rondhouten, riemen, e.d. te kunnen opbergen.

Bederven. Eigenlijk: „Hé, kok, valt er nog wat te bederven?” Dat zit zóó: De schepeling in 't algemeen is een eetgrage gast en verwerkt ook buiten de officieele schafttijden graag een hapje. Dat blijkt wel uit de vele termen, die op de voeding betrekking hebben. Nu is het terrein om aan een extra hapje te komen, beperkt tot den kok en in het bijzonder tot den kok, die voor den Commandant, de officieren en de onder-officieren kookt. Men tafelt „achterruit” en in „het midden” later dan „vooruit”. Ook de kok is maar een mensch en houdt er vriendjes op na. Het gebeurt dan wel, dat sommige

baksels of potjes in overvloed gemaakt worden; er valt allicht wat af . . . Bewaren kan hetzelfde zijn als bederven, vooral vroeger en op sommige oudere schepen, waar men, ook nu nog, niet zoo dik in de „verkoelingsmiddelen” zit. Het is daarom, dat men den kok wel eens de vraag stelt „of er nog wat te bederven valt”. In het bevestigende geval kan de man, die deze vraag stelt op een extra vette hap rekenen. Men kent ook aan boord zijn pappenheimers.

Behouden. 15 Mijl behouden. Wij behielden 15 mijl; het aantal zeemijl, dat men per uur vooruitkomt. „Behoud” wil dan ook zeggen: „afgelegde weg”.

Belom Datang (Maleisch: nog niet gekomen). Van de sagen en legenden leeft er één nog voort in onzen tijd en past zich aan aan den nieuwen, veeleer aan den komenden tijd, die immers beter, ontzagwekkender zal zijn dan het verleden of het heden. In elke marine, onder alle zeevarenden op de zeven wereldzeeën kent men het schip van grooter charter dan men ooit zag, voorzien van alles wat de fantasie van den zeeman fantaseeren kon, groot, mooi en met overvloed van ongekende, doch veel begeerde dingen. De Nederlandsche zeelui noemen zoo'n schip in hun fantasie „De Almacht”. Soms is het een zeilschip met masten, zooveel als het Bosch van Bredius boomen telde; soms is het een moderne oceanstoomer, waarbij vergeleken de „Nieuw Amsterdam” een sloep is.

Bij de marine, waar men ook zeemansfantasieën heeft naar moderne slagschepen, die den wereldvrede in het duizendjarige rijk zullen bevestigen, spreekt men van Hr. Ms. „Belom Datang”, ontzaglijk snel, zwaar bewapend (40 cm is ten slotte nog maar een proppenschietter) en technisch geperfectioneerd om van te duizelen. De kok heeft een eigen jager ter beschikking om den snertketel af te varen, de schipper een race-auto om op het dek zijn bevelen aan de maats te geven, de commandant beschikt over een kajuit als het vredespaleis . . . Toen een marinier 3e klas nog op ouderwetsche wijze de manschappen aan de kanons een order wilde doorgeven, was hij precies aan zijn pensioengerechtigden leeftijd toe, toen hij bij den laatsten man van het laatste kanon voor de laatste maal de order overbracht . . . ! Hr. Ms. „Belom Datang”; met groote schepen zijn we bij onze marine nooit verwend . . . laat ze aan boord daarom tenminste ongestoord fantaseeren. Het kost den belastingbetaler geen cent!

Berghout. Houten verdikking in de buitenhuid van een sloep, tusschen het boeisel en de bovenste gang.

Bestek. Bestek, bestek maken (zonschieten), de dagelijksche bepaling der geografische plaats, waar het schip op zee zich bevindt, is een algemeene term. Men heeft voor het bestek maken rekening te houden o.a. met stroom en wind. Om de windsnelheid af te lezen, beschikt men aan boord over een anemometer. De marineman maakt daarvan „anemonemeter”.

Beting. Zware staander of balk met dwarsbalk of ijzers, voor het beleggen (vastleggen met over elkaar knijpende bochten) van trossen en touwen.

Beurtgast. Een matroos, die toezicht houdt in de aan de bakspier liggende sloep; deze in orde en vrij van het schip houdt en als de sloep door de stoom- of motorsloep gesleept wordt, deze stuurt.

Bezaanschoot aanhalen. Hoe taai sommige uitdrukkingen zijn, bewijst deze uitdrukking, die men ook nu nog wel hoort gebruiken, hoewel ze dateert uit den tijd, toen de oorlam nog verstrekt werd. De bezaanschoot aanhalen beteekent een extra oorlam. Maar de oorlam werd bij de marine in 1846 al beperkt en werd in 1895 geheel afgeschaft. Nu wordt deze uitdrukking: „We zullen de bezaanschoot nog eens aanhalen” nog wel gebruikt als men passagierende zijn anker in een café heeft laten vallen: „We zullen er nog eentje nemen”. Bij de koopvaardij was „bezaanschoot aan” de uitdrukking voor de oorlam; want voor deze werd het volk altijd op het achterschip gefloten, waar het anders alleen kwam om den bezaanschoot aan te halen.

Bezorgen. Beleggen doet men een tros of touw, voor sleep of verbinding met den wal; bezorgen doet men een sloep of klein vaartuig door dit men een tros of touw te verbinden b.v. aan de bakspier, langs een vlot, den valreep e.d.

Bil. Achterste gedeelte van het schip; vroeger sprak men van kont; nu is het bil, doch meestal hek. Men verfijnde in zijn uitdrukkingen, ook bij de marine.

Bindsel. Een van lijn (marlijn of huizing) gemaakt windsel om twee trossen aan elkaar te verbinden, b.v. bij het stroppen van blokken. Als een windsel van zeilgaren aan het eind van een touw

wordt gelegd, om het uit elkaar werken der tieren te voorkomen, dan noemt men dit een takeling.

Binnenboord. Was tot voor enkele jaren nog een signaal (hoewel het geroepen werd). Het hield verband met „aan je bakken”. Tegenwoordig blaast de tamboer of pijper een „stoot” op den hoorn, hetgeen tevens beteekent, dat men aan de bakken kan komen om te schaften. Aan de opleiding voor matroos te Vlissingen en die van de miliciens te Den Helder, moeten de schepelingen uit het benedenschip en uit de kazerne blijven, althans ter plaatse waar de bakken in gereedheid gebracht werden om te schaften, totdat het tijd voor schaften is. In Hellevoetsluis tot omstreeks 1913, voor de jongens aan boord van de „Van Galen” en de „Buffel” en daarvóór ook te Amsterdam, althans nog tot omstreeks 1906 aan boord van de „Wassenaar”, moesten de jongens op het terrein voor de schepen verblijf houden. Om vijf minuten vóór schafttijd klonk dan aan den valreep de kreet „Binnenboord” ten teeken, dat men zich naar de bakken begeven kon. Er ontstond dan een soort van Indianengehuil en een run naar het schip. Later en op andere schepen, is daarvoor in de plaats gekomen de stoot op den hoorn. De uitwerking is dezelfde gebleven... een run naar de bakken. Gezonde Nederlandsche jongens hebben altijd honger!

Bijdraaien. Het schip of de sloep draait bij; komt naar ons toe. Is geen speciale marineterm, hoewel deze uitdrukking tijdens het convoyeeren in de Spaansche wateren in 1938—1939 bij onze marine weer bijzonder veel gebruikt werd voor een deel van een marinetaak. Het bijdraaien had dan de beteekenis, dat men naar het schip kon gaan en er den onderzoeksofficier aan boord kon afzetten om het schip in convooy te nemen. Figuurlijk wordt bijdraaien gebruikt om iemand tot een gesprek te praaieren, ook wel als iemand zich aanvankelijk onwillig toonde, doch tot betere gedachten komt en dus bijdraait.

Blauw goed en zomerverlof. Men spreekt over blauw goed en zomerverlof met een heimweevol verlangen naar de Vaderlandsche haven en het verblijf in den familiekring, vooral als men op lange buitenlandsche reizen of in Indië is.

Blauwsteen. Een steensoort, waarvan men door wrijving een poeder krijgt, dat bijzonder geschikt is voor het poetsen van koper.

Toen Hr. Ms. „Koningin Regentes” op 19 Mei 1902 deelnam aan de hulpverlening bij de ontzettende ramp op het eiland Martinique, waardoor de geheele stad Saint Pierre met pl.m. 45.000 inwoners werd bedolven, kreeg het schip daags na de ramp ook zijn deel van de vulkanische asch, die het geheele land met een dikke laag bedekte. Deze vulkanische asch bleek bijzonder geschikt te zijn voor poetsmiddel en werd daarvoor dan ook gebruikt. Aan boord gaf men daaraan den naam „blauwsteen à la Martinique”, zooals men dit zelfs nu nog wel hoort zeggen.

Blikkie. Van hetzelfde blikkie (blikje), van dezelfde opleiding of van denzelfden bak. Denk aan schaftblikje.

Blindeerklep. Elke patrijspoort aan boord van een oorlogsschip is voorzien van een blindeerklep, die bij nachtelijke oefeningen het uitstralen van het licht voorkomt en ook bij zwaar weer, wanneer er gevaar is voor het inslaan van het glas in de patrijspoort, wordt dichtgemaakt. Figuurlijk: Hij knipperde met zijn blindeerkleppen: Hij knipperde met zijn oogleden.

Blindeman. Handlanger (helper-tweedeman) aan het roer. Vooral thans nog noodzakelijk op de oudere kanonneerbooten (de z.g. „strijkijzers”).

Bloemkool. „Er staat heel wat bloemkool”. Dit is een uitdrukking, die bij de opname (hydrografie) aan boord van onze marineopnemers in Indië gebruikt wordt om aan te duiden dat er veel rif is.

Blok. Het aantal blokken (katrollen zou een burger zeggen en dat klinkt den marineman als een vloek in de ooren) — het aantal blokken aan boord van een oorlogsschip is legio. Vroeger, op de volgetuigde schepen, gaf men aan deze één-, twee- of drieschijfsblokken namen, waarvan men nu de beteekenis veelal moet zoeken. De blokken dienden in het algemeen om meer kracht te zetten op het loopend touwwerk voor de zeilen en de ra's. Tegenwoordig worden de blokken alleen gebruikt om deze met de daarvoor bestemde touwen als hijschwerktuig te gebruiken, voorzoover althans daarvoor geen mechanische kracht beschikbaar is. Men spreekt dan van wipper, klaplooper e.d. of takels en talies. Er zijn echter nog blokken, die voor loopend touwwerk gebruikt worden, zooals kinnebaksblokken en voetblokken.

Bodem. Bij de marine hoort men deze uitdrukking nog dikwijls

gebruiken voor schip. „De Kapitein ter zee voerde het bevel over dezen bodem”. „Ik was geplaatst aan boord van dezen bodem”.

Boegbuis. Boegbuiskamer. Hekbuis, hekbuis. De boeg is het voorste, het hek het achterste gedeelte van het schip. De boeg- en hekbuis werd ingevoerd toen de schepen met vischtorpedo's werden uitgerust. Dat was niet alleen het geval bij de vischtorpedobooten (de „Etna” van 1882 was onze eerste vischtorpedoboot), doch ook met onze pantserscheepen en pantserdekscheepen, resp. type „Kortenaer” (1893) en type „Gelderland” (1898). Ook de „Hertog Hendrik”, „Koningin Regentes”, „Jacob van Heemskerck” (1906) werden van een boegbuis, deze laatste en de pantserdekscheepen ook van een hekbuis voorzien tot het lanceeren van torpedo's. Het gedeelte van het schip, waar deze torpedolanceerinrichtingen stonden opgesteld, werd boegbuiskamer en hekbuis-kamer genoemd, gelijk dit thans nog het geval is bij de onderzeebooten.

Boei. Reddingboei, ankerboei, gasboei, lichtboei, brulboei, in het algemeen bakens en tonnen voor het aangeven van een veilige vaargeul, met uitzondering natuurlijk van de reddingboei, die voor drenkelingen gebruikt wordt. Zij dienen dus voor de scheepvaart in het algemeen.

Boeien, die alleen door de marine gebruikt worden, zijn aan boord van de mijnenleggers en mijnenvegers als teeken voor het leggen en vegen van series mijnen. Wel kent men ook nu nog aan boord den boeireep, een tros, aan het anker bevestigd, waarop, aan het andere eind, de ankerboei. Deze diende om bij eventueel breken van den ankerkabel of -ketting, de plaats aan te duiden waar het anker lag, om dit te kunnen visschen.

Er zijn havens — ook in het buitenland — waar speciale boeien aangewezen zijn voor onze oorlogsscheepen. Zoo b.v. in de haven van Tandjong Priok. Tijdens den Balkanoorlog had het te Konstantinopol liggende internationale eskader voor elk schip een gereserveerde ankerboei. Men bleef echter niet voortdurend ter reede liggen, doch trok er ook wel eens een paar dagen tusschen uit om, ter afwisseling, korte tochten te maken in de zee van Marmora. Ter herkenning voor de Nederlandsche oorlogsscheepen („Gelderland” en „Kortenaer” waren er afwisselend gedurende plm. anderhalf jaar) had men op de boei het woord „pap” ge-

schilderd. Jaren later nog — als een onzer schepen een speciale boei aangewezen kreeg — werd aan boord gezegd: „we liggen aan boei pap”.

Boeitjepikken. Teneinde voor jongere officieren, adelborsten en matrozen van de kwartiermeesters-opleiding grootere vaardigheid te verkrijgen in het sturen, worden tal van oefeningen in open zee gehouden alsof men een haven binnenloopt en langs de kade gaat liggen. Een boei, waarop een vlag bevestigd wordt, stelt dan het doel voor waar men langszij moet komen.

Boelijn. De boelijn zal bij weinigen van den tegenwoordigen tijd bekend zijn. De uitdrukking „Boelijn over de nok”, d.i. „drukte om niets”, wordt echter, hoewel zeldzaam, nog wel eens gehoord. Men zegt ook wel: „er is roering in de hieling”. Zie overigens „pen uit”. Voor hen, die de beteekenis van de boelijn niet weten, wordt medegedeeld, dat deze diende om bij den wind zeilende, de loef staande lijken stijf te zetten; bij wending kwam het een enkele maal voor, dat een boelijn onklaar raakte om een nok van een ra, wat een beletsel was voor 't brassen en aanleiding gaf tot tal van complicaties.

Boer. Het wemelt bij de marine van de boeren, doch er is geen enkele officieele boer bij. Men kent aan boord den verfboer, den waterboer, den kachelboer, den sappieboer, den rotmokboer, den cacao- of theeboer, den vettehapboer, den kippenboer, doch deze laatste heet ook: pluimgraaf. Een der manschappen, die verstand heeft van verfmengen (soms ook heelemaal niet), wordt door den schipper aangewezen met de zorg over het detail „verf”. In de wandeling wordt hij dan den verfboer genoemd. Dikwijls wordt de matroos-timmerman, doch ook wel een „gewoon matroos” met de rantsoeneering van het zoetwater belast. Deze heet dan waterboer. In overeenkomstigen zin spreekt men dus ook van kachelboer, kippenboer (of pluimgraaf) en sappieboer. Deze beide laatste functies (verzorgers van pluimvee en slachtvee) heeft men in Indië ook thans nog, al wordt het een zeldzaamheid dat zij daadwerkelijk optreden. De moderne schepen en de moderne conserveermethode brachten daarin verandering. Met den rotmokboer, cacao-boer en vettenhapboer staat de zaak even anders. Kan men de eerstgenoemde boeren nog min of meer officieele functionarissen noemen, de drie laatste zijn clandestiene verkoopters (buiten de toko om) van rotmok, cacao

en vetten hap. Heelemaal clandestien is dat ook weer niet, want het wordt hier en daar oogluikend toegelaten, dat sommige scheepelingen zich „ontfermen” over hun collega's, op momenten buiten diensttijd, als de schepeling trek heeft in een mok cacao, thee of een hartig hapje, en dat is op zee in zeven dagen van de week heel dikwijls het geval. Feitelijk doet hij niets anders dan inkoop voor eigen risico, den kok in het complot betrekken, hem daarvoor een aandeel in de winst geven, en het product aan de liefhebbers tegen idem-zooveel per portie verkoopen. De laatste jaren is dit echter niet zoo erg meer, doch het komt, vooral op kleine scheepjes in Oost-Indië, nog wel voor.

Bokkepoot, bokketuig en bokkeveldje, drie uitdrukkingen, die alle betrekking hebben op den koppel, de patroontasschen, bajonetscheede en riemen voor het meenemen van geweerpatronen door elken geweerdragende bij de marine. Dit samenstel van koppel, patroontasschen, bajonetscheede en riemen (deze laatste over de schouders en kruiselings op den rug) wordt bij de marine het leergoed of ook wel het bokketuig genoemd. Omdat de adelborsten infanterie-exercitie hielden op een klein terrein achter het Kon. Instituut werd dit door hen het bokkeveldje genoemd. Bokkepoot: scheldnaam voor marinier. (Vroeger: Bakpoot voor matroos; Slothout voor marinier).

Bolder. Korte zware gietstalen cylinder op den bak of de campagne voor het beleggen van touwen, in het bijzonder van meetrossen. De bolders, die als twee zware olifantspooten op één voetplaat naast elkaar staan, zijn op den bak een geliefkoosde zitplaats. Ze zijn in elk geval steeds bij de hand en op dezelfde plaats, hetgeen van de losse banken tegen de reeling niet altijd gezegd kan worden.

Boot-afhouden. Is sedert lang verbasterd in poot-afhouden. Het beteekent, dat men bij een of ander werk niets uitvoert. Niet te verwarren met lijntrekken. Een lijntrekker onttrekt zich; een boot-afhouder staat wel, met z'n maats, bij het werk, maar voert niets uit; hij houdt z'n „poot” van het werk af. De werkelijke en nuttig werk verrichtende boot-afhouder is de haak-voor.

Bootsmansfluitje. Een 3 mm rond en pl.m. 15 cm lang ietwat gebogen pijpje, bevestigd met een steunstukje, dat tevens hand-greep is, aan een koper balletje van pl.m. 3 cm middellijn met een klein gleufje ter plaatse waar het pijpje bevestigd is . . . ziedaar het beroemde en zoo graag door de dek-officieren gebruikte boots-

mansfluitje. Er zijn zilveren, soms gouden bootsmansfluitjes cadeau gedaan, als de bootsman, de schipper of de opperschipper een „beste kerel” voor het scheepsvolk was. Soms werd het blaasballetje gemaakt van twee, tot één bol vereenigde bovenkanten van een jekerknoop, dikwijls werd als versiering op de handgreep fraai graveersel aangebracht, maar de toon was altijd dezelfde: hoog sijpend. Als attentie voor een te volgen schreeuw of roep tot het scheepsvolk, dat dikwijls hoog in het tuig, of diep in het benedenschip was, was het bootsmansfluitje onmisbaar. Doch ook op de moderne schepen handhaafde het zich en zelfs op de „Tromp” en de „De Ruyter”, waar alle commando’s per telefoon of radio-omroep werden doorgegeven, was het onmisbaar. Hoe zou men anders den officier, den vlagofficier of andere hooge gasten bij den valreep kunnen „overfluiten”? Trouwens, het bootsmansfluitje is het eenige wat de dekofficier „om handen heeft” en tot zijn attriboot behoort. Er verandert veel in onze marine, doch het bootsmansfluitje zal zich handhaven zoolang de marine vaart, want er zijn vele signalen, die niet op de trom, den hoorn of de scheepsklok gegeven worden, doch met het bootsmansfluitje, zooals handenschoon, kooien-af en kooien-op, poelen op de fluit, vastzoo, vieren, en zoovele andere.

Bootsmanskist. Ook de bootsmanskist zal zich handhaven..... want de bootsmanskist is de zee. „Gooi het maar in de bootsmanskist”; „gooi het maar overboord in zee”; ook wel: „zet het maar vrij in de bootsmanskist”. Soms maakt men grapjes en laat men den baar aan boord den sleutel van de bootsmanskist zoeken (denk aan Aprilmoppen) en mocht hij ooit met een sleutel komen aandragen, die een „welwillende” gast hem als *den* sleutel van de bootsmanskist aanwees, dan zwaait er wat, omdat hij zich zoo hardnekkig stom liet beetnemen.

Bootsmansstoeltje. Natuurlijk is het geen stoel, al kan men er wel op zitten. De tijd, sinds welken de bootsman werkelijk een stoel aan boord kreeg, al was dit alleen in z’n hut of in den „gouden bal”, ligt niet in het verre verleden. Het bootsmansstoeltje echter is al zoo oud als het tuig en dus nog uit den ouden zeiltijd. Het is een plank met aan weerskanten een strop. Met de plank als zitplaats en de stroppen als hijsch, liet de matroos zich in het tuig halen om stagen te controleeren of te lapzalven, ofwel liet hij zich er mee buitenboord zakken om het schip hier of daar een kwast te geven.

Bordes. Houten rooster als uitbouw buitenboord voor de loorders, dat wel eenigszins aan een balcon doet denken; ook wel bordes voor standplaats bij zoeklichten, peilkompas, mitrailleurs e.d. De oorsprong van het loodbordes, dat neergeklapt kan worden, ligt in den zeiltijd waar de looder in de „rust” van den fokkemast stond.

Botermaat. De marineman is een gemeenschapsmensch. Hij zoekt altijd vrienden en beslist een maat, waarmede hij passagieren gaat of op de vervelende, eenzame uren van een lange reis z'n hart eens luchten kan en vertrouwelijk spreken. De botermaat is eerst omstreeks het einde van de 19e eeuw ontstaan, toen de rantsoenen van de schepelingen, althans wat boter, brood en toespijs betreft, meer individueel werden uitgereikt. Kaas was er altijd genoeg. Doch wat kon je met 40 gram boter per hoofd en per dag doen? De een heeft er te veel, de andere te weinig aan. Waarom zou de marineman (hij is immers gemeenschapsmensch) geen maat zoeken aan denzelfden bak, waarmede hij het boter-lief-en-leed kan delen? En zoo deponeerde het zeuntje in blikjes, glazen, mokjes e.d. gemerkt of naar het uiterlijk direct te onderscheiden, het gemeenschappelijk boterrantsoen voor Vandersteng met Uitdeketting en Bramstag-looper met Heinpardoen. Is het wonder, dat bij zooveel vertrouwelijkheid en gemeenschapszin, de marineman z'n vrouw ook wel z'n botermaat noemde?

Bottelier. Natuurlijk bottelt de bottelier niet. Het is zelfs de vraag of hij in de oudheid het bottelen als hoofdberoep uitoefende. In elk geval heeft hij met bottelen niets van doen, doch is hij een meester in het beheer en de uitreiking van levensmiddelen aan boord, zoowel aan de bemanning, dat wil zeggen aan de zeuntjes ter onderverdeeling aan het baksvolk, aan de hofmeesters voor officieren en onderofficieren als aan den kok voor de verdere bereiding. Men denke daarover niet te licht. En vooral niet in den modernen tijd, omdat er aan boord van een modern schip heel wat komt kijken. Zijn onmiddellijke chef is de officier van administratie, maar het vakwerk is den bottelier toevertrouwd. Natuurlijk heeft hij warenkennis, maar hij beent ook de koe of het varken uit, als een volleerd slager en de fijne delen, de rollade of de bal gehakt, verdeelt hij, niet alleen naar eer en geweten, doch ook naar de vastgestelde regelen, opdat ieder op zijn beurt het beste of alleen maar het goede en de juiste hoeveelheid krijgt. Er is bovendien een

rantsoencommissie, telkens opnieuw voor een periode samen te stellen, die den bottelier, of juistert de rantsoenen controleert, hetgeen in laatste instantie ook nog door den officier van het benedenschip wordt gedaan.

Botvangen. Is iets wat elken roeier in een sloep wel eens zou kunnen overkomen, doch dan begaat hij een groote onhandigheid. Want zelfs tijdens de grootste krachtsinspanning, als de roeiers op de riemen liggen en de sloep met kracht door het water trekken, moet hij er altijd op bedacht zijn, dat de riem op het juiste moment uit het water komt. Geschiedt dit niet, dan heeft men kans bot te vangen; de riem wordt dan door het wegtrekkende water en de stuwende kracht van de sloep uit de handen gerukt, men slaat achterover en de vaart van de sloep wordt gebroken. Soms ook de riem. . . Men kan echte bot heel wat succesvoller vangen.

Bovenbouw van een schip is datgene wat zich boven het opperdek bevindt. Op een onderzeeboot beperkt zich dit tot het torengedeelte, waarin, althans op de nieuwste booten, onder de brugkuip (het gedeelte voor de navigatie boven water) zich een wachthut, badkamer, bergplaats, hulpkombuis e.d. bevindt. Op onze nieuwste schepen „Tromp”, „Heemskerck” en „De Ruyter” bestaat de bovenbouw uit torens, masten, schoorsteen, catapult voor de vliegtuigen, onderbrug (verblijf onderofficieren), brug en dekhuizen (voor den commandant en enkele officieren) en de geschuttorens. Vroeger sprak men niet van bovenbouw, doch van het tuig.

Braadpan. Langwerpige, dun ijzeren bak of pan, waarin het vleesch voor het baksvolk gebraden wordt. De „Hertog Hendrik” was het eerste schip (in dienst gesteld 5 Jan. 1904), dat een installatie aan boord kreeg voor het bakken en braden en werd daarom „Kapal braadpan” genoemd. Voordien werd het vleesch voor het baksvolk alleen gekookt opgediend.

Bramstagloopers. Waren kleine houten ballen aan het bramstag voor het aanbrengen van het tusschenstagzeil. De capucijners kregen aan boord dezen naam, waarschijnlijk omdat zij, evenals de bramstagloopers, hard en houterig waren, vooral na lange reizen. Omstreeks 1850 verdwenen bij de marine deze tusschenstagzeilen en waren de bramstagloopers overbodig; men gebruikte daarvoor trouwens reeds lang leuvers. De capucijners werden gaandeweg „raasdonders” geheeten. Waaraan deze naam ontleend is, valt

moelijk te achterhalen. Een oud-gast verklaarde eens, dat de naam ontstaan is, doordat op de dagen waarop capucijners gegeten werd, meer „knallen” in het benedenschip, resp. de hutten, worden gehoord, dan op de snerdagen. Wij gelooven van dit goedkoopje grapje niet veel.

Intusschen worden de capucijners sedert enkele jaren „vruchten op water” genoemd, naar de in blik geconserveerde vruchten. Deze naam is wel zeer goed gekozen, want de capucijners worden met het water, waarin zij gekookt zijn, door de zeuntjes aan de bakken gebracht. Met een „gaatjeslepel” schept het zeuntje de capucijners op de borden. Sommige manschappen hebben de capucijners liever „zoo van den kok”, dus met het water. Gebruik de uitdrukking „zoo van den kok” echter alleen bij het opscheppen van de capucijners, want in andere omstandigheden beteekent „zoo van den kok” — naakt. Hij ging „zoo van den kok” zwemmen.

Brandwachtvaren. Met schip of sloep voor de kust of op de ree toezicht houden, voornamelijk in tijden van spanning.

Braniekraag. Donkerblauwe linnen kraag met witte revers, die, hetzij los, met knopen bevestigd wordt en over de pijjekerkraag, baaienhemd kraag of baadjeskraag, of wel één geheel uitmakend met het witte hemd, door de schepelingen wordt gedragen.

Op het donkerblauwe linnen zijn drie witte bandjes (z.g. veterband) langs de randen genaaid. Naar verluidt zouden deze bandjes het eerst bij de Engelsche marine ingevoerd zijn ter herinnering aan de drie overwinningen van Nelson.

Maar hoeveel bandjes zouden onze matrozen dan wel moeten dragen ter herinnering aan de overwinningen van De Ruyter?

De losse braniekraag is een vinding van den laatsten tijd. De braniekraag wordt gewoonlijk gestreken „zoo hard als een plank”. Vroeger werd het witte hemd met braniekraag alleen op Zon- en feestdagen gedragen. Tegenwoordig wordt de braniekraag, en dan meestal de losse, alle dagen gedragen als men naar den wal gaat om te passagieren.

Brassen. In horizontaal vlak draaien van de ra's. Wordt alleen nog maar als zegswijze gebruikt, b.v. volbrassen, je kunt volbrassen, je kunt weggaan; bij den wind brassen of zetten is: voor den gek houden. Z'n geld verbrassen; z'n geld opmaken, verspillen.

Brave zoonsteker. Het verhaal gaat, dat een burger, die

als de dood zoo bang was zeeziek te worden, eens met een onzer schepen voor een oefenreis kon meevaren. Hem werd geadviseerd een graszode mee te nemen en daaraan steeds te ruiken, opdat hij tijdens stormweer op zee land zou ruiken. Of het graszodensteken veel ingang heeft gevonden? . . . In elk geval wordt de burger aan boord ook wel „brave zooiensteker” geheeten.

Breeuwen. Het breeuwen van dekken van de schepen is bijna zoo oud als de zeilvaart. Het breeuwen van de huid dateert van omstreeks 1450. Vóórdien was de sloopshuid overlappend, zooals nu nog bij de vletten en bij de reddingbooten aan boord van de koopvaardischepen het geval is. De gladdehuidschepen noemde men karveelen, naar deze methode. De naad werd met een rabatijzer op evenwijdige wijze (plm. 2 mm) aan den buitenkant opengeslagen. Daarin werd met een breeuwijzer een wollen draad gedreven (ook wel „werk”) en vervolgens met harpuit of pek waterdicht gemaakt. Deze methode werd ook nu nog gevolgd en het rabat- en breeuwijzer, alsmede de breeuwammer heeft nog denzelfden vorm als omstreeks 1450. Daar waar op onze oorlogsschepen een houten opperdek is aangebracht, wordt het breeuwen ook toegepast. Nabreeuwen beteekent echter: over een oude of afgedane zaak maar blijven mopperen.

Broek. Een broekje krijgen: met oneervol ontslag uit de marine gezonden worden.

Broek op de klomp. Ook de marine kent haar modetijdperken. Er was een tijd, dat men de strakke lakenbroek droeg volgens Fransch model. Zoo'n modegril duurde nooit lang en al spoedig ging men dan ook over tot het Engelsche model: strak om de knieën, doch wijd van onderen. Men noemde dit: de broek op de klompen dragen, ook wel „olifantspooten”. Ook die mode-periode duurde kort. Sinds enkele jaren draagt men de lakenbroek van recht model. Ze is, behalve van practischen aard, ook daarom beter te waardeeren, omdat het geen na-aperij van een of andere buitenlandsche marine is. De zegswijze: broek op de klomp is blijven bestaan als uitdrukking dat de opgeperste vouw in de broek sierlijk tot op de schoenen doorloopt.

Broek van Bertha. Een broek is het niet en Bertha heeft er geen schuld aan. Het is een zeildoeksche en verplaatsbare lucht-koker, aan het boven-einde met twee windvangens; wordt boven de tent uitgeschen, meestal boven de machinekamer voor extra toe-

voer van frissche lucht. Ze werden reeds in den zeiltijd gebruikt voor het doorluchten van het benedenschip.

Broekmatten. Gevlochten touwen reepmat, speciaal voor de sloepen als deze in de davits hangen. Ze worden kruislings buiten de sloepen doorgehaald en binnenboord vastgesjord, teneinde het slingeren van de sloepen bij zeegang te voorkomen.

Broeking. De versterkte linnen kant aan een vlag, waaraan de vlaggelijn bevestigd wordt, heet broeking. Aan het boveneinde is een lus. Oog zegt men bij de marine. Aan het ondereinde loopt de lijn plm. 2 m door. Bij de natievlaggen is deze verhouding noodzakelijk, opdat het boveneinde met de lus geheel tegen den kloot van den vlaggestok doorgehaald kan worden. Zou men dit niet doen, dan krijgt men den indruk alsof de vlag halfstok hangt. Bij de seinvlaggen is aan de broeking onder en boven een evenlang end, waaraan een wartelende open schalm (musqueton geheeten) is aangebracht, waardoor het aanslaan (bevestigen) van de vlaggen wordt vergemakkelijkt. In den ouden zeiltijd was de broeking een zware tros om het stuk geschut optevangen bij het reculeeren. Zie ook hennegat. (Wat de musqueton betreft, dit is waarschijnlijk een verbastering van het fransche mousqueton; de bereden troepen droegen daar hun musket, later de karabijn aan.)

Brug. Commandobrug of brugkuip. Op de bovenwaterschepen wordt de commandobrug zonder meer brug genoemd. Op de onderzeebooten noemt men de commandobrug brugkuip, ook wel badkuip of kuip. Heel verklaarbaar voor wie weet, dat men op de onderzeebooten op de commandobrug dikwijls veel water te verwerken krijgt door de overspattende zeetjes of de rollende golven.

Bruiskap, soort rijtuigkap van zeildoek op de sloep (vooral stoomsloep) voor het opvangen van het bruiswater.

Buitenboordsgasten. Matrozen, die het schip buitenboord moeten schoonhouden. Men had vroeger, en op sommige schepen nu nog, een speciale ploeg matrozen eerste klas (de eigenlijke gasten dus), die daarvoor werd aangewezen.

Buitengaats. Buiten het zeegat, dus op zee, zonder nadere aanduiding. Het schip is buitengaats. Het schip is of ligt voorgaats wil zeggen, dat het schip op zee voor een onzer zeegaten ligt, ge-

reed om binnen te stoomen. Voorgaats komen wil ook zeggen: voor den dag komen of op een aangegeven plaats komen.

Buitenhuid. De buitenste huid van een schip of sloep. Dat klinkt misschien sommigen wat vreemd, doch men onderscheidde toch ook reeds op de zeilschepen een buitenhuid en een binnenhuid; deze eerste kon bovendien nog uit een dubbele laag planken bestaan, deze laatste werd ook wel beschietzel of wegering geheeten. Het beschietzel (men heeft op de marinewerf nu nog een scheepsbeschietterswerkplaats) diende voor het afwerken van het binnenschip op de spanten en dat strekte zich allengs uit tot de verblijven en hutten en alles wat daar bij te pas komt.

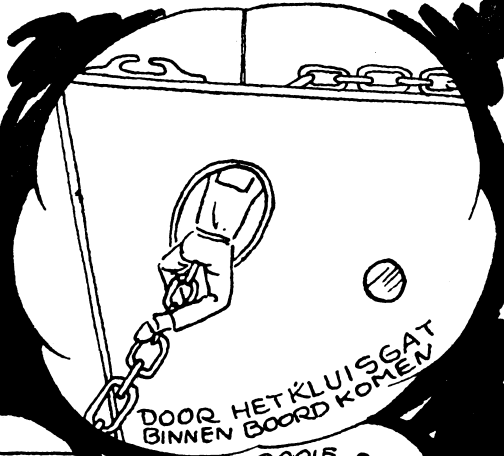
De stoomsloepen en de motorsloepen hebben — zooals de roeisloepen enkele gangen — een dubbele huid. De binnenhuid loopt langsscheeps; de buitenhuid van het dolboord schuin naar voren tot de kiel. Tusschen binnen- en buitenhuid is geprepareerd linnen aangebracht. De binnen- en buitenhuid (elk plm. 1 cm dik) worden met roodkoperen boutjes aan elkaar geklonken.

Op de oude ijzeren schepen en op de kleine nieuwe schepen heeft men een enkele buitenhuid. Doch op de nieuwe schepen zooals de „Tromp”, enz. heeft men althans onder de waterlijn, een dubbele huid, die echter ver van de buitenhuid binnenwaarts geplaatst is. De ruimte tusschen binnen- en buitenhuid noemt men kofferdam of kofferruim (zie Ketelruim). Het aldus plaatsen van binnen- en buitenhuid onder de waterlijn is een veiligheidsmaatregel van de moderne zeestrategie. Een torpedo of granaat, die door de buitenhuid is gedrongen, zal in vele gevallen direct daarna explodeeren en niet meer door de verderop gelegen binnenhuid dringen, waardoor de vitale deelen van het schip beschermd worden. De groote schepen hebben zelfs een dubbelen kofferdam, en dan veelal nog eens op de waterlijn, buiten tegen de huid een extra torpedoschot (torpedowulst, letterlijk torpedowrong — denk aan haarwong — zooals de Duitschers zeggen.)

Buitenomspoelen. In tegenstelling van dekspoelen: buitenom, d.w.z. de huid, het boord van het schip schoonmaken, waarvoor speciaal de buitenboordsgasten aangewezen zijn.

Bulleglas. Een verbastering van het Engelsche bull eye; is een rond glas in koperen rand, dat in het opperdek aangebracht is boven donkere gedeelten in het daaronder gelegen dek.

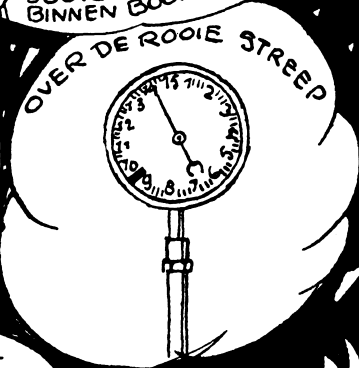
HEMELDRAGONDER



DOOR HET KLUISSGAT
BINNEN BOORD KOMEN



KOFFER RUIM



OVER DE ROOIE STREEP

'N LIER



BOKKEPoot



DE HEL

VERHOEVEN

Busschieter. De busschieters waren schutters, gewapend met het schietgeweer (zijd-geweer is sabel), die omstreeks 1572 aan boord van de Vliebooten kwamen. Thans echter is de busschieter de paai van een kanon, d.w.z. belast met het schoonhouden van het kanon aan boord, hoewel tot voor enkele tientallen jaren alle bedieningsmanschappen bij de kanons nog busschieters werden genoemd.

C.

Campagne. Ook wel kampanje; het achterste, vroeger meestal verhoogde deel van het opperdek. De tijd, dat het verhoogde achterdek van een schip als kasteel dienst deed, ligt heel ver achter ons, al bleef het verhoogde achterschip nog lang gehandhaafd en wel tot omstreeks 1630. Daarna had men nog tot voor zeer korten tijd (het wachtschip „Kon. Emma” heeft 't nog) een campagnedek, waaronder verblijven (veelal van den commandant).

De campagne is echter niet altijd een verhoogd gedeelte van het achterschip. Op de pantserdekschepen, o.a. van het type „Kortenaer” van 1895—'96, liep 't dek van vóór- tot achteruit op dezelfde hoogte door. Het zeer bijzondere type „Reinier Claeszen” van 1890 werd weliswaar tot de monitors gerekend, doch had veel van het latere type „Kortenaer”, (zij het dan met een verlaagden bak), en had een verlaagde campagne. De „Java” en „Sumatra” van 1921 en de „De Ruyter” van 1936 hebben eveneens een verlaagde campagne.

Capitaine d'Armes. Een grootsche naam voor een wel zeer bescheiden baantje aan boord, nl. voor den man, die de geweren moet schoonhouden, voor zoover dit door den geweerdragende zelf niet gedaan is en overigens fungeert als paai van de wapenkamer.

Cardanusring. Eigenlijk **cardaansche hangring**, waarin een voorwerp zoo kan hangen, dat het vrij draaibaar en in horizontale richting blijft, ondanks de bewegingen van het schip. De cardanusring wordt vooral gebruikt voor het kompas, om de kompasroos in het horizontale vlak te houden. Op de oudere schepen, althans daar, waar nog van olieverlichting gebruik gemaakt moet worden, treft men den cardanusring voor het ophangen van de lampen nog wel aan.

Catapult. Het toestel, waarmede vliegtuigen van de beperkte ruimte aan boord worden weggeschoten, heet catapult. De eerste toepassing vond plaats aan boord van mailschepen. Een gedeelte van de post werd, als het schip nog ver uit den wal was, reeds per vliegtuig vooruitgezonden. Bij onze marine werd de catapult voor het eerst toegepast aan boord van Hr. Ms. „De Ruyter” in 1936 voor verkenningsvluchten van het tot het schip behorende vliegtuig. De catapult is pl.m. 15 m lang. Door middel van luchtdruk wordt de slede, waarop het vliegtuig staat, over deze 15 m lange baan geschoven met zulk een snelheid, dat het vliegtuig, waarvan de motor wordt aangezet, onmiddellijk de aanvangssnelheid bereikt heeft en in de lucht blijft hangen om zijn weg te kunnen vervolgen. Het vliegtuig weegt pl.m. 2550 kg. Binnen de lengte van 15 m moet een snelheid ontwikkeld worden van 30 m per seconde d.w.z. dat tijdens deze korte start een kracht wordt overgebracht van ongeveer 10 ton. De max. snelheid van het vliegtuig is 270 km; de hoogtegrens pl.m. 7000 m.

Centrale. Het voornaamste, zich in het midden bevindende gedeelte van de onderzeeboot, van waaruit het geheele onderwaterbedrijf centraal bediend en gecontroleerd wordt.

Charter. Een schip van middelmatig charter: van middelmatige grootte. Charteren: een schip in gebruik nemen (ook wel: inpikken).

Chef van de equipage. Hoofd van de bemanning beneden den rang van officier. De chef van de equipage is meestal een onderofficier van het schippersvak (vroeger dekofficieren geheeten) en naar omstandigheden en grootte van het schip, een opperschipper, schipper of bootsman. Er zijn uitzonderingen, zooals in de marinierskazerne, waar een adjudant van het Korps Mariniers als chef van de equipage dienst doet. De chef van de equipage (ook wel chef d'équipage) is de schakel tusschen vóór- en achteruit. Hij is bovendien verantwoordelijk voor de goede uitvoering van de algemeene bevelen, die op den scheepsdienst betrekking hebben en zorgt voor de juiste uitvoering van de bedoelingen van den commandant en van den eerste-officier. Hij is verder verantwoordelijk voor de orde en netheid van het schip, zoowel binnen- als buitenboord.

Commandant. Zou deze zoo algemeen bekende titel nog nader toelichting behoeven? Niet wat het commando betreft, want de

commandant van een schip is hij, die met het commando belast is. Maar de commandant van een schip kan zijn een vlag-officier, een hoofd-officier, een subalterne officier, soms ook een onder-officier. Welnu: de commandant van een schip wordt bij de marine alleen als commandant aangesproken als deze subalterne officier is. In alle andere gevallen wordt hij met zijn militairen rang aangesproken. Dus „schout-bij-nacht”, „kolonel”, „overste” of — als de commandant een onder-officier is, en dan is het meestal een opperschipper — met „schipper”.

Het is zeer zeldzaam, dat een vlagofficier (schout-bij-nacht) commandant is van een schip, doch in 1938 deed zich bij de marine in Nederland zulk een geval voor. Regel is, dat een vlagofficier het bevel voert over een eskader, een divisie, of in het algemeen over een verzameling van schepen. Het schip waarop zijn vlag (de schout-bij-nacht- of vice-admiraalsvlag) waait, wordt dan niet door den vlagofficier gecommandeerd, doch door diens „vlaggekapitein”; de eigenlijke commandant van het schip. Aan boord van onzen kruiser „De Ruyter” is met die mogelijkheid reeds rekening gehouden, door plaatsing van reservehutten tot meerdere huisvesting als het schip eskaderschip is en deswege den eskadercommandant en zijn staf aan boord krijgt.

Commandotoren. Op de pantserscheperen en pantserdekscheperen, in het algemeen op de artilleriescheperen, is de commandotoren (die zwaar gepantserd is) het centrale punt in tijd van gevecht. Op de nieuwste schepen zijn er twee, d.w.z. een artillerie-commandotoren en een navigatie-commandotoren.

Communicatie met den wal: verbinding met den wal door middel van sloepen.

Complimenteeren. Wil bij de marine zeggen: officieele bezoeken afleggen, b.v. als men in vreemde havens komt of als vreemde oorlogsscheperen in onze havens komen. In deze omstandigheden gaat de commandant, of namens hem de officier van piket, complimenteeren, d.i. bezoeken afleggen bij officieele personen.

Contrasein. Vlag- of armsein, dat getoond wordt, zoodra het sein, dat men ontvangt, gelezen en begrepen is. Het contrasein voor vlaggen is een wimpel van rood-wit-rood-wit-rood staande banen. Het contrasein voor armseinen (ook wel begrepen-teeken) is het

zwaaien met beide armen rechtstandig van het hoofd dwarsuit tot de bovenbeenen. Figuurlijk wordt contrasein toegepast in de spreektaal als een teeken van verstandhouding. „Ik vertelde hem iets en hij gaf contrasein” — knipoogde veelbeteekenend.

D.

Daalder. De houten dekdeelen worden met ijzeren bouten op het ijzeren dek bevestigd. Daarvoor moet men natuurlijk een gat maken in de dekdeelen om de bouten door te laten. Zijn de dekdeelen aldus op het ijzeren dek bevestigd, dan vult men de gaten op met een kopshouten prop, waarvan de nerf in dezelfde richting loopt als de nerf van de dekdeelen. Alleen een nauwlettend toeschouwer ziet dan in de dekdeelen hier en daar een cirkel afgeteekend, dien men daalder noemt.

Davits. Vroeger sprak men ook wel van David, maar het is wel ver gezocht dit in verband te brengen met den kleinen David, die den grooten Goliath kon verslaan. Oorspronkelijk waren het houten doove juttten of spieren; later (tusschen 1790—1804) werden het van boven gebogen en om hun as draaiende zware ijzeren stangen, waarin men de sloepen heesch. Voor elke sloep waren twee davits beschikbaar, die langs de verschansing opgesteld stonden. Men ziet dit b.v. nog op de oude schepen, type „Gelderland”, „Hertog Hendrik”, „Soerabaya” (de oude „Zeven Provinciën”). Op de nieuwere schepen is deze vorm van davit bijna geheel verdwenen, niet alleen op de kleine schepen. Gewoonlijk heeft men slechts één stel (zoowel aan stuur- als aan bakboord) davits van bijzondere constructie voor het in- en uitdraaien van de davits met sloep en al, en beschikt men verder over een laadboom of kraan om de sloepen te hijschen en op de daarvoor aangewezen plaats in de midscheeps op het sloependek te plaatsen.

Debarkeeren. Over debarkeeren spreekt men bij de marine alleen als men met de landingsdivisie van boord gaat. De deelnemers aan de landingsdivisie dragen een speciaal debarkementstenuë, grijs-groen veldtenuë met (vroeger witte slobkousen, thans) putty in Nederland en Oost-Indië en laarzen of leeren beenkappen in West-Indië. Dit laatste in verband met de veelvuldig in West-Indië voorkomende venijnige cactussen.

Het aan boord gaan, anders dan voor landingsdivisie, kan om verschillende andere redenen noodig zijn: 1°. om te passagieren, 2°. om op te loopen (bezoekbrengen aan andere schepen of korte wandeling maken), 3°. als men overgeplaatst wordt. Alleen in Indië gebeurt het, dat de geheele bemanning van een schip debarkeert, als het schip op de werf (Marine-etablissement) in reparatie of in onderhoud moet. Dan wordt de geheele bemanning in speciaal daarvoor bestemde gebouwen ondergebracht.

Dek-officieren. Behalve de Overheid kende men vroeger ook dek- en onderofficieren aan boord. De dek-officieren waren bootsman, schipper en opperschipper, die men tegenwoordig de onderofficieren van het schippersvak noemt en de konstabels, stuurlieden en timmerman, althans de hogere rangen in die vakken. Bij Kon. besluit van 27 Dec. 1883 onderging de regeling van het personeel dek- en onderofficieren eenige wijziging in verband met opname in het vaste korps. Sedert 1884 wordt er officieel niet meer van dek- en onderofficieren, doch alleen van onderofficieren gesproken. De naam dek-officieren wordt nog wel, al is het zeldzaam, gebezigd.

Dekspoelen. Het dagelijks schoonmaken van het opperdek noemt men „dekspoelen”, niet te verwarren met „schoon schip” maken, want dat doet men 's Zaterdag en is wel te onderscheiden van „generaal schoon schip” maken, want dat gebeurt b.v. na kolenladen of voor 'n inspectie.

Delegatie. Elke marineman, die naar Oost- of West-Indië gaat, kan aan zijn ouders, meisje, vrouw of ander persoon in Nederland een gedeelte van zijn salaris overmaken, gewoonlijk $\frac{1}{3}$, dat men halve, of $\frac{2}{3}$, dat men heele delegatie noemt. Het spreekt vanzelf, dat de gehuwden een heele delegatie hebben loopen. Vele ongetrouwden laten een halve delegatie loopen, omdat dit eenigszins gedwongen — hoewel vrijwillig — afzonderen van het salaris tevens een zichzelf opgelegde spaardwang is. Komt men na een verblijf in Indië in Nederland terug, dan heeft de delegatie een aardig bedrag gevormd.

Directie. Van de Directie (directie-gebouw) spreekt men bij de marine als men het heeft over het commandement der marine (commandementsgebouw of paleis) te Willemsoord (Den Helder).

Divisie als legerafdeeling vindt men bij de marine terug in de landingsdivisie (zie **debarkeeren**). Divisie-varen is het varen van schepen in groepsverband. De commandant van een groep is dan tevens divisie-commandant. Bij onze marine wordt als regel een divisie van twee schepen gevormd voor de jagers (torpedoboot-jagers) en onderzeeboten. Er is een ongeschreven wet, dat bepaalde boten steeds bij elkaar opereeren, oefeningen houden of reizen maken, d.i. dus een divisie vormen of in divisie-verband varen.

De bemanning van een schip is ingedeeld voor wachtdiensten in Divisie A, B en C. Elk lid van de bemanning heeft dus 2 perioden vrij en 1 periode wacht, dat kan een heele dag zijn, zooals met reewacht of 4 uur zooals met zeewacht.

Voor den scheepsdienst zijn er Divisie I, II en III, het machinekamerpersoneel is Divisie IV en de mariniersdivisie V.

Djeneral Laot. Maleisch, dat bij de marine aan boord zoo goed als niet gebruikt wordt, doch in het marinecentrum aan den wal (departement der marine) te Batavia bekend is als „zee-generaal”, waarmede men den Vlootvoogd in Indië bedoelt.

Djoeroemoedi. Is de Maleische naam, en aan boord als zoodanig ook uitsluitend gebruikt, voor inlandschen kwartiermeester.

Doft. Doften, zitbanken in de sloep. Men heeft losse en vaste doften en zeildoften. Deze laatste zijn dan de doften, waarin de masten voor het sloepentuig (emmertuig of fantasietuig) worden geplaatst. Ieder op zijn eigen doft, wil zeggen, dat ieder zijn eigen plaats heeft. Men past dit figuurlijk ook toe op de noodzaak tot samenwerking. Gemeenschappelijk samenwerken, doch ieder op z'n eigen doft, op z'n eigen plaats in de maatschappij.

Dolboord. De bovenste verdikte gang, ook wel rib of balk, over de geheele lengte van de sloep, waarin zich de roeidollen bevinden. De roeidollen zijn stemvorkvormige ijzers (ook wel van koper) die alleen in jollen gebruikt worden en voor reserve ook in de stoomsloep waren om bij machineschade de sloep toch te kunnen voortbewegen.

Dampen. Wordt aan boord alleen genoemd als een handeling met het kanon. Het kanon dompen is: de monding laten zakken. De monding omhoog draaien noemt men vluchten. Bij de zware mitrailleurs spreekt men van duik- en klimvlucht van het geobserveerde doel.

Donderpen. Bliksemafleider op de kloot, d.i. de platte schijf op het uiterste puntje van den mast of steng.

Doormannen. Doorgeven: „Wil je dat ding even doormannen?“ Zoo gebruikt men aan boord ook „opmannen“ voor het aan dek roepen van dezen of genen schepeling en voor het hooger op doorgeven van voorwerpen.

Doove Jut. Is een houten davit, o.a. in de barkas, (de zwaarste en grootste roeisloep aan boord), die goede diensten kan doen bij het uitbrengen van een werpanker of bij het vertuien.

Draadversperring. In Oost-Indië krijgt men als ontbijt rijst, waarbij een lichte soort rotmok (haché). Het wordt gemaakt van mager vleesch uit blik, dat met 'n uitje en reuzel plus veel sambal opgesudderd wordt. Het vleesch, dat dan als dunne vezels uit elkaar valt, lijkt veel op draadjes. Zoowel om deze draadjes als om de sambal, die het heele geval nogal heet (bedis) maakt, noemt men dit soort haché aan boord in Indië draadversperring. De vette, zwaar te verwerken haché in Nederland, de z.g. rotmok, wordt ook met rijst gegeten.

Drieling torpedo-lanceerinrichting. Bij onze marine kende men reeds de dubbele lanceerbuizen (dubbelkanon of dubbelbuizen) voor de torpedo's op de jagers. Aan boord van den flottieljeleider „Tromp“ (daarna ook op de „Heemskerck“ en de nieuwste torpedobootjagers) werden twee drielingen geplaatst, d.i. een inrichting, aan stuur- en bakboord of alleen in de midscheeps, waaruit drie naast elkaar liggende torpedo's gelanceerd kunnen worden.

Drift. Het schip of de sloepen raken driftig, gaan drijven, raken los. Ook het verlijeren tengevolge van den stroom (afdrijven) en bij vliegtuigen door den wind, noemt men drift.

Droogwant maken. Op niet al te oude plaatjes van de opleiding voor matroos aan boord van b.v. de „Wassenaar“ te Amsterdam, die in 1903 verdween, of aan boord van de „Van Galen“ te Hellevoetsluis en zelfs op de Kweekschool voor de Zeevaart te Leiden (beiden omstreeks 1914 opgedoekt) kan men zien, dat het waschgoed te drogen werd gehangen tusschen de masten aan het want.

Bij droog weer was dit inderdaad de beste plaats om het waschgoed van de schepelingen droog te krijgen. Het opbergen van dit waschgoed noemde men droogwant maken. Aan de opleiding voor

matroos te Vlissingen en van de dienstplichtigen te Den Helder heeft men droogstellingen en het opbergen van deze lijnen met waschgoed gebeurt nog op dezelfde wijze als vroeger, n.l. het begin van de lijn wordt om den hals, over de schouders van een der schepelingen gelegd. Hij draait zich als een tol rond, terwijl de lijn met waschgoed om zijn schouders wordt gewonden. Als het waschgoed aldus naar de verblijven is gebracht, wordt de man weer „afgewonden” en de goederen van de lijn gehaald. Op de moderne schepen, waar men volledige wasch- en strijkinrichtingen heeft, zijn ook droogkamers. De naam droogwant maken bleef gehandhaafd voor het opbergen van droog gewaad waschgoed.

Drijfjts. Snert met drijfjts. Stukjes, dobbelsteenen, spek, die in de erwtensoep drijven. Wil men de snert smakelijker serveeren, dan wrijft men deze door een zeef en verdwijnen de erwtenvelletjes; daarna doet men er de stukjes spek in. Men noemt dit doorgeslagen snert met drijfjts.

D.T. is bij de marine het station voor draadlooze telegrafie, zooals voor enkele jaren de radiohut genoemd werd.

Duiven van den admiraal. Waar schepen zijn, zijn kokmeeuwen, althans ter reede en in elk geval in de haven. Dat is ook het geval in Den Helder. Men noemt daar de kokmeeuwen de duiven van den admiraal. Hun „visitekaartjes” kunnen heel lastig zijn. Dikwijls zitten de kokmeeuwen op den kloot van den mast en valt hun „visitekaartje” omlaag op de brug of op het halfdek of op wie daar toevallig staat. Als dit gebeurt tijdens vlaggeparade, waarbij iedereen front moet maken naar de vlag, dan is dit wel zeer ongepast. Men heeft dit zitten op den kloot wel eens trachten te voorkomen door er kleine spijkertjes in te slaan.

Duiventil. Of het nu komt van de overeenkomst met het kirren, dan wel van het fladderen is moeilijk te zeggen, doch het seindek, dat boven het stuurhuis op de brug gelegen is, noemt men de duiventil. Het is heel goed mogelijk, dat het dikwijls storend praten van de seiners onderling op het seindek, oorzaak werd van de waarschuwing van de brug, „dat men het gekir moest staken”. Het is ook mogelijk, dat de fladderende seinvlaggen overeenkomst vertoonden met duivengefladder en het seindek daarom duiventil geheeten werd.

Duvel. Een merkwaardig oud sein-instrument, dat men zelfs in onze dagen nog aan boord van de schepen tegenkomt, hoewel het zelden of nooit gebruikt wordt. Eigenlijk heet het duvelpot. De duvelpot lijkt veel op een klein model van onze oud-vaderlandsche doofpot. Ook de duvelpot is van roodkoper. Aan het deksel is een handvat aangebracht, hetwelk binnenwaarts verlengd is. Aan het einde daarvan is een dot lappen bevestigd, die gedrenkt wordt in de zich in den pot bevindende terpentijn, waardoor een wit vlam-mend licht wordt ontstoken. In hoofdzaak wordt de duvelpot ge-bruikt voor de manoeuvres met de sloepen bij nacht en als officieel sein bij ten anker liggend schip, bij mist of bij nood. Wordt er van boord een sein gegeven met zoeklicht of topseinlamp, dan is 1 duvel het contra- of begrepensein; 2 duvels (dwz. het tweemaal achter-eensvolgens ontsteken van de duvel) een verzoek om het laatste woord te herhalen en 3 duvels een verzoek om het geheele sein te herhalen. Vaart men met de sloepen bij nacht op brandwacht of manoeuvres, dan heeft het ontsteken van 1, 2, of 3 duvels de betee-kenis van resp. roei stuurboord uit; bakboord uit of recht vooruit. Figuurlijk is beduvelen: ik zal je bijlichten; ik zal je wel krijgen, of beduvelen: voor den gek houden.

Duvelstoejager. Sliphaak; dient om het einde van den anker-ketting in den kettingbak aan het schip te verbinden om het uit-loopen te beletten. Aan boord van het pantserschip „Kortenaer”, omstreeks 1910, gebeurde het bij slecht weer, dat toch het anker en de geheele ankerketting verspeeld werd, doordat men geen kans zag den uitlopenden ketting te stoppen en de duvelstoejager uit den bodem van den kettingbak gerukt werd.

E.

Eerste officier. Is belast met de uitvoering van den dienst. Gewoonlijk is het de oudste luit. ter zee 1e klas of een overste (kapt. luit. ter zee). Op kleine schepen spreekt men gewoonlijk van den oudsten officier, meestal een luit. ter zee 2e klas, doch in elk geval de oudste der aan boord zijnde zee-officieren, uiteraard den commandant niet meegerekend.

Emmertuig. Een sloeptuig, bestaande uit mast met want en één ra, die als gaffel dienst doet, waaraan een gespleten zeil, waar-

van het voorste gedeelte als fok, het achterste gedeelte als grootzeil wordt gebruikt. Het emmertuig raakt echter uit de mode.

Enter op. Behalve dat men dit commando nog wel hoort gebruiken als roep van den provoost in het benedenschip als de schepelingen naar dek moeten (Ajo! enter op), werd dit commando ook nog gebruikt aan boord van het opleidingsschip Hr. Ms. „Noord-Brabant” te Vlissingen. De matrozen, welke daar hun opleiding ontvingen, hadden den voortop ter beschikking, die volge-
tuigd was — echter zonder zeilen — en waarin men het enteren, uitleggen op de ra's en joelen in 't want beoefende.

Equipage. Omvat alle schepelingen, d.i. de bemanning beneden den rang van officier. Deze uitdrukking is uit den Franschen tijd. Dat is ook het geval met *état-major* voor de gezamenlijke officieren aan boord. Men vindt dit woord ook nog bij de uniform der officieren, nl. de *état-major-band*, de zwarte band rond den rand van de officierspetten.

Ezelshoofd. Komt aan boord ook zoo goed als niet meer voor. Het is een verbindingsstuk tusschen den mast en de steng of stengen onderling. Er is een rond en vierkant gat in het ezelshoofd. Het vierkante gat wordt om het bovineinde van het onderste rondhout of den mast bevestigd; door het ronde gat wordt het bovenste rondhout gestoken, dat met het vierkante ondereinde door middel van het slothout op de kalven van den mast (ook wel langszaling) rust. Het slothout was een langwerpige vierkante staaf ijzer, die dwars door een gat in de hieling van de steng gestoken werd. Ook aan den boegspriet bevond zich een ezelshoofd, voor den kluiervoerboom met het jaaghout.

F.

Facteur. Ook nog een overblijfsel uit den Franschen tijd. Het is de man aan boord, die belast is met de distributie van de poststukken of/en het bijeenhalen en naar de post brengen van de aan boord geschreven brieven, e.d. Op buitenlandsche reizen een belangrijk man. Hij mag het eerst naar den wal om de post te halen en tot het laatst naar den wal gaan om de post te verzenden.

Fan. Een Engelsche uitdrukking, de aan boord nog wordt gebruikt, doch reeds lang ook wel ventilator genoemd werd. Het

gebruik van de fan in hutten en verblijven neemt sterk af, omdat op de nieuwe schepen luchtleidingen zijn aangebracht. Op de oudere schepen zag men in elke hut of kleine verblijven een fan voor luchtkoeling. Tegenwoordig heeft men groote ventilatoren, zoo veel mogelijk voor ieder waterdicht compartiment een eigen ventilator, voor de verversching of de afkoeling van de lucht. In elke hut loopt van deze leidingen een vertakking naar hutten of verblijven, waarvan de opening aan het einde met een klep verstelbaar is, of afgesloten kan worden.

Flottieljevaartuig. In 1858 werd voor de Nederlandsche marine het eerste flottieljevaartuig op stapel gezet, de „Vulkaan”, een scheepje van 32 meter lang en een bemanning van 54 koppen. Maar dit moest niet beschouwd worden als de eersteling van een flottielje, een aantal kleine gelijksoortige oorlogsschepen, doch veeleer als een scheepje (kanonneerboot) voor de basisverdediging. Nu moet men betreffende den soortnaam van schepen, zoo-wel uit het verleden als in het heden, al even voorzichtig zijn als met de poging marinetermen te achterhalen. Herhaaldelijk zijn in den loop van de geschiedenis soortnamen gegeven aan schepen, die aan den oorspronkelijken naam geheel vreemd waren.

De „Flores” en de „Soemba” van 1925 en de „Johan Maurits van Nassau” van 1932 (die in den Mei-oorlog 1940 ten onderging) werden als flottieljevaartuigen gebouwd. Sedert 1938 worden ze kanonneerbooten genoemd.

Foliëren. Men denkt bij dit woord allicht aan het folio van een boek, dat genummerd is, en geenszins aan een marineterm. Toch wordt het nummeren van de kledingstukken bij de marine foliëren genoemd. Elke matroos, marinier of dienstplichtige bij de marine, moet zelf zijn plunje nummeren, hetzij met slagletters, met wit draad (z.g. kettingsteken) of zwarte en witte verf.

G.

Gaffel. Rondhout, dat zich schuin opwaarts aan den achterkant van den mast kan bewegen. Diende voor het hijschen van lang-scheepsch grootzeil, bezaan- of gaffelzeil. Later, toen de schepen geen zeil meer voerden, werd de gaffel gehandhaafd en daaraan bleef de vlag geheschen als het schip in de vaart was. Op sommige schepen,

zoals op de mijnenvegers type „Van Ewijck”, heeft men aan den achtersten mast een klein rondhout aangebracht, dat men nog gaffel zou kunnen noemen en waaraan tijdens de vaart ook nu nog de vlag geheschen wordt. Op andere schepen blijft de vlag aan den vlaggestok wapperen. Aardig is wel op te merken, dat de gaffelzeilen bij de marine aan het einde van de vorige eeuw al niet meer werden gevoerd, doch dat het gaffelzeil nu weer in eere hersteld is aan boord van Hr. Ms. „Nautilus”, het politievaartuig (tevens mijnenlegger) voor toezicht ter zeevisscherij. Het schip werd in 1930 in dienst gesteld. Tijdens de kruisreizen op de Noordzee voert het al stoomende, tevens een gaffelzeil aan den achtermast, om door den druk op dit zeil niet zoo zwaar te slingeren.

Galgenmaal. Zelfs dit woord is een marineterm. Het is een uitdrukking, die aan het einde van de vorige eeuw door de nog jeugdige knapen aan de Kweekschool voor de Zeevaart is uitgedacht. Galgenmaal wil eigenlijk zeggen, dat het eten niet veel zaaks is. Dat zit zoo: de Kweekschool voor de Zeevaart te Leiden ligt . . . aan het Galgenwater, een water, dat de verbinding vormt tusschen den Ouden Rijn en de stadsgrachten. Was de snert op de Kweekschool een beetje dun uitgevallen, dan noemde men dit een galgenmaal, omdat er teveel galgenwater in den snertketel was gedaan. Met de jongens van de Kweekschool voor de Zeevaart te Leiden trok deze uitdrukking naar de vloot, al moet wor-toegegeven, dat ze niet veelvuldig werd overgenomen. Galgenmaal had nu eenmaal onder de ouderen een veel luguberer betekenis. Daarom werd deze term dikwijls „verzachtend” gebruikt als „galgenwater”. Later, zoo omstreeks 1909, toen soep en boonen niet meer het steeds terugkeerende menu vormden, verwaterde deze uitdrukking vrijwel geheel en sinds de Kweekschool te Leiden in den vorigen wereldoorlog werd gesloten, werd aan deze uitdrukking „geen nieuw voedsel” gegeven.

Galjoen. Oorspronkelijk was het galjoen een drie- of viermast zeilschip met een veel scherperen steven (galleone of galjoen geheeten) dan zijn voorgangers. Dit scheepstype was een Spaansche vinding, die echter spoedig navolging vond. Doch ook de uitbouw aan den boeg van galeien en schepen werd spitse of stompe galjoen genoemd. Een W.C. had men op zeilschepen van den ouden tijd niet, tenzij men een rollende golf voor

den boeg als closetwater zou willen accepteerden. Vóór in den boeg, in het gedeelte dat men galjoen noemt en feitelijk niet meer was dan eenig latwerk, deponeerde de zeeman zijn faecaliën. Galjoen is de plaats, (waar zelfs de keizer alleen is), blijven heeten, ondanks het feit, dat op de pantserscheepen en pantserdekscheepen reeds een bronzen plaatje met „W.C. bemanning” op de deuren van voor één persoon bestemde ruimten werd aangebracht.

Galerij. Ook de sloopsoverheid op de zeilscheepen bestond uit menschen en terwijl de maats op het galjoen terecht konden, vertoefden de officieren op de galerij, een buitenbetimmering aan den spiegel, meer achterlijk dan dwars. In de longroom is de naam galerij reeds lang niet meer in gebruik, maar als de oppasser een officier moet zoeken en hij dezen niet in de longroom, niet in zijn hut, aan dek of op de brug vindt, geeft hij die mededeeling gewoonlijk door met de opmerking: „dat mijn heer zoo dadelijk wel komen zal, want dat hij waarschijnlijk op de galerij is”.

Gamelle, gamellehut. Gamelle is oorspronkelijk Latijn: camelle, camella, dat drinkvat beteekent en in het Fransch eetketel werd. Deze uitdrukking is bij onze marine in den Franschen tijd ingevoerd voor den bak, d.w.z. de houten balie, waarin het eten voor de matrozen uit de kombuis werd gehaald. Tegenwoordig wordt het woord gamelle alleen gebruikt als iets, dat betrekking heeft op de voedselzaken der officieren en ond.officieren. De gamellehut is de hut waar de hofmeester voorbereidingen treft voor het eten en drinken en voor het dekken van de tafels. De gamelle is ook een fonds voor de veraangenaming en ter aanvulling van de scheepsrantsoen, die, wat de grondstoffen betreft, dezelfde zijn voor de officieren als voor de bemanning. De commandant heeft voor zijn hofmeester een eigen gamellehut.

Gasten zijn de geroutineerde matrozen 1e en 2e klas, waarover met bewondering kan worden gesproken als het hun prestaties aan boord en in het tuig betreft. Ze bleven matroos en dachten er niet aan, hadden wellicht ook geen fiducia in zich zelf, om een leidende functie als bootsman of schipper te gaan bekleeden. Tegenwoordig is dit anders. Laat men daaruit niet afleiden, zooals zoovelen ten onrechte doen, dat we thans ijzeren schepen en houten matrozen hebben, in tegenstelling met vroeger, toen men van ijzeren matrozen en houten schepen spreken kon. De zaak ligt

immers geheel anders; aan boord van het moderne schip zijn het niet de spierkracht en het zeemanzijn van het individu, doch de zenuwen en de mechanische bekwaamheid, die de belangrijkste rol spelen. Maar gasten zijn er nu ook, matrozen, bekwaam voor hun werk en berekend voor hun taak.

Geblazen. Er wordt aan boord van een schip heel wat geblazen. Is het niet op het bootsmansfluitje, dan toch door den pijpjer of den tamboer. De uitdrukking: er is alle hens geblazen, het is schaften geblazen, het is passagieren geblazen e.d. hoort men herhaaldelijk zeggen.

Gerrit. Is de meeuw op den geusstok. Het is wonderlijk, zoolang een meeuw op zoo'n geusstok kan blijven zitten. De vlaggestok schijnt minder aantrekkelijk te zijn; misschien wel omdat deze een schuinen stand heeft en omdat de vlag er aan wappert. Toch ziet men op sommige vlaggestokken wel eens een meeuw. Noemt men hem dan ook „Gerrit”? Wij hoorden het nimmer.

Gei. Talie om laadboom of bakspier te baksen. Geitouw om het zeil, in de sloepen, in een hoek tegen den mast te halen, te geien.

Geheim. Er zijn drie soorten geheim bij de marine. Het minst geheim is het dienstgeheim, waaronder de telegrammen, ook van particulieren aard, worden gerekend. Daarna komt het gewone geheim en het „zeer geheim”. Alle stukken aan boord, die een van deze kentekenen dragen, moeten worden vernietigd, indien zij op een of andere wijze uit handen van den vijand zijn te houden.

Gelijk werk maken. Is het werk dat men onderhanden heeft, afmaken, gewoonlijk direct gevolgd door den kreet „handenschoon”, dat is 5 minuten voor vastwerken (eindigen met de werkzaamheden).

Gemengd bedrijf. De gezamenlijke stroombronnen voor de electriciteit op de onderzeeboten vormen de accubatterij, zoowel voor het geheele electrische bedrijf als voor de hoofd-electromotoren voor de vaart onder water. Onze eerste Nederlandsche onderzeeboot, de „Luctor et Emergo”, die op 20 December 1906, na twee jaren van voorbereiding door de marine van de Kon. Mij. „De Schelde” werd overgenomen, had 60 voedingcellen (accumulatoren) voor één 65 pk motor. De onderzeeboten van het tegen-

woordige type, die in 1940 gereed kwamen, hebben 192 voedingcellen voor twee motoren met een vermogen van 860 pk en plm. 50 kleinere motoren met een gezamenlijk vermogen van plm. 1500 pk. Elke voedingcel is plm. 1 m hoog, 40 cm breed en 60 cm diep en weegt 500 kg. De accubatterij wordt soms opgeladen met afgekoppelde schroef en soms tijdens de vaart van de onderzeeboot boven water. De dieselmotor levert in dit laatste geval de energie voor de schroef zoowel als voor de dynamo's (de electromotoren van de onderwatervaart, waarvan het veld is omgekeerd). Men noemt dit „het gemengd bedrijf”.

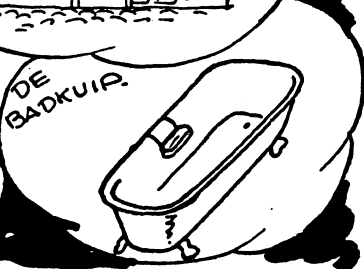
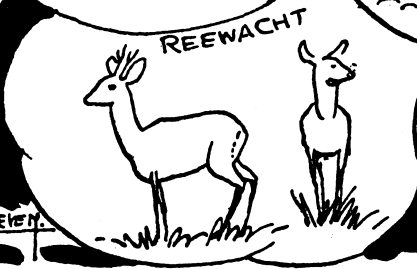
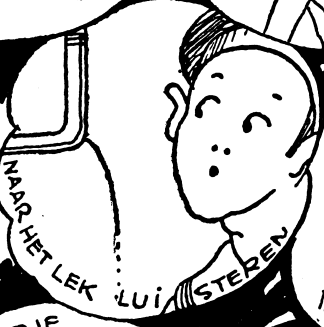
Gemeten mijl. Op de Schelde en onder Texel, voor kleine, en onder de kust van Schotland voor groote schepen met veel diepgang en snelle vaart, is aan den wal een duidelijk zichtbare opstelling gemaakt, stelsel van twee bakens, die op een bekenden afstand van elkaar geplaatst zijn. Een nieuw schip, waarvan de uiterste snelheid ook in de practijk moet worden vastgesteld, zal op uiterst vermogen langs deze gemeten mijl varen om te contrôleeren hoeveel snelheid het kan ontwikkelen.

Geschutklos vindt men in de sloepen, d.w.z. in de zwaardere sloepen. Er is een geschutklos op de plecht en een achtergeschutklos tegen den spiegel van de sloep en achter het zettebord. Deze dienen voor de opstelling van een kanon van 3.7 cm of mitrailleur.

Gesticht noemen de adelborsten hun Kon. Instituut voor de Marine.

Geus. De geus als kleine vlag op den boegspriet is zoo oud als onze Vaderlandsche driekleur, welke de Stalhouder Prins Willem I in 1572 als opperbevelhebber over de Zeemacht van de schepen liet wapperen. Aanvankelijk was de geus driebanig: een verkleinde copie van de tegenwoordige vlag, doch spoedig werden de kleuren stervormig gerangschikt; (zeker al onder Maarten Tromp). Blijkbaar is de geus later weer een driebanige geworden, althans in 1672 is sprake van een geus overeenkomstig de statenvlag. Sedert 30 April 1932 wordt aan boord van onze schepen weer de stervormige of z.g. „dubbele Prinsengeus” geheschen aan den geusstok op de bak, op Zon- en feestdagen en bij bijzondere gebeurtenissen.

Gewapende sloep. Vooral tijdens de expeditiën in Oost-Indië werd de gewapende sloep herhaaldelijk ingezet tijdens het brand-



wacht varen en voor landingsdivisie. De gewapende sloep is echter een van de gewone scheepssloepen, die van een kanon van 3.7 cm (tegenwoordig ook met mitrailleur) voorzien is en met gewapende manschappen bezet.

Gezondheidsinspectie. Op ongeregelde tijden, en steeds bij volkomen verrassing, wordt aan boord gezondheidsinspectie gehouden. Dan wordt onverwachts baksgewijs gehouden en moet alle hens aan dek komen. Bij badkamers, W.C.'s, e.d. wordt een schildwacht geplaatst, niemand mag van boord en man voor man moet voor den dokter verschijnen, die er voornamelijk op let of er geheime ziekten onder de bemanning zijn. Tegenwoordig is deze maatregel minder scherp, doch in Indië en tijdens lange reizen wordt hij nog dikwijls toegepast.

Gieren. Sloepen aan de bakspier liggende, gieren op den stroom, zwaaien eenigszins heen en weer. Schepen, voor anker liggende doen dat ook, doch dat valt minder op.

Gierschijf. Is een op twee zware houten drijvers geplaatste schijf van twee kruislings geplaatste ijzeren vierkante platen van pl.m. 75 cm, die daardoor altijd een front bieden om er op te kunnen schieten. Wordt gebruikt voor oefeningen met gewerschietinrichting op zee. Feitelijk worden deze schietoefeningen gehouden met het kanon, waarop, ter besparing van munitie, een geweer is aangebracht. Het richten, baksen e.d. geschiedt dus alsof men met het kanon schiet. De gierschijf wordt achter het schip of achter een sloep gesleept, soms ook wel op een drijfanker uitgezet.

Glashard. Is een bij de marine veel gebruikte term. „Hij is een glasharde kerel”: ijskoude kerel, ook wel: brutale kerel. De naam glashard is ontleend aan een soort granaten, die in gebruik waren bij het achterlaadgeschut en als pantserdoorborende granaten bedoeld waren (omstreeks 1900 nog in gebruik).

Glazen slaan. Is op de scheepsklok(bel) het aantal uren en halfuren van een wacht aangeven; dateert uit den tijd dat aan boord de zandlooper werd gebruikt. Elke wacht duurt 4 uur, en wel: voormiddag van 8—12 uur, achtermiddag van 12—4 uur, platvoet van 4—8 uur, eerste wacht van 8—12 uur, hondenwacht van 12—4 uur, dagwacht van 4—8 uur. Het eerste verstreken

half uur van een wacht (d.i. één glas-één zandlooper) wordt aan-gegeven met één slag op de klok, het tweede half uur met twee, enz. Acht glazen slaan (het einde van een wacht) heeft ook de beteekenis van aflossen van de wachtdivisie. Men slaat de glazen in groepen van twee, dus na 1 uur ting-ting, na $1\frac{1}{2}$ (dat kan half 10, half 2 of half zes zijn) ting-ting ting enz.

Het aanhoudend glazen slaan voor de eerste maal wil zeggen, dat alle waterdichte passages aan boord gesloten moeten worden (sluitrol).

Het aanhoudend glazen slaan voor de tweede maal wil zeggen, dat de sloepen gereed gemaakt moeten worden om het schip te verlaten (verlaatrol).

Gongslag of gongslaan. Het aanhoudend gongslaan is het teeken dat de bemanning, zonder uitzondering, onmiddellijk langs den kortsten weg naar het dek moet gaan en zich van zwemvesten voorzien. Zie overigens hierboven bij aanhoudend glazen slaan.

Gordelpantser. Is de verticale bescherming van de vitale deelen van het schip ter hoogte van de waterlijn en vormt één geheel met de buitenhuid van het schip. Een gordelpantser hebben alleen de oude pantserschepen, de kanonneerbooten, type „Brinio”, en de kruisers „Java”, „Sumatra” en „De Ruyter”.

Gortschaften tot theewater. Gort schaften doet men aan boord als eerste ontbijt (in Indië bestaat het eerste ontbijt uit rijst met vleesch in jus, een wat slappere kost dan de vette rotmok). Theewater is het verwerken van de avondboterham met koffie. Tus-schen „gortschaften” en „theewater” ligt dus alles wat den dienst betreft. De uitdrukking „van gortschaften tot theewater”, wil dus zeggen, dat men van alles op de hoogte is, een variant op het bekende gezegde: „van haver tot gort”; iemand of iets door en door kennen.

Een aardige ouderwetsche marineterm, die met gortschaften of juist met gort klaarmaken verband hield is: „bij het lamieren van het gortwater”. Deze prachuitdrukking beteekent: voor dag en dauw. Omdat vroeger reeds om 5 uur Overal gehouden werd en om half zes gortschaften, moest het water voor de gort zeer vroeg aan de kook gebracht worden. Lamieren is het borrelen van het water tegen dat het kookt. (Zie overigens ook bij **Theewater**).

Gouden Bal. Is de schertsende bijnaam voor het verblijf van de onder-officieren, figuurlijk: „sinds hij in den gouden bal is”: sinds hij tot de onder-officieren behoort. Men zegt dat de „gouden bal” ontleend is aan den naam van een klein hotel-restaurant in Amsterdam, dat pl.m. 30 jaar geleden bij den marineman nogal populair was.

Grafzerk. Als men, meer speciaal bij den onderzeedienst, van de grafzerk spreekt, bedoelt men daarmee den bovenbouw van onze eerste onderzeeboot, die als monument, met een bemuurden ombouw en een steen, waarop de namen van de eerste bemanning gebeiteld staan, te Den Helder werd geplaatst.

Hoewel men daarover aan boord van een onderzeeboot in dien zin weinig hoort spreken, heeft elke boot haar eigen grafzerk aan boord, nl. de telefoonboei op het achterschip in het dek, doch te bedienen van de hekbuis-kamer uit. Bij een ongeval, als de boot gezonken is, laat men deze boei met den telefoonkabel en den geleidedraad voor het lampje dat op de boei zit, naar de oppervlakte stijgen, in de hoop de aandacht te trekken. Als de bemanning zich niet zelf weet te redden en de hulp van bovenwaterschepen uitblijft, is deze boei spoedig hun grafzerk

Groote beurt. De groote beurt hebben wil zeggen, dat men op Zaterdag en Zondag geen wacht heeft. Dat is gewoonlijk eens in de drie weken het geval; men profiteert daarvan om met „permissie” te gaan, d.i. Zaterdag en Zondag met verlof te gaan.

H.

Haaienhoek. Een haak (hoek) met kettigeind, speciaal voor de haaienvangst, is aan boord van elk schip, althans zeker aan boord van een schip, dat buitenlandsche reizen, in het bijzonder naar Oost- en West-Indië, maakt. De haaienvangst blijft altijd een bijzondere gebeurtenis. De staart van de gevangen haai wordt als een trofee aan den geusstok bevestigd. Bijgeloovigen aan boord zeggen, dat een haaientangt geluk aanbrengt, d.w.z. als men deze bij zich draagt.

Haakvoor. Is de voorste man aan stuur- en bakboord in de roeisloep en de jongste matroos in de stoom- of motorsloep, die tot taak heeft bij het langs boord of langs den wal komen de sloep

op te vangen, vrij te houden en het vóóreind vast te zetten. Hij hanteert daarbij meestal een boots- of sloepshaak. Het anker noemt men ook wel haak of „haspel”. „De haak in den grond gooien”: ankeren. Men noemt iemand met een langen neus ook wel: „haak voor”.

Halfdek. Is het gedeelte van het opperdek vóór de campagne. Op het halfdek komen wil ook wel zeggen op parade komen, d.w.z. ter plaatse komen waar aan boord rechtspraak gehouden wordt over kleine vergrijpen aan boord. Ook wel: Op het matje komen.

Handleider. Vindt men aan de davits. Ze hangen binnewaarts en dienen tot steun van de mannen, die in de sloep blijven bij het hijschen of strijken van een sloep. Men mag zich nooit vasthouden aan de takels. Mocht ooit een sloep voor of achter doorschieten bij het hijschen of strijken, dan hebben de mannen in de sloep houvast aan de handleiders. Bij zeer slecht weer spant men aan dek of omlaag touwen waaraan men zich kan vastgrijpen. Ook deze touwen noemt men handleiders.

Hanepoot. Wordt in dezen tijd weinig gebruikt. Het is een eind touw met drie „vertakkingen”; vormde een onderdeel van het tuig (stangen en stagen) van de davits en men vond het in klein formaat ook wel op de zeilen. Wordt echter zelden gebruikt. Een hanepoot heeft men ook aan de handloglijn, d.w.z. aan het logplankje.

Hap snert. Een hap snert verwerken is een borrel drinken.

Harig. Ruig. Het was harig-ruig-weer, daardoor is het zicht minder goed. Niet te verwarren met mist, want dan is het zicht slecht.

Harmonica. De harmonica (tegenwoordig accordeon) voor hand of mond was jarenlang het eenige muziekinstrument, dat officieel aan boord verstrekt werd, althans de handharmonica. De maats noemden het een trekpiano of trekstoof en de mondharmonica een jammerplank.

Harp. De harp is geen muziek-instrument, doch een U-vormig rondijzer met oogen aan het einde, waardoor een moerbout gestoken wordt.

Heilige dagen. Ontstaan als men bij schilderen slordig werkt en plekken openlaat.

Hekwieler. Ook wel hekwielerstoomer, is een, thans in Indië, ook nu nog wel gebruikt, platboomd vaartuig voor het bevaren van rivieren met geringen diepgang. Op het achterschip, dat hek geheeten wordt, is een schepwiel aangebracht, zooals vroeger de raderbooten aan stuur- en bakboord hadden. Dit scheprad geeft, in verbinding met een kleine machine aan boord voor de draaiende beweging van het wiel, voortstuwing aan het schip. De eerste hekwielsleepboot werd reeds in 1736 ontworpen door den Engelschman J. Hulls. Deze was een voorlooper van de stoomraderboot „Defiance”, die in 1816 een bezoek bracht aan ons land.

Helmstok. De uitvinding van den helmstok is al zoo oud als het midscheepsche roer, doch den helmstok vindt men tegenwoordig alleen nog in gebruik op de sloepen. Op de groote schepen in den zeiltijd werd de helmstok nog gebruikt tot het einde van de 17e eeuw. Toen werd het stuurrad uitgevonden, d.w.z. dat aan den koning (kop) van het roer nog wel een kleine roerpen bevestigd was, doch nu om er over stuur- en bakboord een reep (de stuurreep) aan vast te maken, die via blokken naar het elders opgestelde stuurrad liep en daar, door het draaien van het stuurrad aan den eenen kant op- en aan den anderen kant gelijktijdig afgevoerd werd, zoodat het roer over stuur- of over bakboord te boord gehaald kon worden. De beste stuurrepen kwamen van de Witte Zee en waren repen walrushuid, die als touw ineengevlochten waren.

Hennegat. Van hennegat spreekt men tegenwoordig alleen nog als de ruimte tusschen den spiegel (achterkant op den achtersteven) en het zettebord (los ruggebord in de kajuit) in een sloep. Vroeger was het 't gat, dat langs den achtersteven binnen door den spiegel leidde (de sierlijk uitgebouwde en verhoogde campagne — nog vroeger: het achterkasteel). Als het roer aan den achtersteven opgehangen was, stak de koning van het roer door het hennegat naar de konstabelkamer. Het hennegat werd afgesloten met een linnen of leeren zak, die men broeking noemde.

Hielen noemt men het aan elkander verbinden van twee zware trossen, vandaar de hielingsteek. Deze steek is een verbeterde editie van de platte knoop. Men voorkomt met de hielingsteek, dat de twee trossen, als er veel kracht op komt, niet meer van elkander te scheiden zijn. Legt men de einden niet op de voorgeschreven

wijze, dan noemt men dit een „oude wijvenknoop”, zooals men een onjuiste platte knoop (voor het aan elkaar verbinden van lichte trossen) „boerenknoop” noemt.

Hoedje van Kruger. De trek voor de vuren door de pijp (schoorsteen) op onze oorlogsschepen schijnt altijd een moeilijk probleem te zijn geweest. Dat was reeds het geval op de „Reinier Claeszen” (1890), waarvan de schoorsteen, om een beteren trek te krijgen, moest worden verlengd, dat bleek ook een probleem voor onze pantserschepen type „Gelderland”. De aanvankelijk tot het einde cilindervormige pijp werd toen verbouwd en er een z.g. hoedvorm opgezet.

Dit systeem werd toen op vele andere van onze schepen toegepast. De oude „Heemskerck” en de „Zeven Provinciën” hadden ook zoo'n schoorsteen. Omdat de toepassing van de schoorsteenen plaats had in den tijd (1900), dat de „Gelderland” den President Paul Kruger naar Europa bracht en deze opgejaagde grijsaard een halven hoogen hoed placht te dragen, noemde men aan boord dezen schoorsteen-vorm het hoedje van Kruger.

De eigenaardige „aanvulling” op den schoorsteen van den kruiser „De Ruyter” heeft nog geen bijnaam. Ze werd niet aangebracht om een beteren trek te krijgen, doch om den rook naar omhoog te leiden. Bij den proeftocht bleek nl. dat de rook op het achterschip, in het bijzonder op de luchtafweer, neersloeg.

Holmesreddinglicht. Is een aanhangsel aan een reddingboei; het is een bus met phosphor calcium, door een touw verbonden aan de reddingboei. Valt de boei te water, dan wordt het reddinglicht meegetrokken; een paar lipjes worden daardoor afgescheurd, zoodat het poeder met zeewater wordt vermengd. Er ontstaat dan phosphor waterstof, dat aan de lucht ontbrandt en een wit licht en veel rook geeft, zoodat bij dag en bij nacht duidelijk zichtbaar is waar de reddingboei — en hopelijk ook de drenkeling — te water ligt.

Hoofd-machinekamer. Vroeger ook wel chef-machinekamer genoemd, heeft de leiding aan boord over de machinekamer-installatie. Het hoofd-machinekamer is uiteraard altijd een officier van den marinestoomvaartdienst (afgekort M.S.D.).

Hoos. Ook wel hoosgat, is het verkoperde gedeelte achter in de sloep, vóór de achterste doft en tevens het laagste gedeelte in

de sloep, waarheen het water zich verzamelt en door het **hoosvat** (houten schep met handvat) wordt weggehoosd buiten boord.

Hijsch. Onder hijsch wordt verstaan een vlaggesein, d.w.z. een combinatie van seinvlaggen, die gezamenlijk in één hijsch vertoond worden.

I.

Indische turn. Elke marineman (althans het Europeesche vrijwillig dienende personeel) dient ook, en wel afwisselend — men noemt dit bij de marine „op toerbeurt” — in Oost- of West-Indië. De gehuwden, die hun gezin niet meenemen, dienen twee jaar, de ongehuwden drie jaar en de gehuwden, die hun gezin wel meenemen, dienen vier jaar in Indië. Hoewel dit niet voor elk dienstvak hetzelfde en zelfs voor personen uit hetzelfde dienstvak geen regel is, wordt er wel naar gestreefd, dat men ongeveer evenveel jaren in Nederland als in de gebiedsdeelen overzee dient. Zoo'n periode in Indië doorgebracht noemt men een Indische turn, ook wel „turn” of „term”.

In de takken klimmen. Is een uitdrukking aan den zeiltijd ontleend, waaronder verstaan werd in het tuig en in het bijzonder op de ra's te klimmen. De stokers hebben deze uitdrukking overgenomen voor hun klauteren tusschen de vlampijpen als de ketels moeten worden schoongemaakt.

Inleggen. Het kan vreemd gaan met sommige uitdrukkingen. Als de matroos in den zeiltijd het tuig openterde was het uitleggen op de ra als een begin van een oefening te beschouwen en het inleggen als het eindigen. Het woord uitleggen is sedert het verdwijnen van zeilschepen zonder beteekenis geworden en in onbruik geraakt. Het inleggen echter wordt nu nog voor alle mogelijke gevallen gebruikt, waarvoor men evengoed inrukken kan bezigen. De beurtgast in de sloep kan inleggen; de uitkijk op het lichtdek kan inleggen; de groep die les krijgt kan inleggen, enz.

Instuif. Bezoek van burgers, invité's e.d. aan boord met een daaraan verbonden gezellig bal op de campagne. Vooral op buitenlandsche reizen is de instuif een belangrijke gebeurtenis voor de Nederlanders of Nederlandsche kolonie in de havenplaatsen welke men aandoet dikwijls ook een contra-beleefdheid voor de aan den wal ondervonden vriendelijkheden en belangstelling van de zijde

van de burgerij voor Nederland in het algemeen en de marine — het schip en de opvarenden — in het bijzonder. Overigens kan iedereen daaraan ongenoodigd deelnemen als men relaties heeft met het schip.

J.

Jacobs ladder. Een touwen ladder met houten sporten. Op de pantserdekschepen liep zulk een jacobsladder van de brug achter den mast omhoog tot den uitkijkpost, een overblijfsel nog van het kraaiennest. Van de sloepen, die in de davits hangen en van de bakspier tot op sloephoogte in het water, waren eveneens jacobsladders aangebracht. Om van het bovendek in de te water liggende sloepen te komen wordt echter een stormladder gebruikt en men werpt deze ook langs boord als b.v. de loods aan boord moet komen. De treden van de stormladder zijn n.l. breeder, zoodat er eenige ruimte is om met de handen de touwen van de ladder te kunnen vasthouden als deze, door het gewicht van den opklimmenden man strak tegen buitenboord hangt.

Men sprak ook wel van een vaste Jacobsladder of dronkemanstrap als men de boordklampen bedoelde, waarvan bij **Valreep** nadere bijzonderheden te vinden zijn.

Jantje Kaas. Een tijd lang, (ontstaan tijdens den Belgischen opstand) werd de marine met „Jantje Kaas” aangeduid, hoewel woordenboeken dezen scheldnaam aan den soldaat geven. Het gezegde: „Het is bij Jantje Kaas goed (slecht) dienen” wordt soms ook nu nog gebruikt. Er is een lied (men kan het, overigens zonder eenige nadere toelichting, vinden in het Adelborsten-jaarboekje 1919), waarin de marine als Jan Kaas wordt bezongen.

Japaneesche bullen. De gewoonte om van de reizen of na het verblijf in Indië geschenken mee te nemen voor familieleden in Nederland heeft altijd bestaan. Er is een lange periode geweest waarin men de voorkeur gaf aan uit Japan in Indië aangevoerde artikelen. Sedert Japan echter den export ook naar Europa overbracht en vooral ook Duitschland alle mogelijke „curiosities” van het Oosten fabriceerde, was er geen aardigheid meer aan deze artikelen zelf naar Nederland mee te sleepen. Toch blijft het meenemen van geschenken zelfs nu nog genoemd: Japansche bullen meebrengen. Zoo'n periode is er ook geweest voor Chineesche bullen.

Jekkers uit. Het was spoedig „jekkers uit”: Er ontstond spoedig een vechtpartij. (Jekker, eigenlijk pijjekker, doch jekker wordt meer en meer gezegd).

Joelen. Op zeilschepen was het joelen in het want en op alle ra's een onderdeel van de paradeerrol en werd vnl. gedaan als er vorstelijke personen aan boord kwamen. Het joelen is blijven bestaan, zij het dan niet in het want en gewoonlijk alleen na een toespraak voor den boeg, als aan het einde een driewerf „Hoezee” op het Staatshoofd wordt uitgebracht en daarbij met de mutsen en petten in de rechterhand een „ruk omhoog” gegeven wordt bij elken keer dat „hoezee” geroepen wordt. De schipper geeft daarvoor op het bootsmansfluitje het signaal. (Zie overigens ook bij **Paradeeren**). De kreet „hoezee” (aanvankelijk Houzee) werd reeds gebezigd tegen de Spaansche onderdrukkers en de schepelingen werden daarmee aangemoedigd goed zee te houden om de overweldigers ook buitengaats er van langs te geven.

Jol. Ook wel schuit. De boot was een groote sloep, de schuit een jol. Wordt op kleine schepen, o.a. torpedobooten en onderzeebooten meegevoerd. Schuit wordt ook wel schertsend gezegd als men het oorlogsschip — die schuit — bedoelt.

Jonker. De adelborsten, tegenwoordig aspirant-officieren voor de marine, worden officieel als jonker aangesproken.

De naam jonker dateert nog uit den Franschen tijd; kort na het decreet van 1 October 1806, toen de adelborsten vaandrig, later vlagge-jonker werden genoemd. Adelborst was een naam, die ook de burgerwachten, samengesteld uit de welgestelde families der steden in vroeger tijd, droegen.

Jutter, jutterij. De inwoners van Den Helder en de nabij gelegen badplaats Huisduinen worden bij de marine jutters genoemd of „van de jutterij”. Strandjuten-stranddieven, d.w.z. het zich toe-eigenen van aangespoelde goederen, die feitelijk aan den strandvonder (de strandvonderij) afgegeven moeten worden. De naam is afkomstig van den volksstam Juten, de bewoners van Jutland, die in de 5e eeuw n. Chr. meehielpen aan de verovering van Engeland door de Angelsaksen.

K.

Kaan, scheldnaam voor den chef van de equipage als deze opperschipper is. Wordt natuurlijk alleen gebruikt als hij niet in de buurt is, zelfs niet als het gemeenzaam bedoeld is, tenzij de Kaan gevoel voor humor heeft. Maar gebruikt wordt deze uitdrukking wel en dikwijls. Was de chef van de equipage een torpedist, of is hij, zooals in de marinierskazerne, adjudant van de mariniers, dan is het: Klep.

Kaapsch Duifje. Scheepsbeschuit (ook wel hardbrood, een andere samenstelling, doch evenals de scheepsbeschuit bedoeld als zeerampvictualie), scheepsbeschuit dus, in water geweekt en belegd met een stuk spek, noemt men een kaapsch duifje. Het kaapsche duifje behoort tot de familie van den **arme jongen** (zie aldaar), doch officieel is het de naam van een kleine meeuw, die op het Zuidelijk halfrond voorkomt.

Kaap snert varen. Aan den wal kent men de uitdrukking „de lamp hangt scheef” als het aan einde van de maand het huishoudgeld op is en er dan vooral op de toespijzen voor de maaltijden moet worden bezuinigd. Bij de marine noemt men dit: om kaap snert varen.

Kaapstander is een draaispil voor het inhalen van ankerketting of trossen. Wordt tegenwoordig vooral op kleine schepen of onderzeeboten gebruikt. Men gebruikt bij den kaapstander de handspak, zooals bij het groote ankerspil de windboom gebruikt wordt, om het spil met handkracht te kunnen gebruiken indien geen stoomkracht beschikbaar zou zijn.

Kabelgat en kabelgast. De bergplaats voor alle benodigdheden, ofwel het detail van den chef van de equipage, heet kabelgat en de matroos, die met de verzorging en de uitgifte — natuurlijk na overlegging van een door den schipper geteekend briefje — is belast, heet kabelgast. Gewoonlijk is het een der oudste matrozen, die door jarenlange ervaring tevens vraagbaak is voor jeugdiger maats.

Kadje. „Het is kadje halen geweest”. Het salaris is uitbetaald. Kadje is een verbastering van het maleische gadji (g uitspreken met k-klank), dat salaris beteekent. Eigenaardig is, dat gadji weer een verbastering is van het aloude gage.

Kadraaier(ster). Ondanks het feit, dat op de moderne schepen de bemanning in de toko aan boord „van alles” kan koopen, blijven de kadraaier en kadraaister de in de haven liggende schepen bezoeken en hun waren aan de bemanning verkoopen. In de marinehaven Den Helder wordt dit „vak” gedurende een reeks van jaren aan boord van eenzelfde schip van ouder op ouder door eenzelfde familie uitgeoefend; dit was b.v. ook op Malta het geval, en te Port Mahon, waar onze schepen sedert 1896, soms meermalen per jaar kwamen.

Kajuit. In een roei- of stoomsloep en in de motorsloep is de kajuit de ruimte voor de passagiers. Aan boord van de schepen is de kajuit het verblijf voor den commandant.

Kalverstraat. Op onze kruisers „Java” en „Sumatra” hebben we, evenals de hoofdstad, een Kalverstraat, wel niet met winkels e.d., doch naar verhouding wel erg smal en erg druk. Ze is gelegen op het achterschip benedendeks tusschen de hutten van officieren.

Kankeren voor mopperen of murmureeren is misschien niet een speciale marinegewoonte, maar men hoort het woord aan boord toch wel het meest gebruiken, misschien ook wel, omdat het kankeren aan boord tot een tweede natuur geworden is. Overigens trekt men er zich weinig van aan. Een matroos heeft altijd wat te mopperen. Men zegt, dat de marinier het veel minder doet, omdat hem met den gortlepel wordt ingegeven, dat elk commando, elke opdracht, onmiddellijk moet worden uitgevoerd zonder tegenspreken. De matroos, zoo zegt men wel, blijft in het onmiddellijk uitvoeren van het commando weliswaar niet achter, maar hij voert het kankerend uit.

Kapseizen, omslaan, althans kantelen van een schip. Ook wel: maak geen kapsie (eng. capsized, toch oorspronkelijk van het Spaansche „cabeza”): maak geen keet; geen warboel.

Het kapseizen komt zelden voor, tenzij bij storm of grondzeeën of in tijd van oorlog na een torpedo-aanval of beschieting. Een zeldzaam geval van kapseizen van een schip was dat van Hr. Ms. mijnenlegger „Krakatau”. Dit schip voer op 11 Oct. 1932 in het Oostervaarwater nabij Soerabaia bij gunstig weer met 132 omwentelingen en kapseisde in enkele minuten in ondiep water, tengevolge van de zuigkracht van het water en het openstaan van de

waterdichte deuren van het mijnendek. De bemanning kon zich redden, doordat het schip op stuurboordszijde kwam te liggen in pl.m. 3 meter water.

Kastbaas. Wat de kabelgast is voor den schipper en de scheepsbenoedigdheden in het algemeen, is de kastbaas voor de machinekamer en technische benoedigdheden en gereedschappen. De kastbaas is gewoonlijk een ervaren stoker, olieman of korp. machinist.

Kattestaart; niet te verwarren met de „kat met zeven staarten”, want dan was een end touw, waarvan de strengen afzonderlijk tot enden waren gedraaid. Deze kat met zeven staarten werd gehanteerd bij de toepassing der lijfstraffen bij de Engelsche marine. Bij de Nederlandsche marine was deze niet in gebruik. Daar kende men het „laarzen”. Een schepeling die b.v. veroordeeld was tot het „vallen van de ra” (den veroordeelde, zittende en gebonden, van de groote ra in het water te laten vallen, en hem aanstonds weder op te hijschen) werd bovendien nog, met een eind touw „slagen toegebracht op de broek”. In dit geval werd dit „laarzen” genoemd. Ook werd het „slagen met handdaggen” toegepast door het toebrengen van slagen aan den veroordeelde, gekleed zijnde, op den rug en op de broek, met een eind touw, ter dikte van niet meer dan twaalf garens op streng en het getal van zestig slagen niet te boven gaande”. De lijfstraffen zijn bij onze marine in 1879 afgeschaft. De *Kattestaart* echter is 'n onderdeel van 't seinen n.l. contrasein met seinvlag.

K-boot. De K-booten zullen slechts een korte periode van onze geschiedenis ter zee vullen. Met de K I werd de serie van onze onderzeebooten, die speciaal voor de koloniën waren gebouwd, geopend. De eerste reis van deze boot viel in den vorigen wereldoorlog, toen ze naar Indië werd gesleept door de „Witte Zee”, die tijdelijk tot oorlogsschip verheven was. De K I werd tweemaal abusievelijk onder vuur genomen. De eerste maal op pl.m. 12 mijl van Ouessant door een Fransch patrouillevaartuig; den tweeden keer in de Middellandsche Zee door een Engelschen hulpkruiser. De laatste van de K-bootserie onderzeebooten was de K XVIII, die, evenals de K XIII, door ongeëvenaarde wereldreizen den roem onzer marine heeft bevestigd. Nadat de K XVIII was afgebouwd, werden nieuwe onderzeebooten op stapel gezet, waarop de K niet meer werd aangebracht als een speciale aanduiding, dat zij voor de koloniën bestemd waren; hetgeen immers ook niet het

geval was voor de bovenwaterschepen, die ook over en weer (in Nederland en de gebiedsdeelen overzee) kunnen opereeren. De andere dan de hierbedoelde booten, die oorspronkelijk speciaal voor de koloniën bestemd waren en daarom K-booten werden genoemd (K en een romeinsch cijfer) worden aangeduid met een O (d.i. onderzeeboot) en met een arabisch cijfer. Met het beëindigen van deze K is, gelijk reeds met de bovenwaterschepen het geval is, nog eens extra naar voren gekomen dat onze marine een Staatsmarine is, d.w.z. dat onze marine moet kunnen optreden overal ter wereld waar de Nederlandsche belangen dit vorderen.

Keesje. Wie het woord keesje hoort denkt, als burger, wellicht aan het keesje (pruim tabak) en als het een heele hap was, aan „de kees achter z'n kiezen”. Het pruimen echter is bij de marine „uitgeroeid”; men treft als hooge uitzondering nog wel eens een pruimenden schepeling aan. Doch in 1909 bevatte een handleiding voor seiners reeds deze verplichting: „Hij (d.i. de matroos-seiner) is een voorbeeld van vlugheid, ijver en netheid. In den dienst onthoudt hij zich van pruimen en andere onzindelijke gewoonten”. En de miliciens, die de scheepszindelijkheid nog moeten leeren, krijgen als waarschuwing te lezen en te hooren: „dat het verboden is op het dek, in de goot, door de patrijspoort of te loevert op, te spuwen”. Neen, het keesje als pruim tabak is reeds jarenlang in de ban. Het keesje, dat wij hier bedoelen, is een zeildoeksch-linnen zakje met zand, dat aan een dunne werplijn bevestigd is en dient om het eerste contact met den wal te krijgen tot het doorgeven van zwaardere trossen. Het keesje-gooien is jarenlang een geliefkoosde sport geweest, totdat het kogelstooten en het discusswerpen van den nieuwen tijd kwam.

Kenbariboom. Hier hebben we nu weer te doen met een van die eigenaardige wendingen in het spraakgebruik. Voor het opnemen in Oost-Indië (het in kaart brengen van zeediepten, baaien en krekten) was het van belang bakens of herkenbare punten aan den wal te hebben. Elk uitzonderlijk punt werd als een te herkennen punt aangegeven. De boomen die geen klapperboomen zijn, waren natuurlijk zeldzaam. Doch waar men ze van zee uit zien kon, werden ze op de schetskaarten als kenbare (herkenbare) boom aangegeven en deze uitdrukking werd al spoedig verbasterd tot kenbariboom.

Kerkwimpel; korte stompe rood-wit-blauwe wimpel. Ook wel rustwimpel geheeten. Wordt aan de ranok geheschen ten teeken, dat geen bezoeken worden afgewacht; dat het rust is (middag-dutje, waaraan men zoowel in Indië als in Nederland streng de hand houdt, al is het voor Nederland maar drie kwartier) of dat er kerkdienst aan boord gehouden wordt. Dit laatste alleen, indien men 's Zondags op zee is. Kerkdienst op Zondag aan boord als men op zee is, is in den loop der eeuwen steeds gehandhaafd. Wel is er een tijd geweest — niet het minst door de vrijdenkersbeweging aangewakkerd —, dat sommige schepelingen gemoedsbezwaren hadden tegen het bijwonen van den kerkdienst aan boord. Dezulken moesten dan den dienst van anderen overnemen gedurende den tijd dat kerk gehouden werd en omdat het, een enkele uitzondering daargelaten, meer een verzet was dan werkelijk gemoedsbezwaar, koos men van twee „kwaden” de minst „erge” en ging dan toch maar liever ter kerke aan boord. Indien er geen geestelijke aan boord is (vlootpredikant of vlootaalmoezenier — en dat hij wel eens aan boord is dateert van 1923) — wordt de kerkdienst geleid door een der officieren. Er is een speciaal scheepskerkboek aan boord, waarin een aantal predicaties als handleiding voor den kerkdienst zijn opgenomen. De verhoudingen naar de godsdienstige gezindte bij de marine, komen merkwaardig overeen met die van het Nederlandsche volk. Nooit echter gaf een preek, hetzij door een dominé, priester of officier gehouden dan wel voorgelezen, aanleiding tot wrijving of conflicten aan boord.

Kerstboom. Het geheele samenstel van bewegingsmechanisme der dekbuizen (torpedolanceerinrichtingen), hetwelk in het voorbatterijcompartiment uitkomt, noemt men aan boord van de onderzeebooten den kerstboom. Deze uitdrukking is waarschijnlijk eerst ontstaan omstreeks 1923, na den aanbouw van het type booten „K XI”, de eerste onderzeebooten met lanceerbuizen op de drukvaste huid onder het loopdek, die verstelbaar zijn, in tegenstelling met de boeg- en hekbuizen, die men alleen richten kan door met de geheele boot als zoodanig te richten.

„Je kan nog een heele kerstboom zien”, zegt men ook wel als de schepen bij nachtelijke oefeningen niet voldoende in den bovenbouw verduisterd (geblindeerd) hadden.

Ketelaar. Ketelaar zijn is geen vak aan boord. Wel gaat er

een verhaal over een burger, die, toen hij aan boord hoorde, dat iemand ketelaar was, zich verbaasde over de veelheid van vakken op een modern oorlogsschip, waaronder zelfs ketellappers. Als het niet waar is, is het toch aardig verzonnen. Ketelaar zijn wil echter zeggen, dat men niet op den gewonen tijd kan schaften — aan tafel kan zijn — doch na-schafter of ketelaar is. Figuurlijk: Hij blijft ketelaar; hij vischt achter het net, of hij staat er naast.

Ketelkap. De ketels van een schip liggen — evenals de machines — onder het pantserdek in een besloten ruimte. Voor de ventilatie op de vuurplaat (de plaats waar de stokers de vuren verzorgen) en de machinekamer (ook wel vetput geheeten) loopen de schotten door tot aan het tentdek, het dek, dat niet meer dan een metalen smalle verbinding, boven het opperdek ligt. Deze doorlopende schotten zijn afgedekt met kappen of kleppen (liggende scharnierende ramen). Het geheel noemt men: de ketelkap.

Ketelruim. Wie aan een schip denkt, denkt vanzelf aan het ruim of de ruimen tot berging van tal van goederen. Bij de marine noemt men een bergplaats inderdaad bergplaats en kent men geen ruimen. Een uitzondering daarop maakt het ketelruim, de plaats dus, waar de ketels opgesteld staan. Waarom men echter alleen van ketelruim spreekt en niet ook van machineruim, doch machinekamer, is een van die onbegrijpelijkheden of inconsequenties van benamingen en uitdrukkingen. Overigens (men leze dit onder **buitenhuid**) spreekt men ook wel van kofferruim, waarin echter geen koffers geborgen worden! Wellicht heeft het kofferruim zijn naam te danken aan een vergelijking met de koffervissh (ostraciontidae), waarbij het lichaam in een vast pantser van zeshoekige beenplaten is ingesloten.

Kettinghaak. Wordt uitsluitend gebruikt in den kettingbak bij het ketting stuwen. Bij het indraaien van den ankerketting loopt deze door den daarvoor bestemden koker naar den kettingbak. Omdat de zware ankerketting niet de eigenschap heeft vanzelf netjes in den kettingbak te gaan liggen, worden een of twee man aangewezen, die den ketting in bochten stuwen, heen en weer, de volgende laag telkens dwars op de laag er onder. Dit noemt men slechten. Daarvoor gebruikt men lange ijzeren haken, die men kettinghaken noemt.

Kiel; kimkiel; looze kiel, als onderdeel van schepen en sloepen,

EEN KATTESTAART



DE KERST-BOOM



EEN KOEKORS



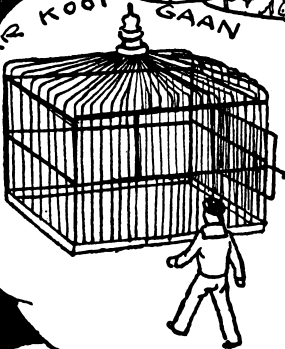
EEN LEGUAAN



LAMMETJESMARKT



NAAR KOOI GAAN



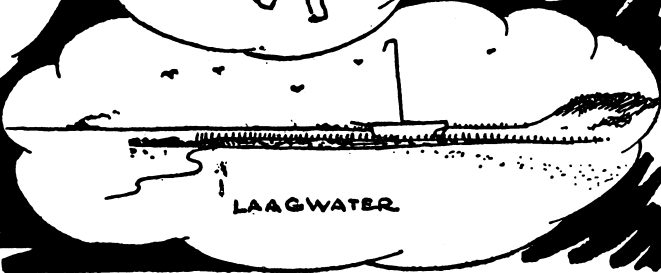
EEN KOUS



LAPPEN



LAAGWATER



VERHOEVEN.

zijn geen speciale marinetermen. **Kielhalen** was een straf (lijfstraf, want de delinquent werd over boord geworpen en met een touw onder de kiel doorgehaald), die reeds lang (bij de Wet van 28 Juni 1854) werd vervangen door kruiwagenstraf en deze is weer in 1895 geheel vervallen. Men spreekt bij de marine ook niet meer van **kielzog**. Immers het kielzog was de trek van de zee onder het schip door; kielwater. Sedert de schroeven een wentelenden trek in het water veroorzaken, is men langzamerhand van „zog” zonder de toevoeging „kiel” gaan spreken. De term **kielwaterlinie** voor het achter elkaar varen bleef echter gehandhaafd, doch zal nu in oorlogstijd welhaast uitsluitend tot het zeegevecht beperkt blijven, daar de onderzeebooten deze formatie voor haast alle andere gevallen te riskant gemaakt hebben.

Kikkersloot. Een tijdlang — althans zeker nog in de periode omstreeks 1890—1920, werd bij de marine de Middellandsche Zee spottend ook wel Kikkersloot genoemd, vooral als men ondervond dat het daar toch ook wel „spoken” kon. Dat noemen ze nu een kikkersloot”, zei men dan.

Kingston. Is een kegelvormige buitenboordklep op de onderzeebooten, waardoor de tanks met water gevuld worden om de boot in evenwicht te brengen (zie **aftrimmen**) voor de onderwatervaart. Overigens vindt men de kingston, die op alle schepen als veiligheids-sluiting voorgeschakeld wordt aan elken afsluiter, die een in- of doorlaat door de scheepshuid regelt, zoodat, wanneer deze haperen zou door het sluiten der kingstonklep (de naam is afkomstig van den uitvinder) nog geen water in het schip kan komen door de kingston te sluiten.

Zoo is er ook nog een „kingston-valoc”, een klep die naar buitenboord open gaat in tegenstelling met alle andere typen kleppen, die naar binnenboord openen.

Kist. Op de kist zitten wil zeggen, dat men aan boord blijft, niet gaat passagieren, hetzij omdat men wil gaan sparen en dus zoo zuinig mogelijk wil zijn, dan wel omdat „de centen op zijn”. Van de kist zijn wil zeggen, dat men te veel gedronken heeft. Hij is van de kist — hij is dronken. Vroeger had de uitdrukking „van de kist gaan” de beteekenis van „naar de vrouwen” te gaan, b.v. in Singapore.

Klamp. Dwarsbalkje op potdeksel, tegen boord, verschansing of dergelijke voor het beleggen van touw; ook wel **kikker**. Voor het beleggen van touw gebruikt men ook wel den korvijnagel (van paardenvleesch, een speciaal soort hout, van koper of van ijzer).

Klaplooper. Is een takel, d.w.z. een hefwerktuig, bestaande uit twee eenschijfsblokken en het benodigde touw.

Klaren. Den wimpel klaren, de vlag klaren; zorgen dat de vlag of de wimpel, die door den wind in touwtjes of stagen niet vrij-uit wappert (onklaar geraakt is), wederom voluit waait.

Klarigheid maken, gereed maken. Klarigheid maken voor het strijken van de sloepen of klarigheid maken voor schijfschieten, schijfoptuigen e.d.

Klassiaan. Is iemand, die in de strafklasse geplaatst is. Dat is geen speciale marinetuchtmaatregel. Doch bij de marine liepen de klassianen meer in de gaten, omdat ze niet zooals bij het leger naar Vlissingen (later naar Hoorn, doch sedert den vorigen wereldoorlog opgeheven) werden gezonden, doch aan boord hun straftijd uitdienden. Vóór 1907 gingen ook mariniers als klassiaan (met minimum straftijd van 7 maanden) naar Vlissingen. Toen in 1907 de mariniers den scheepdienst, ook bij plaatsing aan den wal mee liepen, werd de toepassing van deze straf voor de mariniers met die van de matrozen gelijk gesteld.

De schepeling (gewoonlijk bleef dit beperkt tot den matroos derde, hoogstens een enkelen tweede klas, die ietwat tuchteloos was en in het gareel gebracht moest worden), de schepeling, die in de strafklasse van één tot drie maanden geplaatst werd, leefde en werkte in afzondering van de overige maats. Hij was gekleed in een zeildoeksch werkpak en van zijn muts werd het lint verwijderd. De smerigste en vuilste baantjes waren hem opgedragen, in het bijzonder het schoonhouden van de galjoenen; waarom men hem ook wel „galjoen-kapitein” noemde. Gedurende den tijd, dat hij werkzaamheden verrichtte, stond hij onder voortdurend toezicht van een schildwacht en zoodra de werkzaamheden geëindigd waren, werd hij in de provoost gebracht, die, in den tijd dat de overige schepelingen vrijen tijd hadden of aan tafelschaften, geopend bleef, doch steeds met een schildwacht er bij. 's Nachts ging de provoost op slot. Bewegingsvrijheid had de klassiaan niet en het rooken was hem verboden. Deze tuchtmaatregel werd bij de marine

niet dikwijls toegepast en tegenwoordig ziet men geen klassiaan meer. Toch kan een commandant ook nu nog een schepeling voor een of ander vergrijp plaats in de tuchtklasse. Er is van den klassiaan een ontroerend lied à la Speenhoff of Quérido: „Lieve moeder, wil niet weenen, want uw zoon is klassiaan”

Kleed en kleeds. „Het kleed” is een statiekleed, dat in de sloep gebracht wordt als de commandant gaat complimenteeren of als er hooge gasten aan boord moeten worden gebracht. Het is een marineblauw lakenkleed met rood-lakenschen rand en dito onklare ankers in de hoeken, terwijl koperen beugels over den kajuitsrand van de sloep, het opwaaien moeten voorkomen.

Van „kleeds” spreekt men alleen bij de vlaggen. „Het is een 3 kleeds vlag” of een $1\frac{1}{2}$ kleeds vlag. De seinvlaggen, wimpels en standaards zijn gewoonlijk langwerpig 3 kleeds voor de groote schepen en $1\frac{1}{2}$ kleeds voor de kleine schepen, zooals torpedoboeten. De Vaderlandsche driekleur heeft grooter variatie. De gewone sloepsvlag of geus is $1\frac{1}{2}$ kleeds; de groote sloepsvlag of groote geus $2\frac{1}{4}$ kleeds. Deze groote wordt echter ook geheschen als scheepsvlag aan den vlaggestok of gaffel bij slecht weer. De zeer groote sloepsvlag, kleine scheepsvlag en kleine topvlag zijn 3 kleeds; de gewone scheeps- of topvlag is $4\frac{1}{2}$ kleeds; de scheepsvlag voor Zon- en feestdagen is 6 kleeds en de groote scheepsvlag voor bijzondere gelegenheden (als het tevens mooi weer is) is 9 kleeds.

Kluisgat. Opening in den boeg tot doorlating van den ankerketting. „Door het kluisgat binnenboord komen”, wil zeggen, dat men zich van jongen tot den hoogen (hoogsten) rang heeft opgewerkt; ook wel van schepeling opgeklommen is tot officier. Dat komt ook nu nog voor, al is het dan zeldzaam. De eenige officier-monteur bij de marine is in October 1901 als leerling-monteur in dienst getreden, doorliep de rangen van korporaal, sergeant, majoor en adjudant en werd op 1 Febr. 1931 bij keuze bevorderd tot officier-monteur (rang van luit. ter zee 1e klas). „Door de kajuit binnen boord komen”, wil zeggen: met protectie in het officierskorps worden opgenomen. Dat komt tegenwoordig niet meer voor. In 1841 onder minister Baud werd het voorrecht van „kapiteinszeuntjes” (commandanten mochten een zoon in den rol van matroos aan boord hebben) afgeschaft.

Knevel. Handle om de waterdichte deuren te sluiten; doch ook wel kleine houtjes voor het bevestigen van zeildoeksche strooken aan de tent.

Knikken en knakken. Gymnastische oefeningen. Sedert 1914 werd over de geheele marine een half uur ochtendgymnastiek voor iedereen ingevoerd door minister J. J. Rambonnet, die van 29 Aug. 1913 tot 27 Juni 1918 minister van marine was. Deze ochtendgymnastiek kreeg al spoedig den toenaam: „Rambonnetten”. Er zijn overigens maar weinig ministers van marine geweest, die een blijvende herinnering bij het personeel hebben achtergelaten in den vorm van marinetermen. Vóór Rambonnet was dit de minister van marine A. G. Ellis (16 Maart 1903—Augustus 1905), die de z.g. „Ellisstokers” creëerde, waarmede hij al even weinig succes had als Rambonnet met z'n K.D.'ers (kort-dienstverband matrozen met een spaarbankboekje bij ontslag na 3 jaar). De ellisstokers (speciaal voor binnenlandschen dienst) waren blijkbaar taaier dan de K.D.'ers, want zelfs nu nog hoort men wel van ellisstokers spreken, terwijl van K.D.'ers nooit meer gerept wordt, tenzij als scheldwoord in de beteekenis van „onbruikbare” of „vieze”.

Koebrug. Onze vloot van kleine schepen kent tegenwoordig de indeeling van de dekken, zooals deze vroeger met kuildek, tusschendek en koebrug werden aangegeven, bijna niet meer. De koebrug was het laagste dek; het kuildek het eerste dek na het opper- of bovendek. Daartusschen lag het tusschendek. Op de groote schepen tracht men nog wel deze benamingen te handhaven, doch hoe langer hoe meer hoort men spreken over het verblijf van den matroos, den stoker en/of den marinier inplaats van de indeeling naar de dekken. De koebrug was overigens nooit een verblijfplaats voor schepelingen, doch daar bevonden zich de bergplaatsen en de provoostcellen.

Koekoek. De koekoek is een lucht- en licht- of alleen licht- of luchtkap. Vroeger waren het groote logge houten gevaarten, die tot de los-vaste-goederen behoorden en die in tijd van actie overboord of buiten boord gezet moesten worden in verband met de mogelijkheid van splintervorming. Tegenwoordig, nu alles van metaal is, is dit niet meer noodig.

Koes-koes. Kent men deze „lekkernij” nog? Over smaak valt, ook bij de marine, niet te twisten en de pogingen om van de scheeps-

voeding door talrijke combinaties iets anders te maken, zijn vele geweest. Gort met stroop gaat nog. Gort met stroop en koffie . . . alla! Maar gort met stroop en koffie en kaas en spekvet, door elkaar? . . . Capucijners met spekvet en stroop, uien, augurken . . . Maar dat alles was nog geen koes-koes. Dat was maar het lukraak door elkaar mengen van toevallig bij de hand liggende artikelen. Koeskoezen — al is dit geen speciale marineterm — beteekende trouwens: door elkaar stampen van middagspijzen. Koes-koes echter was een verfijnde lekkernij; die vereischte voorbereiding en geduld. Want de gort moest „doorgeslagen” worden, d.w.z. ontdaan van de gortkorrels. En hoeveel gaan er daarvan in een opscheplepel? Dus eerst de gort doorslaan. Dan klutsend mengen met suiker en dan wegzetten; laten besterven, want morgen zou het gistend stijf zijn. En morgen zou er lem-lem (lemoensap; een verbeterd middel tegen scheurbuik) gegeven worden, omdat het dan blikkenvoeding was. De gistende doorgeslagen gort met suiker werd dan gemengd met lem-lem en dit flink geklutst. Dat was koes-koes. Het moest nog net niet bedorven, doch wel gistend zijn en vooral niet te slap, anders „was het net of je een klap voor je gezicht kreeg”. Een lekkernij uit den goeden ouden tijd? Neen. Wel de poerlapap van baadje. Maar dat is een verhaal op zich zelf. Er is een bekend scheepslied op een bekende wijs, waarin deze zin voorkomt: „’t tafelkleedje volgesch . . . morgen eten wij koes-koes”.

De naam schijnt ontleend te zijn aan de arabische koesj-koesj, een soort grutjes van gerst, de z.g. zwarte, die der armen. De koesj-koesj van gerst van tarwe is voor de Arabieren wat de rijsttafel is voor de Javanen. Met het onovertroffen Algerijnsche schapenvleesch is het een der smakelijkste en voedzaamste schotels. Natuurlijk rekening houdende met de aloude waarheid, dat over smaak nooit te twisten valt.

De poerlepap van Baadje was een lekkernij in Indië, speciaal te Makassar omstreeks 1890—1910, waar het eskader meermalen op de ree kwam. Wat poerlepap precies was zal wel altijd een geheim blijven, doch het was smakelijk en zag er uit als chocoladevla. Baadje was een kadraaier, die de poerlepap maakte en aan boord onder de maats verkocht in zulke hoeveelheden, dat een afzonderlijke prauw noodig was voor het vervoer van de poerlepap van den wal naar de schepen. Als Baadje van wal stak — zoo tegen half twaalf, na vastwerken — dan schreeuwden de seiners van de duiventil: „Sein op,

Baadje pof", en kwamen de maats met schaftblikjes aan dek gehold om de poerlepap van Baadje in ontvangst te nemen. Baadje is al eenige jaren dood, Toewan Allah hebbe zijn ziel, want hij was een goed Makassar! Maar of de poerlepap nog gegeten wordt, weten we niet. De naam echter leeft nog voort!

De rotmok — officieel haché geheeten — is al evenzoo een bijnaam voor een van de vele voedingsmiddelen voor den marineman. Men spreekt echter altijd van rijst met rotmok, doch ook wel: rijst-tafel-belazer. De oorsprong van dezen naam zou aldus zijn: Zooals bij **Boer** reeds is medegedeeld, zijn aan boord schepelingen, die voor hun maats cacao, e.d. klaar maken om tegen een klein bedrag aan den man te brengen. Aanvankelijk bepaalde zich dit tot thee en cacao, ook al, omdat het gemakkelijk en vlug klaar gemaakt kan worden. Het moet gebeurd zijn op een van onze schepen, dat den kok „dat gezanik" in z'n kombuis maar matig beviel. Toen een der schepelingen op het idee kwam vleesch- en vetresten met een gesnipperd uitje in een mok op het vuur te zetten en te laten „snurken", werd het den kok te bar en smeed hij die „rot"mok de kombuis uit. Natuurlijk „nam" de matroos dat niet en het gevolg was, dat er een stevig robbertje gevochten werd, waarbij de kreet „rotmok" de slagen nauwelijks overstemmen kon, zooals wel meer gebeurt als twee lui elkaar voor „rot vent" schelden, met al de gevolgen van dien. De naam moet er zoo ingeslagen zijn, dat de naam rotmok behouden bleef voor gesudderd vleesch-en-vet met een gesnipperd uitje. *Se non è vero . . .*

Tenslotte nog een prachtnaam: „Mogen wij zwijgen?" Van oorsprong is dit de titel van een film, een stomme, waarover in Nederland nog al wat te doen geweest is, omdat deze film het onderzoek naar het vaderschap propageerde. Als u deze gedachte nu even vasthoudt (onderzoek naar het vaderschap) en u verplaatst zich in den geest aan boord als uit de geconserveerde blikken stampot van gehakt, aardappelen en kropsla als een ondefinieerbare massa opgeschept wordt . . ., is het dan zoo gek dat de marineman ook hier wel een onderzoek zou willen instellen „naar het vaderschap" van dit eten en zich als vanzelf de vraag opdringt: „Mogen wij zwijgen?"

Kok. Het meest noodzakelijk baantje aan boord: „zonder kok kan je niet vechten", moet Tromp, doch vooral De Ruijter reeds gezegd hebben, zoodat zijn eerste zorg voor het gevecht was, den kok een goed en beschermd plaatsje aan boord te geven. Maar kok zijn is ook het meest verwenschte baantje, met tal van scheldnamen,

waarvan kanepieper of stijverijstkoker nog lieflijkheden zijn. Dat men, als de kok en de bottelier kijken, weet waar het rantsoen blijft, is een ongepaste hatelijkheid. In ernst: van de rantsoenen stelen komt bij de marine zelden voor; het zou erger dan een misdaad zijn. En als het ooit gebeurde, dan trok achteruit en vooruit één lijn en zwaaide er wat. De tergende negatie, het uitstooten van den stelenden kok of bottelier uit den gemeenschapskring van de maats, kon erger zijn dan degradatie of provoost, door den commandant gegeven. Overplaatsing van den delinquent was nog het beste om hem uit de handen van de maats te houden. Stelen aan boord is in het algemeen reeds, een ernstige misdaad, hoeveel te meer als het de voeding betreft. Maar nogmaals, het komt aan boord niet, althans zeer zelden, voor.

Vroeger had men aan boord den scheepskok, den officierskok en den kajuitskok. Deze onderscheiding kent men nu niet meer. Wel kent men kok en chef-kok; deze laatste zonder meer: chef. Men heeft den matroos-, den korporaal- en den sergeant-kok. Bovendien heeft men nog de verse balie. Taalkundigen moeten uitmaken of het met of zonder ch geschreven moet worden. Heeft het met versch (of frisch) iets te maken? Er zijn twee lezingen over den oorsprong van dezen naam. De verse balie is de handlanger of helper bij den kok, die alle vuile baantjes moet opknappen. De eerste lezing zegt, dat de naam van het Maleisch is afgeleid, omdat de verse balie meestal een inlander was. Als de kok klaar was, werd het kombuisgerei in een groote balie verzameld. Dan kreeg de inlander opdracht: „bekin bressie die balie”, maak schoon die balie met rommel! Dat werd allengs ingekort tot „bressie balie” en verbasterd tot verse balie, zooals men de hulp van den kok ook nu nog noemt. Een andere lezing is, dat de hulp van den kok de versche balies spek gereed moest maken om deze, aan dobbelsteenen gesneden, in de snert te doen. Althans dit zou af te leiden zijn van het bekende uitporlied, waarin, in de 17e eeuw reeds, o.m. gezongen werd: Versche balie, malle gek; rijt uit je kooi, verversch je spek.

Kombuis. Is het domein van den kok. Men heeft aan boord de scheepskombuis en de officierskombuis, beide tegenwoordig juweeltjes van keukeninrichtingen. Men zegt, dat praatjes of geruchten aan boord ontstaan in de kombuis, weshalve men ze kombuispraatjes noemt.

Kommies. Er zijn heel wat lofliederen op het kuch gegeven en men heeft als een uitvloeisel van de mobilisatie 1939, zelfs een karakterkomek, die zich Kobus Kuch noemde. Bij de marine spreekt men echter niet van kuch (tarwebrood of brood in 't algemeen voor den soldaat), doch van kommies, dat de oorspronkelijke naam voor soldatenbrood is. Kuch is later aangewaaid. Bij de marine is men wat conservatiever en daar spreekt men hoofdzakelijk van kommies. Als bijnaam kent men bij de marine de Staalmannetjes en de Julianakneiters. Hierbij moet opgemerkt worden, dat zoowel kommies als Staalmannetjes en Julianakneiters brooden zijn, die niet aan boord, doch speciaal in de marine-bakkerij te Den Helder aan den wal gebakken worden. De Staalmannetjes nu waren een verbeterde editie van de oude soldatenbrooden. Het zijn kleine tarwe-pannebrooden en elk broodje is het rantsoen voor één man. Ze werden ingevoerd op aandringen van het Tweede Kamerlid voor het district Den Helder, wijlen A. P. Staalman in de dagen, dat scheepsbesluit nog in zeer groote hoeveelheden uitgereikt werd en versch brood aan boord een zeldzaamheid was. De Julianakneiters zijn aan een toeval, of juister een feestelijke gebeurtenis te danken. Ze werden, toen heel Nederland in den vroegen morgen van 30 April 1909 (geboorte Prinses Juliana) in feestroes verkeerde, als groote krentenbollen (zonder krenten) gemaakt voor twee dagen, zoodat de bakkerij één dag kon sluiten om het bakkerij-personeel in de gelegenheid te stellen ongestoord aan de algemeene feestvreugde te kunnen deelnemen. Sedertdien werden deze brooden speciaal voor Zaterdag en Zondag gebakken en dus reeds 's Zaterdags aan de schepen afgeleverd.

Aan boord, als men in de vaart is, bakt men wit pannebrood. De marineman, die daaraan een karakteristieken marinenaam geeft, moet nog geboren worden.

Kommaliewant. Vele jaren lang heeft het verhaal opgeld gedaan, dat kommaliewant afkomstig zou zijn van het Engelsche commonly wanted — gemeenschappelijk noodig. Totdat onlangs een oud-kapitein ter zee (promotie 1881) mededeelde, dat deze afleiding in zijn tijd, jaren geleden dus, bij wijze van scherts gemaakt werd door een leeraar in de Engelsche taal aan het Kon. Instituut voor de Marine (opleiding voor marine-officier), doch dat kommaliewant vermoedelijk een overblijfsel is uit den Franschen tijd, toen de bakken, in navolging van de Franschen „gamelles” werden genoemd

en het eetgerei „gamellewant“. Aan boord werd dit al spoedig „bakskemellewant“ en, zooals het eetgerei nu nog heet, kommaliewant of bakskommaliewant.

Kok schep op, of kok schaft op, is het op de klok gegeven signaal, dat het eten aan de zeuntjes kan worden uitgereikt ter verdeling aan de bakken. Het signaal „kok schep op“ wordt ook nu nog op de scheepsklok (bel) gegeven in het rythme ting ting-ting: kok schep-op, en driemaal herhaald. Het aanhoudend „kok schep op“ slaan beteekent, dat er brand aan boord is, of althans oefeningen worden gehouden alsof er brand is.

Kompas. Er is tusschen het kompas, dat sedert de 14e eeuw gebruikt werd op onze schepen en het tegenwoordige bescheiden sloepskompas niet zoo'n groot verschil, behoudens dan het ophangen van den kompasketel in een cardanusring. Doch het principe, de kompasroos (de verdeling in 32 streken is een ontwerp van Nederlandschen oorsprong), drijvende op een vloeistof, ondersteund door een kompasnaald, ditzelfde principe vindt men nog in de meeste, ja in bijna alle kompassen.

De kompasroos is een cirkelvormig zijden doekje bedrukt met de verdeling in streken en graden. De magneten zijn in den rand. In het midden is een dop, waarmede de roos op een pen steunt. Alleen bij sloepskompassen is de ketel gevuld met vloeistof (water met alcohol). De roos is dan een dichtgesoldeerde doos, die daardoor bijna drijft in de vloeistof, dit is om slijtage van de pen tegen te gaan. Door de vloeistof wordt het slingeren van de roos tegengegaan en ligt de roos rustiger. Het standaard- of peilkompas staat hoog opgesteld om zooveel mogelijk de storende invloeden van het ijzer van het schip te ontloopen. Bovendien heeft men een vrijer uitzicht voor peilingen.

De koers op het stuurkompas wordt regelmatig vergeleken met de aanwijzingen van het standaardkompas. Bovendien wordt het standaardkompas door azimuth-peilingen gecontroleerd of er veranderingen zich voordoen. Voor het gemak van de navigatie heeft men op de uiteinden van de brug nog een z.g. pelorus, verbastering van peilroos. Een houten roos, draaibaar opgesteld op een voet. Aan den voet een zeilstreep. Op de roos een eenvoudig peilstoel. Men zet de roos op de gevaren koers en kan dan grofweg peilingen nemen.

Men is echter afhankelijk van het min of meer op koers liggen van het schip tijdens de peiling.

Men heeft intusschen de opstelling van het kompas in den loop der eeuwen/gemoderniseerd, men heeft getracht de magnetische invloeden te elimineeren, doch geweldige wijzigingen werden toch niet aangebracht. Totdat voor enkele jaren het giro-kompas werd uitgevonden. Dit kompas berust op het tol-principe, waarbij de zwaartekracht en de draaiing der aarde om haar as er voor zorgen, dat de as van den tol met een snelheid van 6000 omwentelingen per minuut ronddraait in vaste richting blijft staan. Bovendien brengt dit kompas — dat men ook wel moederkompas noemt — de koersaanwijzingen over op de z.g. dochterkompassen. Bij het stuurkompas heeft men een automatische stuurinrichting . . . kortom, de wijze waarop men koers houdt verschilt wel hemelsbreed met de oude methode.

Kondwachter is een lijn vóór in de sloep vastgemaakt, terwijl het andere eind binnenboord vast zit. De lijn is een extra borg dat de sloep niet op drift zal geraken. Mocht de vanglijn breken of los gaan dan giert de sloep naar boord; geeft dus kondschap (denk aan aankondigen). Men gebruikt dus vooral den kondwachter bij sterken stroom en als er zee staat.

De kondwachter mag nooit achter in de sloep vastgemaakt worden, want dan zou bij vieren van de vanglijn of doorhalen van den kondwachter de sloep dwarsstrooms komen en kans loopen vol te slaan. Kondwachter heeft dus niets te maken met kont of bil. Jammer dat een echt oud-Hollandsch woord nu bijna niet meer gebruikt wordt!

Konstabel. De konstabel is al zoo oud als de scheepsartillerie. Tegenwoordig worden de onder-officieren, die speciaal met de zorg en de behandeling van de scheepsartillerie zijn belast, nog konstabels genoemd. Men verwarre den kanonnier echter niet met den konstabel. Een konstabel kan ook kanonnier zijn. Dat is echter niet altijd zoo. Er zijn gevallen, dat een konstabel (korporaal, sergeant, majoor of adjudant) geen kanonnier, d.i. schutter met het kanon is. Matrozen, mariniers, korporaals van de mariniers en kwartiermeesters, kunnen ook kanonnier zijn en het gros der kanonnières wordt daaruit dan ook gerecruteerd. Uit andere groepen van het marinepersoneel komen geen kanonnières voort.

Kontlikker. Een kontlikker is een kleine gebogen borstel met langen steel, zooals nu nog wel de behangers gebruiken om het plaksel op het papier uit te smeren. Aan boord werden ze gebruikt om de mergpijp (afvoer W.C.) schoon te maken. De borstel heet tegenwoordig spuijatborstel.

Kooi. Hangmat; bestaande uit: de zeildoeksche mat, scheerlijntjes, metalen ring, vierlijn, sjorlijn, paardenhaarmatras en -hoofdkussen, deken en veelal ook een spreij. De kooi wordt bij het ophangen aan de klamaai-ijzers of stutten, zoo stijf mogelijk met de vierlijnen doorgehaald. De scheerlijntjes aan hoofd- en voeteinde spannen het zeildoek, zoodat men bijna geheel afgesloten wordt als men in z'n kooi ligt. Om een beetje armslag te hebben, plaatst men een latje (kooilatje) van pl.m. 50 cm lengte tusschen de scheerlijntjes. Elke maand wordt de kooi (het zeildoek) geschrobd met een kleinen harden boender, waardoor de kooi hagelwit wordt. Sedert de katholieken bij de marine jaarlijks een driedaagsche retraite kunnen houden (geestelijke afzondering), heeft onder hen het biechten de beteekenis van kooischrobben gekregen: een bewijs, dat hun gemeenzaamheid in geestelijke zaken en de marinehumor kunnen samengaan.

Kooien-af en kooien-op zijn twee gebeurtenissen, resp. 's avonds en 's morgens, die hier nader toegelicht moeten worden omdat ze langzamerhand dreigen verloren te gaan. Want de kooien werden vroeger in de verschansing geborgen en verschansingen hebben we op onze nieuwe schepen niet meer. Als 's avonds de tijd voor naar kooi gaan is aangebroken, treden de manschappen baksgewijs aan en worden de „gasten bij de verschansing” gefloten. Zoodra „alles op” is (d.w.z. iedereen uit het benedenschip aan dek is) haalt men na een stoot op de fluit zijn kooi uit de verschansing in afwachting van het volgende signaal „afgaan”, waarna allen naar omlaag gaan om de kooien op te hangen. 's Morgens, vijf minuten na overal fluit de schipper weer „gasten bij de verschansing”. Daar staan dan mannen van de dagwacht, die moeten helpen bij het stouwen van de kooien. Op het signaal „kooien-op” komen de manschappen met hun kooien uit het benedenschip en worden de kooien verschanst. Direct daarop volgt het signaal: wasschen en kammen.

Behalve de kooi, is ook de plunjezak voor den marineman belangrijk, omdat deze zijn kleedingstukken bevat. Als men bij de marine van zijn „kooi en zak” spreekt, bedoelt men daarmee zijn heele hebben en houden. Als een marineman gaat verhuizen zegt

hij, dat hij zijn kooi en zak moet pakken (inpakken). Er is bij de marine natuurlijk ook een kooi- en zakken-boer. Meestal een onder-officier. Kooi- en zakkenboer zijn, is een zeer belangrijke functie, vooral omdat er zooveel overplaatsingen bij de marine plaats hebben. In Batavia en Soerabaia is de kooi- en zakkenboer — die o.a. ook voor de bootbagage moet zorgen — bovendien een vraagbaak, een hulp en een steun voor hen, die uit Nederland komen of naar Nederland teruggaan.

Met een plunjezak — of, zooals de jongens en lichtmatrozen van de opleiding met een blauwgeblokt overtrek — ziet men den marineman echter nooit meer aan den wal. Dan hanteert hij een keurig handkoffertje.

Kous. Een ring- of peervormig gebogen oog met gootvormig buiten-oppervlak noemt men kous. De kous wordt gebruikt als versteviging van de leuvers in het zeil, voor den hals of schoot e.d. In dit geval moet de kous een gegalvaniseerd ijzeren ring zijn. Men noemt deze dan een geweldige kous (d.w.z. aan elkaar geweldige uiteinden). Voor stoppers is de kous een peervormige gegalvaniseerd ijzeren ring.

Krakpakje. Een zeldoeksche kiel en broek voor vuile werkzaamheden of buitenboord schilderen. Een krakker noemt men iemand, die van stevig passagieren houdt. Iemand, die een fijne buitenmodel laken broek heeft, noemt deze ook wel zijn krakbroek. Waarschijnlijk ontleend aan het Engelsch: Cracker: een blufferig heer of 'n opsnijder.

Krijgsartikelen. Vroeger kreeg de maat, als hij aan boord kwam (aangemonsterd had), zijn artikelbrief mee. Tegenwoordig ontvangt elke marineman een afdruk van de krijgsartikelen. Dit is sedert kort ingevoerd. Voor enkele jaren nog, werden op gezette tijden door den officier van administratie voor den boeg aan de bemanning de krijgsartikelen voorgelezen.

Krimpertjes. Een verfijnder en speciaal soort gedroogd en geprepareerd hard brood in plaats van scheepsbeschuit. In de praktijk echter — en vooral op de onderzeebooten — is het een zeer slecht brood-surrogaat gebleken te zijn. Hard brood (grijs brood), zoo lang in den oven gedroogd tot het zijn watergehalte geheel verloren had, werd naast scheepsbeschuit of zeekaak zeer veel gebruikt vóór dat aan boord zelf brood gebakken werd. Er zijn al heel wat proeven

genomen om iets in blik mee te nemen, dat op brood lijkt; maar vol-
doening voor de bemanning gaf het zelden.

Kurkenzak. Stootkussen van zeildoek, gevuld met kurk. De kurkenzak zijn, is te vertalen in „hij is het neusje”, of „ze moeten mij ook altijd hebben”. Ook: „Hij heeft mij als kurkenzak gebruikt”, wil zeggen, dat men zoo iemand gebruikt om er zich achter te verschuilen of hem de uitbranders in ontvangst laat nemen, die eigenlijk voor anderen bestemd zijn.

Kwartiermeester. In alle dienstvakken bij de marine worden zij, die in den stand van matroos geplaatst zijn, bij bevordering: korporaal. De matroosseiner, -bottelier, -torpedomaker, -monteur enz. enz. wordt dus korporaal-seiner, -bottelier enz. enz. De vakmatroos, d.w.z. de matroos 1e klas, wordt echter kwartiermeester (in rang gelijk aan den korporaal). Degenen, die voor bevordering tot korporaal of kwartiermeester in aanmerking komen of daarvoor in opleiding zijn, moeten als matroos reeds eenigen tijd dienst doen als kwartiermeester of korporaal en worden dan dienstdoende (aan boord zegt men ook wel „dienstdoener”) genoemd.

Kijkers heeft men in verschillende soorten; n.l. den dubbelen kijker of binocle en prismakijker en den langen kijker, dien men in elkaar kan schuiven. Bij de binocle en prismakijker is helderheid en groot gezichtsveld hoofdzaak. Met den langen kijker haalt men echter het nog zwak te onderscheiden voorwerp dichter naar zich toe. Als iemand bij een stoei- of vechtpartij tegen het dek (tegen den grond) geslagen wordt, zegt men: „Hij schuift in elkaar als een lange kijker”.

L.

Laagwater. Het ontstaan van dit woord ligt in het grijs verleden, juister . . . het is niet te achterhalen. Het wil zeggen, dat het schaften geëindigd is. Denkt men aan de periode, waarin het menu aan boord in hoofdzaak uit snert en boonen bestond, dan zou men kunnen veronderstellen, dat laagwater den lagen stand van de snert of van de boonen in de schaftblikjes aangaf. Maar is dit de verklaring? Heeft 't niet meer te maken met wat volgt, dan met wat geweest is, n.l., dat er water gehaald kon worden om het kommaliewant schoon te maken? Laag water werd n.l. geroepen

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

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

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

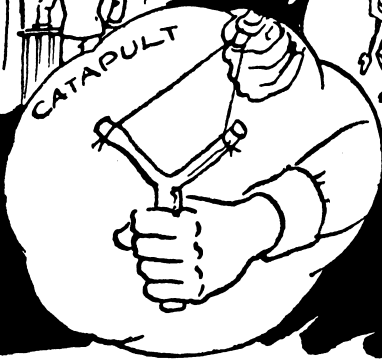
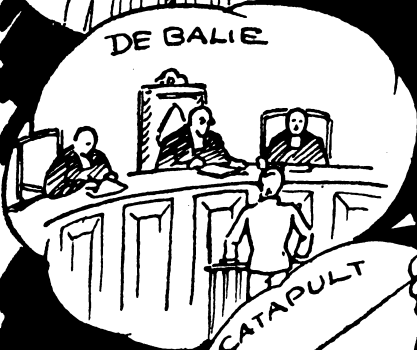
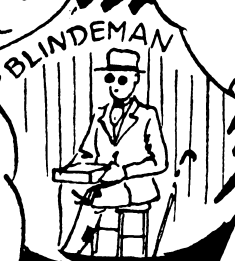
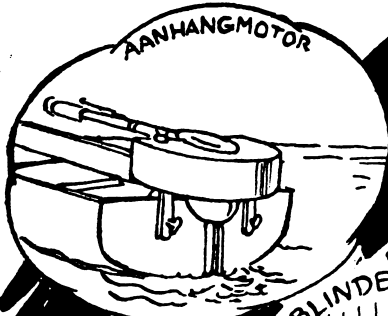
Lapzalven. Is het staand tuig van boven naar beneden inwrijven of bestrijken met Zweedsche teer.

Leerling. De onder-officier van de wacht moet van 's morgens acht tot 's avonds acht uur — tijdens reewacht — in de nabijheid van den valreep zijn en blijven, en dus met alles op de hoogte zijn van wat er aan boord gebeurt. Herhaaldelijk zijn er orders door te geven, inlichtingen te vragen en te verstrekken, opvarenden te roepen of te waarschuwen, e.d. Om vele van deze karweitjes te kunnen uitvoeren heeft hij de beschikking over een jong matroos, dien men leerling noemt. De leerling moet ook den tijd bijhouden, d.w.z. glazen slaan. De oorsprong van den leerling ligt bij de vroegere stuurmansleerlingen (25 Juli 1895 werd de functie opgeheven), die als ordonnans of boodschaplooper de wacht meeliepen.

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

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

Lekdienst. Dat is nu weer eens een dienst, die uit het verleden, op de moderne schepen in eere werd hersteld. De uitwerking van de scheepsartillerie in de 16e eeuw had een naar verhouding even vernietigende uitwerking als tegenwoordig, al werkte men op korten afstand met slechts 15 ponders — (een eeuw later was men tot



60 ponders gekomen). — Ook toen konden de grondschoten niet direct ontdekt worden. Er moest dus in het benedenschip, op de koebrug, nog juist op de ballast, geluisterd worden naar lekken, het klotsend binnenstroomen van het water door de kogelgaten. Die zaten tusschen wind en water en lieten dus veelal zeer ongelijkmatig — klotsend — het water binnen.

Gewoonlijk werden jeugdige schepelingen daarvoor aangewezen, en niet zelden vielen zij in de rustige stilte van het zwoele benedenschip, in slaap. Tot in onzen tijd noemt men, wat de burger zegt: „een uiltje knappen”, aan boord: „naar het lek luisteren”.

Op onze moderne schepen heeft men het luisteren naar het lek weer ingevoerd. Het wordt met moderne middelen gedaan en het is geperfectioneerd tot een centrale. Het heet lekdiens en men kan het vergelijken met den luchtbeschermingsdienst aan den wal, met, natuurlijk! dit opmerkelijke verschil, dat men zich aan boord weerbaar maakt voor de gevolgen van torpedo-aanvallen en „grondschooten” onder de waterlijn. Wordt ergens een treffer onder de waterlijn geconstateerd, dan wordt dit aan de lekcentrale doorgegeven. Maakt het schip water en eventueel slagzij, dan wordt de herstelbrigade aan 't werk gezet.

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

Log. Loggen is de methode om de snelheid van het schip te bepalen. De meest eenvoudige methode zou zijn: op den bak een end hout buitenboord gooien, meteen op je horloge kijken, meehollen in hetzelfde tempo als waarop het end hout voorbij het schip snelt en op het achterschip weer op je horloge kijken als het hout den achtersteven gepasseerd is. Lengte van het schip maal den opgenomen tijd geeft de snelheid. We zien ze aan boord al hollen! En rekenen! Maar vooral misrekenen vanwege tal van invloeden, die op het hollen, drijven, horloge en lengte schip inwerken. Voor het meten van de snelheid, welke een schip loopt, gebruikt men thans drie soorten loggen, de handlog, de patentlog en de electromagnetische druklog. De handlog dateert uit het begin van de 17e eeuw.

De naam log is ontleend aan het bijbelsche woord „zesdemaat” (Lat. sextarium; Hebr. loog), de kleinste maat, een maat, die ook

tot grondslag diende voor het kompas (6×60 graden), de zeemijl (een 60ste van een graad op den evenaar of 1852 m) en voor de indeeling van de hand-loglijn, waarvan elke heele knoop, 2×60 gedeeld op de zeemijl (1852), dan ook 15, 432 m bedraagt. Aan het begin van de hand-loglijn, die ook thans nog gebruikt wordt, is een sectorvormig plankje met drie bijeenkomende draden (hanepoot), waarvan twee losse eindjes met een pennetje en een koker op de hoofdlijn (losvast) bevestigd worden. De onderzijde van het logplankje is met lood verzwaard, zoodat het plankje vertikaal in het water staat en door den grooten weerstand tijdens de vaart van het schip een eenigszins vast punt vormt. Men laat de loglijn uitloopen en meet dit uitloopen op met een zandloopervormig logglaasje van 30 of 15 seconden. Het aantal knopen (15.432 m), dat gedurende deze seconden uitloopt, vormt de basis voor de berekening van de snelheid van het schip. De loglijn kan men gemakkelijk weer binnenboord halen, nadat men met een flinken ruk aan de lijn, de twee lijntjes (het kokertje en het pennetje) aan het logplankje vaneen gescheiden heeft, waardoor het plankje horizontaal komt te liggen en geen weerstand in het water ondervindt.

De patentlog was een belangrijke verbetering, omdat de lijn permanent op het achterschip uitgezet kon worden, voorzien van een propeller. Door de trekkende vaart van het schip draaide de propeller en daardoor de lijn, die met een vliegwiel tje nabij de opstelling op het achterschip een telwerk in beweging bracht, zoodanig geconstrueerd, dat op een wijzerplaat het aantal afgelegde mijlen kon worden afgelezen. Ook hier heeft men het zesde gedeelte (Hebr. loog) als basis; elk zesde gedeelte van een mijl wordt aangegeven door een tik of bel. Deze log echter geeft niet de snelheid in mijlen, doch het aantal afgelegde mijlen, waaruit men (aantal-tijd) de snelheid kan afleiden.

Het nieuwste soort log, die ook op onze moderne schepen geplaatst is, is de electromagnetische druklog, ook wel elektrische log genoemd en gecombineerd met snelheids- en afgelegden afstandmeter; de Sal-Selsyn log. Met deze log kan men op elk gewenscht moment de snelheid en de afgelegde afstanden controleren. Het systeem berust op den druk van het water. Onder den bodem van het schip is een opening en een verticaal plm. 50 cm lange, van voren opengehouden buis aangebracht, een pitotbuis. De waterdruk van beide correspondeert onder en boven, op een membraan. Licht

het schip stil, dan is de druk onder en boven gelijk, en wijst de log geen snelheid aan. Gaat het schip vooruit, dan wordt de druk in de pitotbuis grooter en registreert via de membraan naar de log het aantal zeemijlen. De log wijst dus eigenlijk het verschil tusschen statischen druk (waterdiepte) en dynamischen druk (druk van het opgestuwde water) aan. Door een telwerk wordt het aantal afgelegde zeemijlen aangegeven.

Longroom is het verblijf voor de officieren.

Looden. Eeuwenlang heeft men de diepte van het vaarwater opgemeten met het lood. Dat wil zeggen, dit opmeten had alleen plaats langs de kusten, waar men ondiepten verwachtten kon. Het lood van 6 kg wordt aan een lijn bevestigd van plm. 30 m, die verdeeld is in meters (tot voor korten tijd in vamen). Men noemt dit het handlood. Er is nog een sloepslood van 3 kg aan een lijn van plm. 10 meter en een zwaar lood van 25 kg aan een lijn van plm. 200 m. Een verbetering in het systeem van looden gaf de toepassing van het Thomsonlood, doch hierbij moest, evenals met het handlood, toch nog die diepte door het uitbrengen van het lood gepeild worden. Ongeveer tezelfder tijd werd ook de z.g. onderzeesche schildwacht toegepast, een methode om tijdens de vaart te worden gewaarschuwd. Men sleepte een soort vlieger achter het schip onder water, die waarschuwde wanneer de grond geraakt werd. Zoolang het toestel niet waarschuwde, wist men, dat men veilig voer. Dit systeem werd weinig gebruikt. Tegenwoordig beschikt men over dieptemeters; een z.g. zelfregistreerend echolood, dat met zooveel succes aan boord van de onderzeebooten tijdens de zwaartekrachtmetingen van prof. Vening Meinesz werd toegepast en in nog volmaakter vorm aan boord van onze nieuwste schepen is geplaatst. Op elk gewenscht moment kan men de diepte van het vaarwater, waar men zich bevindt, aflezen. Men noemt deze instrumenten dan ook wel: dieptemeters. Het principe van den dieptemeter is aldus: Van het schip uit, door den bodem heen, worden trillingen van hooge frequentie uitgezonden in de richting van den zeebodem. Daar worden deze trillingen weerkaatst (de echo, vandaar de naam echolood) en door de ontvangerinrichting aan boord weer opgevangen. De voortplantingssnelheid der trillingen is ongeveer 1500 m per sec. De tijdsduur van wegzenden en terugontvangen van de trillingen wordt zeer nauwkeurig opgenomen en daaruit de afge-

legde weg bepaald en de diepte berekend, d.w.z. op een registreer-toestel aangeteekend.

Toch zal het handlood nimmer geheel gemist kunnen worden. De „looden” hebben n.l. een komvormige holte in het ondereinde, waarin vet gestopt wordt. In ondiepe zeeën, speciaal ook in de Noordzee en onder de kust, wordt bij mist gelood om niet alleen de diepte op te meten, doch tevens om aan den grond te zien waar men is. Het vet neemt n.l. tevens wat specie van den zeebodem (grondmonster) mee naar boven en een ervaren zeeman kan aan de modder, 't zand, 't zand met zwarte stippen of het gruis wat daaraan blijft kleven, zien waar het schip zoo ongeveer is.

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

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

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

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

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

M.

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

Man over boord. Het zal niet noodig zijn de beteekenis van deze gebeurtenis en de poging tot redding nader te verklaren. Bij de vele en telkens herhaalde oefeningen aan boord, vooral op een schip met jeugdige schepelingen in opleiding, behoort zoo nu en dan ook de oefening: Man over boord. Daarom werden verschillende voorschriften gegeven hoe te handelen als ooit iemand buiten boord valt. Als oefening wierp men een stuk hout (balk of iets dergelijks) overboord. Men beperkte de oefening tot het oppikken van de boei, die op den kreet „man over boord” en „zwem!” altijd wordt uitgeworpen. Den balk liet men „zwemmen”. Van deze voorschriften zijn er twee curiositeitshalve bewaard gebleven, die als grap gebruikt worden.

- 1e. de manoeuvre „man over boord” bestaat uit twee deelen:
 - a. het over boord vallen,
 - b. het opvisschen van den drenkeling.

Dit laatste wordt meestal vergeten.

- 2e. bij „man over boord” werpe men den drenkeling allerlei drijvende voorwerpen na en desnoods een reddingboei.

In ernst: er is een sein als teeken dat er iemand buitenboord gevallen is, nl. de seinvlag T (rood-wit-blauwe vlag van verticale banen). Wanneer op een schip de natievlag onderste-boven wordt gheschen, beteekent dit eveneens „man over boord”.

Meren en ontmeren. Meerrol. Het binnenkomen in een haven en aan trossen langs de kade gaan liggen is meren. Van te voren wordt de meerrol geblazen, opdat de manschappen, die daarmede belast zijn — de meerploeg — op hun posten komen. Ontmeren wil natuurlijk zeggen: de trossen losgooien en vertrekken. Op de nieuwe

schepen wordt bij deze manoeuvre niet meer geschreeuwd en gefloten. Alle orders van de brug worden telefonisch doorgegeven door de speciaal daarvoor bestemde meertelefonen op den bak en op de campagne.

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

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

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

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

Mondstop of mondstopper. Is de stop of het opvulstuk om het einde van den loop van het kanon — monding geheeten — te vullen en de ziel (het inwendige) af te sluiten.

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

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

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

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

N.

Nieuwediep. De meest verwenschte, doch ook meest begeerde plaats door elken marineman. Nieuwediep is eigenlijk de marinehaven te Den Helder, het Nieuwediep, zooals Willemsoord het commandement der marine te Den Helder is, nl. de gezamenlijke maritieme inrichtingen aan den wal, waaronder het „Paleis”, — commandementsgebouw der marine —, Kon. Instituut e.d. en de marinewerf. Er is geen plaats ter wereld, waarop en waarover de marineman zoozeer kankert, doch waarnaar hij, als hij op de wereldzeeën, in Oost- of West-Indië vertoeft, zoozeer verlangt als Nieuwediep. Het is en het wordt nog herhaaldelijk bespot, doch ook bezongen, vooral in het bekende marinelied: „Nieuwediep, o stad van mijne droomen . . .”

Nieuwedieper Lloyd. Er zijn drie mogelijkheden — de K.L.M. niet meegerekend — waarmede men van en naar Indië vervoerd kan worden en wel met schepen van de Mij. „Nederland”, van de Rotterdamse Lloyd en van de Nieuwedieper Lloyd. De beide eerste hebben vracht- en mailschepen/ en de marineman, die met deze schepen naar en van Indië wordt vervoerd, is passagier. De schepen van de Nieuwedieper Lloyd zijn . . . onze oorlogsschepen! Thuisvaren met een der schepen van de Nieuwedieper Lloyd, wil dus zeggen: thuisvaren met een onzer oorlogsschepen.

Nor. In 1914 werden de van het Kon. Instituut voor de Marine komende adelborsten bevorderd tot luit. ter zee 3e klas en daarom direct in de longroom opgenomen. Vóórdien kwamen zij als Adelborst 1e klas aan boord en was er op de schepen een afzonderlijk voor hen bestemd verblijf, de vóórlongroom. Dit adelborstenverblijf werd van oudsher de Nor genoemd. In dienzelfden stijl noemden zij de bergplaats voor hun vuilgoedzakken en kooien (toen ze nog niet in vaste kooien sliepen) de gribus. Den lezer, die bij Nor aan politiebureau denkt of aan gevangenis (bargoensch: de nor) wordt medegedeeld, dat de marineman deze inrichting: „Medusa” noemde, althans omstreeks 1880. Er is nog een oud marineliedje, waarvan het refrein luidde: „En is dat dan niet naar je zin, Dan ga je de Medusa maar in!” De kruiser „De Ruyter” van 1936, was het eerste schip van den nieuwen tijd, dat wederom een afzonderlijk verblijf, de vóórlongroom heeft, doch nu voor de jongere officieren.

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

O.

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

Onklaar. Men spreekt van onklaar als iets in 't ongereede geraakt is, hetgeen b.v. met de vlag of met den wimpel (verward tus-schen lijn, touwen of stagen) het geval kan zijn en deze dus geklaard (wimpel of vlag klaren) moeten worden. Men spreekt ook van een onklaar anker (het symbool van onze marine) als om de anker-schacht een touw slingert; een klaar anker is dus een anker zonder deze symbolische aanvulling.

Op dek spuwen. Deze uitdrukking heeft de beteekenis van flink doen. Als een schepeling met veel bravour tegenover zijn maats optreedt (breed doet of flink doet, zooals men dat noemt), dan wordt hem dikwijls toegeroepen: „Hé, matroos! nou je pet nog scheef zetten en op dek spuwen”. Dat is dus zoiets als 't toppunt van „flinkheid”. Bij **Keesje** is reeds gezegd, dat 't pruimen „uitge-roeid” is. Voor het bestrijden van het op het dek spuwen had men trouwens ook zeer drastische maatregelen. De matroos die betrapt werd op het dek te spuwen, moest voor straf eenige uren met een spuwbalie voor z'n borst loopen, waarin iedereen vrij spuwen mocht. Het is niet noodig dit geval verder uit te werken, doch het is duidelijk, dat men het op dek spuwen wel spoedig afleerde!

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

Opschieten. Het touwwerk aan boord wordt met zon, of tegen zon opgeschoten. Het touwwerk met zon opschieten, wil zeggen, dat rechts geslagen trossen, het garenwantslag, ook rechtsom (met

zon, zegt men aan boord) in cirkelvormige bochten moeten worden neergelegd of aan klampen, kikkers en korvijngagels moeten worden belegd. Het links geslagen touw, zooals kabelslag, wordt linksom (tegen zon) opgeschoten en belegd. Van oudsher was en is het thans nog (hoewel alleen bij bijzondere gebeurtenissen) dat de lange einden van het touwwerk op Zon- en feestdagen of bij inspectie op het dek worden opgeschoten in allerlei figuren, b.v. in den vorm van een anker, een ster e.d.

Op stootgaren liggen. Met garens — dat zijn onderdeelen van de strengen, die samengedraaid (geslagen, noemt men dat) het touwwerk of de trossen vormen, — iets vasthouden, dat snel en op commando moet worden gestreken. In figuurlijken zin is het „op stootgaren liggen”, klaar zijn om te kunnen ingrijpen of te helpen.

Oranjerats. De hutspot (aardappelen, wortelen en uien door-gestamp) noemt men bij de marine: oranjerats.

Oude wachtschip. Is een uitdrukking, die nog wel eens gebruikt wordt als een marineman het over z'n moeder heeft: „Ik zei tegen 't ouwe wachtschip: „mensch, maak je om mij geen zorg”, of: „'t ouwe wachtschip heeft me met Sinterklaas een fijn pakje gestuurd”. Het wachtschip is een logementschip, waarop schepelingen tijdelijk geplaatst worden, in afwachting van hun nadere bestemming. Officieren gaan in dergelijke omstandigheden op non-activiteit (komt echter weinig voor) of met verlof. Voor den marineman in het algemeen, was het laatste wachtschip tot aan den Mei-oorlog 1940, te Den Helder, de oude „Koningin Emma der Nederlanden”, een afgetuigd fregat, dat in 1879 te water gelaten werd. Voor de stokers diende als logementschip het nog oudere fregat „Van Speijk” van 1882, en voor de torpedomakers was het logementschip ons oudste pantserschip „Schorpioen” van 1867, alle drie met ligplaats te Den Helder. Het wachtschip in 't algemeen, wordt ook wel het Hofje genoemd, althans zoo was het nog met de oude „Adolf van Nassau” omstreeks 1908. (Dit schip heette officieel „Adolf Hertog van Nassau”, werd in 1858 op stapel gezet en in 1861 te Vlissingen te water gelaten. Het heeft meer dan 30 jaar dienst gedaan als wachtschip).

Overal. Is geen kledingstuk, zooals dat voor enkele jaren in de mode gekomen is, doch beteekent inderdaad „overal”. Maar

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

De ouwe. Men hoort deze uitdrukking inplaats van commandant, weinig of niet meer gebruiken. Er is in de laatste 40 jaren bij de marine gestreefd naar gemeenzaamheid tusschen vóór- en achteruit. Dit lukte niet altijd en niet overal, niet het minst door den invloed van de maatschappelijke verhoudingen aan den wal. Het patriarchale tusschen patroon en werknemer was immers ook dikwijls zoek. Toch waren en zijn er nog schepen, waar zulk een patriarchale

verhouding bestaat. Dat zit 'm natuurlijk niet in het schip, doch in de toevallig samenbindende krachten aan boord. In zulke omstandigheden hoort men „de ouwe” en ook „de kaan” gemoedelijk bezigen.

P.

Paai. Is ontleend aan het Portugeesch: vader. Bij de marine heeft men tal van paai's; vroeger o.a. van den voortop, grooten top en kruistop. Tegenwoordig heeft men nog de paai van den bak, van de campagne, van de stoomsloep, officierssloep, kapiteinsloep e.d. Ook paai van de walegangen enz. De paai's zijn speciaal belast met onderhoud of in orde houden van al deze deelen. Bij de adelporsten op het Kon. Instituut was de paai, ook wel zeevader, de oudste, de vice-paai de daaropvolgende en het zeuntje de jongste van een jaarklasse of promotie.

Paarden. De paarden aan boord waren op de zeilschepen de touwen, die in bochten onderaan de ra hingen. De verticale touwen die van de ra naar de paarden liepen, noemde men springpaarden en de laatste bocht was het nokpaard. Aan het onderste bordes van de statietrap en van de valreeptrap heeft men twee, van anderen met leeren stootkussens bekleede palen aangebracht, bijeengehouden met een verticaal rooster. Men noemt deze de paarden. (Zie ook bij **Valreep**).

Paddestoel. Kleine luchtkoker aan dek.

Pagaai. In de roeisloep heeft men niet alleen riemen, doch — en zeker in Indië — ook pagaaien. De pagaai bestaat uit een handvat, stok en peervormig blad, aan één stuk en van hout gemaakt. Ze wordt gebruikt in kreek en smalle rivieren, waar het gebruik van de riemen niet mogelijk is. Om te pagaaien plaats de roeiers zich op het dolboord van de sloep, het gezicht naar voren en de beenen binnen boord. Door den krachtigen achterwaartschen druk van den roeier op de pagaaien, schiet de sloep vooruit. Om de maat te houden wordt na elke drie slagen de pagaai met een lichten slag op het dolboord gehouden.

Papegaaistok. Men gebruikte ze nog, de papegaaistokken, aan boord van de pantserdekschepen. Op de campagne aan stuur- en

bakboord, iets achterlijker dan het halfdek, waren ze op dezelfde hoogte als het dek, horizontaal opgesteld en dienden voor het hijschen van de vlet of de giek. Ze zijn een overblijfsel van de zeilschepen, waar de papegaaistok gebruikt werd om den springschoot van den bazaarboom op uit te halen, daar deze nog achter het schip uitreikte. Op de oudere schepen sprak men ook wel van hekdavits.

Parade. Menigeen zal bij het woord parade denken aan een groot militair vertoon met talrijke onderdeelen van de weermacht. Deze vorm van parade kent men natuurlijk bij de marine ook en wordt of aan boord door eigen bemanning of aan den wal gehouden b.v. op den verjaardag van het Staatshoofd in samenwerking met andere schepen of onderdeelen van de landmacht. Maar met de parade aan boord is hier bedoeld de vlaggeparade, het hijschen van de vaderlandsche driekleur elken morgen op den daarvoor vastgestelden tijd en de daarbij behoorende ceremoniën plus het uitbrengen van rapporten.

Paradeeren. Sinds de zeilschepen verdwenen zijn heeft het paradeeren veel aan luister ingeboet. Het joelen in het want en op de ra's heeft plaats gemaakt voor het joelen aan dek, waar de bemanning volgens de paradeerrol in groot tenue van vooruit tot achteruit opgesteld staat. Dit heeft plaats als vorstelijke of hooggeplaatste personen het schip passeeren.

Paravanes dienen om den kabel van de verankerde mijnen door te snijden. Het lichaam van de paravaan is sigaarvormig. Aan het dunne einde zijn twee staartvormige vlakken aangebracht; aan den kop een schuinstaand vlak van plm. 1 m, dat aan den onderkant verzawaard is om een verticalen stand te houden in het water. De paravanes worden aan stuur- en bakboord buitenboord gezet met een over den boeg gehouden kabel. Door de kracht van het vooruitstoomende schip worden de paravanes onderwater en ver van het schip getrokken. Een diepteregelaar, die op elke paravaan is bevestigd, zorgt voor de vereischte diepte. Elke mijn, die nu vóór het schip komt, wordt langs den kabel naar den kop van de paravanes geleid. Aan den kop van de paravanes is een veerend mes aangebracht, dat den kabel en zelfs kleine kettingen van de verankerde mijnen doorsnijdt, waardoor de mijnbol boven water komt en onschadelijk wordt gemaakt. Over het nut van paravanes bestaat meeningverschil. Het is duidelijk, dat ze alleen nuttig kunnen zijn voor ver-

ankerde mijnen en niet voor magnetische of drijvende mijnen. Sedert het begin van den wereldoorlog 1939 worden de verankerde Deutsche mijnen zoo gesteld, dat deze explodeeren zoodra ze los van het anker aan de oppervlakte komen. Daardoor is het vegen van mijnen door middel van paravanes, die soms dicht bij het schip den kabel der verankerde mijnen doorsnijden, niet zonder gevaar.

De paravaan is een Nederlandsche vinding, n.l. van wijlen den schout-bij-nacht G. L. Goedhart.

Passagieren aan de waschlijn. Het waschgoed van den marineman wordt niet met knijpertjes of mikje aan de lijn bevestigd, doch men draait een tier van het touw open en steekt daarin een punt van het waschgoed. De humor van den marineman bracht hem op de gedachte het passagieren onder geleide, — tegenwoordig noemt men dit excursies — te noemen: „passagieren aan de waschlijn”. (Zie ook: **droog want maken**).

Pen uit. Is een uitdrukking, ontleend aan den torpedo- en onderzeedienst en is de voorlaatste waarschuwing voor het lanceren van de torpedo. Dit moment is een oogenblik van bijzondere spanning. Figuurlijk zegt men „het is pen uit” als er iets verkeerd gegaan is en de verantwoordelijke persoon al kankerende een of meer zondebokken zoekt. De uitdrukking „pen uit” schijnt ook vroeger reeds gebruikt te zijn, n.l. bij het ankeren.

Periscoop (Grieksch: periskopeo: ik zie rondom). Hoewel de periscoop geen instrument is, dat speciaal voor de zeevaart of de marine werd ontworpen, is het door de toepassing aan boord van de onderzeebooten tot grootere bekendheid gekomen. Door het plm. 5 cm groote oog aan het dunne einde van den periscoop en het stelsel van spiegels en glazen, kan men op een onderzeeboot binnen deze lengte onder water zijnde, door de plm. 4 m lange buizen, toch de oppervlakte van de zee afzien. De meeste onderzeebooten hebben twee, sommige drie periscopen aan boord, die alle via den bovenbouw, in de centrale uitkomen. Ze kunnen naar omstandigheden in- of uitgedraaid worden.

Piasterwals. Een Turksche wals, die in de havenplaatsen Smyrna en Constantinopel bekendheid kreeg ook bij de passagierende maats aan boord van de schepen, die in 1896—'97 en 1912—'13 in de Levant vertoefden. De naam van deze wals was natuurlijk

anders, doch omdat ze gedanst werd aan den wal, te Smyrna en te Constantinopel, waar men zijn piasters (een Turksch geldstuk ter grootte van een dubbeltje) rijkelijk kwijt kon raken, noemde men deze wals op onze schepen: piasterwals. Als de maats op vervelende reizen zich onder elkaar trachten te vermaken en zich daarbij wel eens aan exotische buitelingen, die men dansen noemt, te buitengaan, dan zegt men nog wel, dat ze een piasterwals dansen. De oorsprong ligt echter, zooals gezegd, niet bij den piaster, doch bij de Turksche piasters.

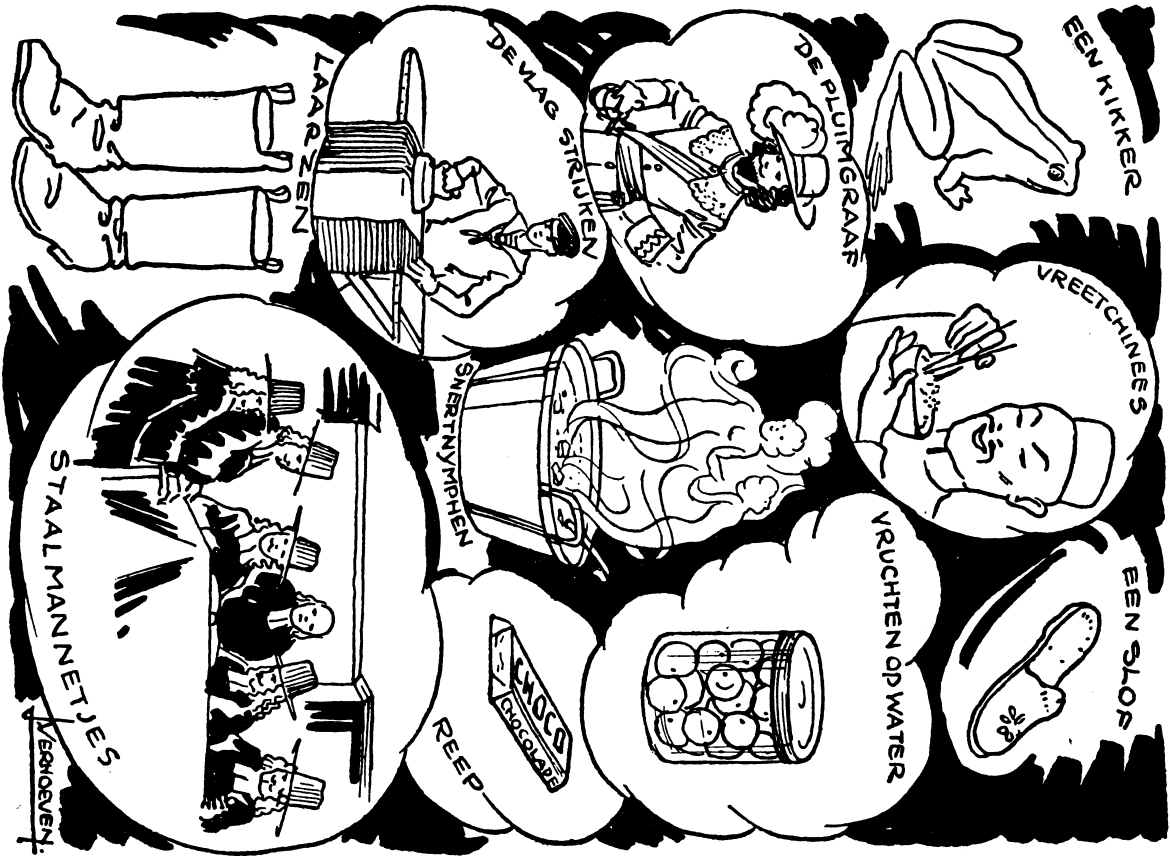
Piek. In de piek. Ruimte op het onderste dek of daarboven bij den achterstevan. In het voorschip noemde men deze ruimte „de hel”. Hier was gewoonlijk het kabelgat.

Piet. Den pijper noemt men altijd Piet, ook al zou hij de schoonst-klinkende voornamen hebben. Den tamboer noemt men altijd Thijs. Tamboers en pijpers behooren van oudsher tot het korps Mariniers. Er is echter een tijd geweest, dat er alleen tamboers waren. In 1806 echter werden de pijpers van het Korps Mariniers weer vermeld. Eigenaardig is, dat men aan boord altijd commandeert: Tamboer! (b.v. geeft acht), ook al worden de signalen door hem of door den pijper op den hoorn gegeven. Sedert 1936 heeft men op sommige schepen en ook op onderzeebooten een matroos aan boord die als „tamboer” fungeert, doch alleen het hoornblazen kent, wat voor signalen geven voldoende is.

Piet Hein is een hoorn-sigitaal voor batterij-exercitie en het gevecht en beteekent, dat iedereen volgens de alarmrol — alarmstelling — op zijn post moet komen.

Piket. Bij de marine is piket de opkomende wacht, d.w.z. de periode van vier uur als men op zee is, of de dag als men binnen ligt, voorafgaande aan de wacht die men krijgt. De officier van piket is de officier, die de voorgaande reewacht had en wordt aangewezen om aan den wal te complimenteeren, om af te lossen (tijdelijk vervangen), gasten te ontvangen e.d. Ergens piket op hebben is op verzoek de eerstvolgende beurt hebben wanneer de voorgaande gereed is. Men zegt ook wel „afschrijvers vóór”.

Platvoet. De platvoetwacht valt van 4 tot 8 uur n.m., in den tijd dus, dat de bemanning vrij is en zich na de werkzaamheden met



VERBOVEN

eigen liefhebberijen en tijdpasseringen bezighoudt, zware zeelaarzen door pantoffels vervangt en kans loopt platvoeten te krijgen.

Omdat tijdens zeewacht (dus varende) een etmaal in 6 wachten verdeeld is en de bemanning van een schip in 3 wachtdivisies, zal dezelfde divisie steeds dezelfde wacht hebben. Tot omstreeks 1912 werd de wacht na b.v. een week, of als een reis korter duurde, na elke reis omgezet, zoodat niet steeds divisie A de hondenwacht of divisie B de dagwacht had. Dit omzetten van de zeewacht tijdens de reis had gewoonlijk plaats op de platvoet (van 4 tot 8 uur n.m.) en wel gesplitst van 4—6 en van 6—8 uur. Aanvankelijk noemde men dit de Engelsche platvoet, doch toen het bij onze marine regel werd om de zeewacht elken dag om te zetten, noemde men het eerste en tweede platvoet.

Poelen op de fluit. Halen of trekken aan touw of tros, waarbij met het bootsmansfluitje het tempo aangegeven wordt. Het werd de laatste jaren weinig of in 't geheel niet meer toegepast, behalve wanneer b.v. aan twee kanten tegelijk geheschen moest worden, als de spullen niet werkten of . . . als straf, als de manschappen bij wijze van lijdelijk verzet z.g. geen kans zagen de sloepen te hijschen.

Popi. Hoelang de strop een onmisbaar onderdeel van het gortschaften is, doet weinig ter zake, doch de invoering van deze zoetigheid heeft blijkbaar satirisch aangelegde schepelingen geïnspireerd tot het geven van sarcastische namen aan de strop. Popi is er een van. Veel duidelijker spreekt de uitdrukking: „Geef mij den heldenmoed eens door”, of „Geef mij de lefpul”. Zoetigheid bij het eten hebben altijd min of meer als afschrikwekkend verval gegolden. Er is een heel bekende uitdrukking van een ouden snorrebaard van een kolonel, die schimpend tot zijn matrozen sprak: „Matrozen van koekedeeg zijn jullie, bang in het tuig hé! — maar suiker in me rijsie, dat lusten ze graag!” De kolonel werd in 1898 gepensionneerd, doch „suiker in me rijsie” bleef een sarcastische opmerking tot die matrozen, die niet van het oude slag waren.

Potdeksel. Houten rand op de stalen verschansing. Men treft dezen o.a. aan op de oude kanonneerbooten en de nieuwe mijnenleggers, type „Van Ewijk” en „Van Brakel”.

Prins. Voor den prins dienen. De uitdrukking is nog uit het Prinselijk tijdperk. Voor den prins dienen wil zeggen: zonder in-

gaand dienstverband dienen. Dit is tegenwoordig alleen nog maar het geval bij het jeugdige personeel in opleidingen, althans voor zoover tijdens de opleiding nog geen vast dienstverband is aangegaan. Dit was nog het geval tot omstreeks 1914 bij de opleiding matroos. De scheepsjongens kwamen in dienst op 13½-jarigen leeftijd, hun diensttijd van 11 jaar begon echter pas af te tellen als zij 16 jaar werden. Den voortijd dienden zij „voor den prins”.

Proefbord. Als de scheepsvoeding door den kok is klaargemaakt, moet hij die laten keuren (proeven) door de commandant, eersten-officier, officier van administratie, dokter en den chef van de equipage. Vroeger was dit alleen noodig voor den commandant, eersten officier en schipper. De kok deed een bord vol, nam drie lepels mee (men schafte immers toen alleen snert of boonen) en liet den commandant, eersten-officier en schipper „proeven”. Tegenwoordig worden vijf porties klaar gemaakt als een hors d'oeuvre-schotel en is er meer kans, dat elk z'n portie te proeven krijgt, hetgeen vroeger soms twijfelachtig was, als een der eerste proevers „verstrooid” was en het bord per abuis leeg proefde.

Provoost. De laatste der provoost-geweldigen (officieel sergeant-provoost geheeten) ging in 1906 met ontslag wegens langdurigen dienst. Daarmede werd een functie opgeheven, die eeuwenlang de roede van justitie zwaaide over de schepelingen aan boord, en waarvan de uitvoerder toezicht hield in het benedenschip. Dit laatste wordt ook nu nog gedaan door den provoost, doch het is geen afzonderlijk „beroep” meer. Een bootsman of kwartiermeester, en voor het stokersverblijf gewoonlijk een korporaal, wordt belast met den dienst van provoost en heeft tot taak met de zeuntjes en eventueel toegevoegde manschappen, de verblijven zindelijk te houden en onder „oppertoezicht” van den officier, belast met den dienst van het benedenschip, toezicht uit te oefenen.

De provoost als cel is ook nu nog vrijwel op elk schip. De provooststraf wordt tegenwoordig „streng arrest” genoemd. Tegen de toepassing van de provooststraf is jarenlang sterk geageerd. Hoewel het „uitdeelen” van provooststraffen sterk verminderd is, schijnt dit tuchtmiddel niet geheel gemist te kunnen worden. De provoost-cel wordt in de wandeling ook wel knijp, of Bouwman genoemd. Knijp naar knijpzitten. De onhandelbare en lastige schepeling wordt daarom ook wel bedreigd met: „hem in de knijp te zullen roeien”.

Bouwman was gedurende een reeks van jaren de serg. majoor der mariniers, die in het provoosthuis te Den Helder de functie van cipier uitoefende. Als de schepen binnen liggen, wordt de provoost- straf n.l. niet aan boord uitgezeten, doch aan den wal. Men zei dan aan boord „Uitdeketting heeft zooveel dagen Bouwman”. De provoost-arrestant staat vanaf het moment, dat hem de straf wordt medegedeeld onder toezicht van een schildwacht, zijn mutsenlint wordt van z'n muts gehaald, zijn zijden das, riem en mes met scheede en al zijn particuliere bezittingen in jas- of broekzakken tijdelijk „in verzekerde bewaring gesteld”. Tusschen twee gewapende mariniers en een onder-officier (ook korporaal) der mariniers, wordt de provoost-arrestant dan naar het provoosthuis aan den wal gebracht. Het is vooral om deze methode, die door de schepelingen als ont-eerend werd en wordt aangevoeld, dat men zoo sterk tegen de provooststraf aeerde.

Psalmen zingen. Men behoeft daarbij niet direct aan profanatie te denken. Het scheepsvolk was zeemansvroom opgevoed. In het officieele uitporlied, waarvan bij „Overal” meer verteld wordt, werd niet minder dan twaalf maal de naam van God gebruikt (er staat nergens hoeveel maal daarna misbruikt!, doch dan was men niet officieel meer als men vloekte).

Het lijkt niet onwaarschijnlijk, dat bij het langdurige werk van dekschuren met gele steentjes op bijzonder vuile plekken, aanvankelijk inderdaad psalmen gezongen werden. Sedert den Franschen tijd is voor deze methode van dekschuren alleen de naam psalmen zingen in gebruik gebleven en wordt het gele steentje het psalmboek genoemd.

Putts. Houten of zeildoeksche emmer. De houten putsen werden voor zout- en of voor zoetwater gebruikt. De zoutwaterputsen zijn van onder breed; de zoetwaterputsen zijn van onder smal, en twee tegenover elkander staande duigen zijn plm. 10 cm langer dan de overige om er de strop (het touwen hengsel) door te halen. Bij de zoutwaterputs is de strop strak over de bovenzijde doorgehaald. Dit verschil in stroppen is niet zonder reden. Het zoetwater moet zindelijk blijven en mag dus niet met de handen worden aangeraakt; bij zoutwater is dit van geen belang. De zeildoeksche putsen zijn cilindervormig; de bovenrand is meestal verzwaard met een met touw of zeildoek omwikkelden ring. Deze verzwaring is noodig om

de opening van de puts eerder in het water te laten komen, waardoor het water meteen opgeschept wordt. Men noemt deze putsen dan ook wel slagputsen, omdat zij dienen om buitenboord water te scheppen.

Pijp. Eigenlijk een pijp bier of, zooals het tegenwoordig gezegd wordt: een koud pijpje. In het dagboek van Gerrit de Veer, die deel uitmaakte van de groep manschappen, die met Heemskerck en Barents op Nova Zembla (in 1596—'97) overwinterde, staat o.m. „Doen ordonneerde ende maecte onse surgijn een bat om te stoven van een wijnpijp, daer ghingen wij d'eene voor d'ander nae altemet in ende vonden ons daer gantsch wel bij dattet grootelijckx streckte tot onse ghesontheit". Een pijp was toen (en enkele honderd jaren daarna nog) een vat. Wijn echter werd als scheepsdrank reeds in de 17e eeuw door bier vervangen. In den Franschen tijd schijnt de verstreking van bier gestaakt te zijn en werd alleen water verstrekt. De waterstandaard, zij het in volmaakter vorm, is ook nu nog in gebruik. Koffie en (of) thee werd eerst omstreeks 1850 officieel aan tafel verstrekt. Het vat bier bleef een pijp bier, al was er aan boord dan ook moeilijk aan te komen. De invoering van de toko's aan boord en de, tegen kostprijs te verkrijgen flesschen exportbier, deed de naam „pijp" herleven, nu echter voor een fleschje bier. Het is dubbel lekker nu, omdat het „zoo uit de ijskast" te verkrijgen is, althans zeker in Indië. Daar spreekt men aan boord dan ook altijd van „een kouwe pijp" drinken.

Uit het citaat van Gerrit de Veer blijkt wel hoe oud deze, zij het dan ook overgenomen uitdrukking is. De oorsprong ligt bij de Portugeesche zeevaarders; de vaten waarin zij hun portwijn leverden heetten „pijp" en hadden een inhoud van 520 liter.

Pijpluis. Er zit geen leven in dit soort luis, maar als er op de vuurplaat van de met steenkolen gestookte vuren een slecht soort kolen gebruikt werd, dan „wemelde" het aan dek van de kleine venijnige aschdeelen, die uit den schoorsteen den geheelen bovenbouw van het schip overdekten. Als de tenten niet gespannen waren, kon men soms putsen vol pijpluis buiten boord gooien.

R.

Rangen en standen. Een rang of een stand is bij de marine niet hetzelfde. De korporaals en allen die daarboven zijn „bekleeden een

rang". Allen beneden den rang van korporaal „zijn geplaatst in den stand van", dus b.v. Balfort bekleedt den rang van luit. ter zee 1e klas; Vandersteng is geplaatst in den stand van matroos 1e klas.

Ratjepé. Menig oud-marineman, die een eigen huisje „over-spaarde" en het dus ook zelf onderhield en van tijd tot tijd schilderde, heeft tevergeefs bij schilder of drogist naar Ratjepé gevraagd: een bruine, sneldrogende verfsoort, die blijkbaar alleen bij de marine gebruikt werd en nog wordt voor het beschilderen van stutten, stalen luikhoofden, ijzeren trappen e.d., maar in het bijzonder voor huidverf ter voorkoming van het aangroeien van de scheepshuid. Op de bussen stond vroeger „Rathjen's paint" (Rathjens verf), doch aan boord verbasterden de maats dit tot ratjepé!

Recht op en neer. Wordt door den schipper geroepen naar de brug als het anker zoover opgedraaid is, dat het niet meer in den grond ligt. Deze uitdrukking wordt ook gebruikt om te zeggen dat iemand eerlijk is: hij is recht op en neer! Doch men zegt aan boord ook, dat men b.v. een glaasje „recht op en neer" wil hebben, dat is zuivere jenever zonder toevoeging van angustora of zoo iets.

Op en neer houden wil zeggen: langzaam heen en weer varen.

Reculeren (achteruitgaan). Bij de rolpaarden van het voorlaadgeschut werd het recuul opgevangen door een broeking, zijnde een tros, waarvan de beide einden bevestigd waren aan oogen tegen boord naast de geschutpoort en het midden vastgemaakt was aan de druif van het kanon.

Bij achterlaadgeschut en het voorlaadgeschut, na de houten rolpaarden, lagen de kanonnen in schuifaffuiten, die op een hellende slede stonden. Deze helling was echter niet voldoende om het recuul geheel uit te putten, daarom had men klemlaten onderaan de affuit; die zaten tusschen platen van de slede. Dit waren de eenige ijzeren voorwerpen aan boord, die officieel roestig moesten zijn! (om de wrijving te vermeerderen). Bij zwaarder geschut kwam de remcylinder, waarbij vloeistof (glycerine) door nauwe openingen werd geperst. Bij modern geschut schuift het kanon in de wiegaffuit en wordt het recuul uitgeput door remcylinders.

Ridder. Met ridder wordt in 't algemeen bedoeld de drager van de Militaire Willemsorde, door Koning Willem I ingesteld als een militaire onderscheiding voor Moed, Beleid en Trouw, doch sedert 1939 ook aan burgers uit te reiken, die zich ten behoeve van

de Nederlandsche weermacht verdienstelijk maakten (maken). De expeditiekruizen voor Atjeh, Boni, Balie, Lombok, Celebes e.d. noemt men „looden ridders”.

Roer. Goed naar het roer luisteren. Een schip, dat goed naar het roer luistert, is een gemakkelijk bestuurbaar schip. De roerganger — dat is de man aan het wiel, ook wel het rad van avontuur genoemd, doch officieel stuurrad geheeten, — de roerganger heeft er dan niet veel moeite mee.

Het roer aan lij gooien; deze uitdrukking wil zeggen: aan tafel het zout doorgeven. „Hé, Vandersteng, gooi het roer even aan lij”: „geef het zout even door.”

„Uit zijn roer loopen”, wil zeggen, dat het schip opeens niet meer naar het roer luistert. Een zeer gevaarlijke positie, vooral bij slecht weer, manoeuvreerende tusschen de pieren of binnen loopende in een haven; figuurlijk „uit zijn roer loopen” wil zeggen: „hij deed iets dat men niet van hem verwacht zou hebben”.

Roerhaak en vingerlingen dienen om het roer van de sloepen aan den achterstevan of spiegel te hangen.

Roerkettingkoker. Op de thans oude schepen, b.v. op de rivierkanonneerbooten, de z.g. strijkijzers en de van trawlers omgebouwde mijnnevgers, loopt een ketting (roerketting) van het stuurrad op de brug, naar het roer. Op sommige plaatsen, waar veel geloopt wordt en ook langs den valreep, loopt deze ketting door een koker, zoodat men van den heen en weer halenden ketting geen last heeft.

Rol. In de rol, bovenrol, rollijsten, verlaatrol, brandrol, sloepenrol, sluitrol, gevechtsrol, rollezer, rolzak... er zijn heel wat „rollen” aan boord. De nominatieve dienststaten aan boord heeten rollen. Deze worden bijgehouden door een officier, dien men daarom „rollenboer” noemt.

De namen van de geheele bemanning worden op rollijsten geplaatst en achter den naam staat aangegeven wat ieder te doen heeft en waar hij ingedeeld is bij gevecht, brand, als het schip lek raakt en in zinkenden toestand verkeert, in welke sloep men geplaatst is als het schip verlaten moet worden enz. Houdt men nu voor een of meer van die denkbare gevallen oefeningen, dan noemt men dit brandrol, verlaatrol enz. Officieel heet het dan ook, dat iemand geplaatst is in de rol van b.v. Hr. Ms. „Tromp”. „In de bovenrol geplaatst zijn” wil zeggen, dat men wel meevaart, doch

dat men niet tot de eigenlijke bemanning van het schip behoort. Een rolzak noemt men den zeildoekschen zak, waarin de schepeling zijn plunje opbergt als hij overgeplaatst wordt (zie **Plunjezak**).

Rollen en stampen. Men gebruikt deze uitdrukking herhaaldelijk, evenals **slingeren**. Rollen is de combinatie van slingeren en stampen. Stampen is het op- en neergaan van voor- en achterschip; slingeren is het op- en neergaan van stuur- en bakboord. Men zegt dus nooit: het schip rolde en stampte of rolde en slingerde, maar wel: het schip rolde, of, wat hetzelfde is: het schip slingerde en stampte.

Rollezer. Wat de versche balie voor den kok is, is de rollezer voor den bottelier: een helper. Vroeger had hij tot taak voor de olie- verlichting te zorgen, koffie voor het wachtvolk gereed te maken (zetten doet het wachtvolk de koffie zelf, althans de leerling) en na wacht opzetten de „rol” van het wachtvolk van de eerste wacht af te lezen. Het gebruikelijk formulier van den provoost bij wacht- opzetten ('s avonds om 8 uur) eindigde dan ook omstreeks het einde van de vorige eeuw: „Rollezen! Wachtvolk luister uit naar je naam!”

Rond. Avondronde ter contrôle in het benedenschip. Om half acht is het aan boord „kooien af”, d.w.z. dat de kooien opgehangen worden en men naar kooi kan gaan (slapen). Om negen uur gaan de officier van het benedenschip met den onder-officier van het benedenschip en den dienstdoenden provoost een rondgang maken en contrôleeren of alles voor den nacht veilig is. Zij worden vooraf- gegaan door een matroos met een brandende looplantaarn. De route is altijd dezelfde, omdat altijd dezelfde plaatsen gecontrôleerd moeten worden van vóór- tot achteruit. De matroos licht niet alleen bij, doch roept ook herhaaldelijk „rond”. Iedereen, die nog niet in zijn kooi ligt, moet bij het passeeren van de rond in de houding gaan staan.

Rondhouten. Masten, ra's, stengen, boegspriet, kluiverboom, e.d. noemt men aan boord de rondhouten.

S.

Salueeren kan op velerlei manieren gebeuren, zooals men op velerlei wijze een groet kan brengen. Salueeren met de vlag, d.w.z.

de vlag half strijken en weer voorhijschen, heeft plaats voor vreemde oorlogs- en koopvaardij-schepen en Nederlandsche koopvaardij-schepen, althans indien aan internationaal gestelde regelen is voldaan. Salueeren met geschut evenzoo, doch ook bij het binnenloopen van havens, het passeeren van vorstelijke of hooggeplaatste personen of als zij aan boord komen, enz. enz. Alvorens te salueeren met geschut, wordt het signaal „de jagers van Van Dam” geblazen, ten teeken, dat de daarvoor aangewezen personen op hun posten moeten komen.

Schaften. Behalve tal van Lucullus-herinneringen, gedachten aan bedorven rantsoenen en aan gebrek, die met het al of niet schaften van den zeeman verband houden, doemen bijzonderheden voor ons op, die met het woord schaften verband houden. Schaften is een ander werkwoord voor eten. Maar opschaften (het eten uitdeelen aan de zeuntjes) doet de kok. Hij doet dit, nadat het signaal op de scheepsklok geslagen is „kok schep op” of ook wel „kok schaft op”; figuurlijk zegt men b.v. van iemand: hij heeft het opschaften over een bedrijf; hij heeft de leiding over een bedrijf. Het schaftzeil (zie: **Bak**) maakte plaats voor het zeildoeksche bakstafelkleed, dat tegenwoordig van blauw-wit geblokt linnen is, en het „schaften aan den bak” wordt nog gaarne gezegd als oud-marinemannen b.v. bij een reunie een gemeenschappelijke tafel houden.

Schalmen. Met schalmen zijn hier niet bedoeld de schakels van den ankerketting, doch onder schalmen verstaat men het afdekken van gaten, kokers, afgangen e.d. tegen overspoelend zeewater. Als men stormweer verwacht, wordt alles, althans zeker op het voorschip, afgedekt met stukken zeildoek. Gewoonlijk gebruikt men daarvoor presenning. (Ook wel tot brezeling verbasterd). Dat zijn vierkante en gezoomde stukken zeildoek, die men ook als dekkleed kan gebruiken, en over het af te dekken gat plaatst. Ze worden bevestigd door latten, die men op het dek spijkert.

Schavielen. Een slingerend schip geeft tientallen gelegenheden tot schavielen. Men behoeft daarbij niet alleen te denken aan slecht- of stormweer. Een schip, dat langzaam op de golven van het bijna onbewegelijke water deint, schuurt (schavielt) ook. In een schip is altijd beweging. Hier hangt een wipper, daar een vlaggelijn, ginds hangt een sloep, verderop staan de uithouders en trossen, die het

schip tegen den wal houden, en alles beweegt, alles schuift, alles schavielt en geeft slijtage. Daarvoor zijn weer afweermiddelen. Voor de uithouders, die het schip uit den wal houden, heeft men schavielborden (slof) tusschen schip en uithouder geplaatst; voor de sloepen heeft men willen (kleine leeren stootkussens), kurkezakken en ook wel rottan (Oost-Indisch palmriet, dat men als een bundel bijeengebonden heeft); voor het staand- of loopend tuig (touwen, stagen, lijnen), waar beschadiging kan ontstaan, brengt men smarting aan, d.w.z. bescherming door pluizige manillagarens of door zeildoekreepen. Staand tuig wordt zóó gesmart (beschermd met zeildoekreepen), dat het water er af loopt en dus niet in de zeildoeksche windingen kan dringen. Dan zou het middel erger zijn dan de kwaal omdat het water spoedig rotting zou doen ontstaan. Het aldus smarten wordt afwaterend smarten genoemd.

Scheegat, ook wel dolgat. Het aantal scheegaten wordt bepaald naar de grootte van de sloep en daarmede het aantal roeiers. In de dolgaten worden de riemen gelegd, waarmede de sloep wordt voortgetrokken. Deze hoefijzervormige gaten zijn voorzien van een koperen voering. Dat is niet altijd zoo geweest. De druk en de draaiende beweging van de riemen op de gaten in het dolboord of boeisel, waren vroeger oorzaak, dat de dolgaten zoodanig uitsleten, dat het moeilijk werd de riemen op een behoorlijke manier te hanteeren. Men maakte in het dolboord dan een nieuw hart. Met dit hart onder den riem kon de roeier weer naar behooren den riem hanteeren. Naar deze methode is het spreekwoord ontstaan: „een hart onder den riem steken”. Zooals gezegd is het schee- of dolgat tegenwoordig voorzien van een koperen voering. In de scheegaten wordt, ter afsluiting van het dolbord, een scheehoutje geplaatst; dat zijn houten klossen in contra-vorm van de scheegaten.

Scheren. Een blok scheren: een touw door een blok halen. Figuurlijk: hij is nog niet ingeschoren, hij is nog niet op dreef — nog niet op gang.

Schepeling. „De schepelingen aan boord” is de verzamelterm voor allen beneden den rang van luit. ter zee 3e klas. De korporaals worden tot de onder-officieren gerekend, doch zijn gehuisvest bij de manschappen. De verzamelnaam „minderen” of „mindere schepelingen” werd reeds omstreeks 1912 officieel afgeschaft.

Hoewel elders reeds meermalen genoemd, is het niet ondienstig

hier nog eens de juiste benamingen en hun beteekenis samen te vatten: *Officieren* zijn alle militairen der zeemacht, die een rang bekleeden gelijk aan dien van luit. ter zee 3e klas of hooger; *Etat-major* zijn alle aan boord van een schip of bij een inrichting der zeemacht dienende officieren, met uitzondering van den commandant; *onder-officieren* zijn alle militairen der zeemacht, die een rang bekleeden beneden dien van luit. ter zee 3e klas; *schepelingen* zijn alle militairen beneden den rang van luit. ter zee 3e klas; *manschappen* zijn alle militairen der zeemacht beneden den rang van korporaal; *bemannig*: alle aan boord van een schip of bij een inrichting der zeemacht dienende personen; *equipage*: alle aan boord van een schip of bij een inrichting der zeemacht dienende schepelingen.

Schiemannen is het bewerken en onderhouden van touw en tuig. Tot 1880 kenden wij bij de marine nog de boots- of schielieden en de bootsmans- of schiemansmaat. De schieman was in het bijzonder belast met het onderhoud en het toezicht aan den fokkemast; vandaar de naam schieman; oorspronkelijk schegman.

Er is tegenwoordig op onze moderne schepen veel minder te schiemannen dan vroeger op de volgetuigde schepen. Doch onderhoud van touwen en stagen, takels e.d. is ook nu nog noodig. Een schieman heeft men echter niet meer aan boord. Elk goed matroos, kwartiermeester of bootzman is voor dit werk bekwaam.

Schout-bij-nacht. De jongste vlagofficier bij onze marine draagt den titel van schout-bij-nacht en wordt als zoodanig ook aangesproken: is geen excellentie, doch hoogedelgestreng. Schout-bij-nacht is een titel, dien we alleen bij de Ned. marine kennen en die reeds in 1603, zij het dan afwisselend met commandeur, gebruikt werd. Bij de Hollandsche admiraliteit sprak men na 1639 en bij de Zeeuwsche admiraliteit na 1665, uitsluitend van schout-bij-nacht. De titel is ontstaan uit de opdracht aan den scheepsbevelhebber van de achterhoede van de vloot om bij nacht te schouwen, toe te zien, dat geen der schepen van de vloot of van het smaldeel achter bleef of afdwaalde, en tevens voor de veiligheid van de achterhoede te zorgen. (Zie ook bij commandant).

Sein op, Wachtschip. Ook wel „sein op, vlaggeschip”. Elken dag, voor het hijschen en het weer strijken van de vlag, wordt van het wachtschip, of, als men met het eskader buitengaats is, van het

vlaggeschip, een sein geheschen. De seiners of de uitkijk brug op de diverse schepen praaien dan vanaf de brug, dat het sein op het wachtschip geheschen is, waarop het contrasein gegeven wordt. Als overal het contrasein waait, wordt op het wachtschip het sein neergehaald en de vlag geheschen, hetgeen door alle andere schepen gelijktijdig wordt gevolgd. De kreet „sein op, wachtschip” wordt onder de maats ook gepraaid als er iets „aardigs” aan den wal te zien is, in het bijzonder jongedames.

Seizing. Was het touw of platting (band), waarmede de zeilen aan de ra's werden aangeslagen. Tegenwoordig kent men nog de lijfseizing, een platting als groote lus met een eind touw. De lus wordt, als men buitenboord moet werken of moet looden, om het lijf (middel) gedaan, het eind touw wordt binnenboord vastgezet. Als men valt, blijft men dus toch met het schip verbonden en kan men zich weer binnen boord hijschen.

Sjorren. Vastmaken met een touw, b.v. kooi-sjorren. De kooi wordt, nadat matras e.d. gevouwen zijn binnen de afmetingen van de zeildoeksche hangmat, met de sjorlijn dichtgemaakt met vier marlslagen. Sloepen sjorren: de sloepen met de met zeildoek bekleedde touwen, die men krabbers noemt, en de broekmatten vast en stijf tegen de davits trekken.

Sjouwerman. Is een knoop aan het einde van een touw, die beletten moet door een gat te schieten. Deze knoop wordt tegenwoordig alleen nog maar gebruikt om putsen te stroppen (houten emmers van een hengsel te voorzien). De halve sjouwerman wordt gebruikt voor zoutwaterputsen; de heele sjouwerman voor zoetwaterputsen.

Slagaard steken wil zeggen met een stok, die zwart geschilderd is en met rood, wit en blauwe kringen gemerkt, de diepte van een vaarwater opmeten.

Slagroeier. Eigenlijk zijn het twee man, die als slagroeier in de sloep fungeeren. Zij zitten op de eerste doft van af de kajuit en geven den slag aan (het tempo), waarop geroeid moet worden. Iemand, die ergens de leiding van heeft, noemt men ook wel den slagroeier.

Slecht water is vlak water, dus mooi water. Het is afkomstig van afslechten: de zee slecht af; de storm neemt af.

Snelduiken. Is een manoeuvre van onze onderzeebooten, die binnen 45 sec. van de vaart boven water op een diepte van 12 à 13 m onder water komen.

Snelvuur. Een kop of een mok heete chocolade. Deze naam heeft voor dit geval niets te maken met een bepaalde methode van vuren. Wie echter den oorsprong kent, zal de invoering van een kop snelvuur waardeeren. Een van de maatregelen van den nieuwen geest, die zich sedert 1897 ook in den algemeenen bond voor Nederlandsche marinematrozen concentreerde, was o.m. onder de leden van dien bond het drankmisbruik in den geest van de Blauwe Vaan, te beperken. Toen op 7 Juli 1902 een eigen bondsgebouw werd opgericht, plaatste men op het buffet naast de tapkraan (want bier moest er nu eenmaal ook zijn) een grooten ketel, die den vorm had van een groote granaat, die bestemd was om er heete chocolademelk uit te tappen. Als de maats om vijf uur gingen passagieren, stonden de koppen gereed om het snelvuur op de binnenkomende maats te openen. Sommigen bestelden „een kop snelvuur met een tappedekplaat” (gevulde koek. Tappedekplaat is een metalen afsluit- en tevens opsluitplaat van de tappen. Bij het vóór- en achterlaadgeschut zaten de tappen aan het kanon. Bij het latere, z.g. snelvuurgeschut, aan de affuit). Een bekend type in Nieuwediep was omstreeks 1900 „Jaap met de tappedekplaten”. Hij was kadraaier en zorgde met zijn trommel koeken in de duinen present te zijn als er van de schepen algemeene landingsdivisie gehouden werd; en dat was vroeger vrijwel elke Vrijdag.

Snertnymphen. Hoewel voor elk lid van de bemanning het rantsoen nauwkeurig bekend is en afgewogen wordt, is de gezamenlijke hoeveelheid van bepaalde etenswaren wel eens meer dan er verwerkt kan worden. Dat hangt van verschillende omstandigheden af. In elk geval blijft er bij den kok, als het schip binnen ligt, wel wat eten over. Dit wordt dan door arme lieden in ontvangst genomen. Men noemt hen snertnymphen. Deze uitdrukking dateert uit den tijd, dat snert bij de marine het voornaamste menu was. In het Adelborsten Jaarboekje van 1894 werd er in de Mixed Pickles reeds iets van gezegd, zij het dan als satyre. Aanvankelijk waren het arme vrouwen en kinderen; later kwamen er ook bekende plaatselijke bedelaarstypen bij en kreeg men dus ook mannelijke snertnymphen. Er is een ongeschreven wet, dat nieuwe snert-

nymphen eerst aan een ballotage onderworpen worden en hun aantal beperkt blijft. Dit laatste vooral in verband met het werkelijk nog te gebruiken overschot bij den kok. Wat bij de zeuntjes aan de bakken overblijft is gewoonlijk alleen geschikt als spoeling, dat voor dieren bestemd is en jaarlijks bij inschrijving „voor weghalen” wordt verkocht. Als het schip in zee is, kan het eten of de spoeling niet bewaard blijven en gaat alles door den stortkoker in zee, ten prooi aan visschen en meeuwen. Men noemt daarom den stortkoker ook wel het meeuwengat.

Spekpen. Het rantsoen spek voor elken bak wordt, ook nu nog, aan een stalen pen geprikt, een touwtje er om en een metalen plaat met het nummer van den bak er aan in den snertketel gehangen om het reeds in het blik gestoomde spek nog eens extra lekker op te koken en de snert smakelijker te maken. Spekpen is ook de scheldnaam voor een langen, mageren matroos.

Spoorstok. De roeiers in de sloepen moeten kracht (met hun handen en armen) op de riemen uitoefenen. Zij zitten daarvoor op de doften, doch met hun voeten hebben zij steun op de spoorstokken. Deze zitten los in z.g. spoorklampen, waarin twee gaten zijn. Roeiers met lange beenen leggen den spoorstok natuurlijk in het verst liggende gat. De spoorstokken zijn in het midden dikker dan aan de uiteinden.

Spreeuwenschietsen. Op de schepen met tuig werd uiteraard nog wel eens een endje schiemansgaren gebruikt, zoowel voor het staande als voor het loopende tuig. Ook was het dikwijls noodig de weeflijntjes (de z.g. treden in het want) te herstellen. Er was dan wel eens een eindje minder netjes afgewerkt; irriteerend voor den bootzman aan dek, die van „opgeruimd staat netjes” hield. Hij gaf dan order aan deze of genen matroos de spreeuwen te schieten, d.w.z., die eindjes op te ruimen. De oorspronkelijke term is afkomstig van het dekbreeuwen, n.l. als de timmerman op sommige wat al te veel openliggende deknaden de breeuwdraad of het werk er doorheen geslagen had, moest aan de onderzijde van het dek teruggebreeuwd worden, dat men „spreeuwen schieten” noemde. Tegenwoordig wordt deze uitdrukking nog gebruikt voor het netjes opbergen van de vele eindjes touw, waarmede men de zonnetent op de tentleiders uithaalt.

Spring. Tijdens het meren aan boord van de „Van Meerlant”,

die dienst deed voor de opleiding adelborsten, werd tot een hunner op den bak van de brug geroepen: „Jonker, spring op den wal”. De jonker verstond dit letterlijk en sprong van den bak op den wal. Hij had echter het spring op den wal moeten doorgeven. Spring is de tros, die bij het meren langs de kade van den bak naar een paal achterwaarts loopt of van de campagne naar een paal, die meer naar voren staat, resp. voorspring en achterspring. Een schip ligt meestal aan vier trossen en wel vooruit de voortros, die een eind van het schip op den wal wordt vastgezet, het voorspring, dat van vooruit enkele meters achterwaarts staat, de achtertros, die een eind achterwaarts het schip vasthoudt en het achterspring, dat van achteruit enkele meters naar voren ligt.

Stamboeknummer. Elke schepeling krijgt bij zijn indienst-treding een nummer, onder hetwelk hij bij de zeemacht wordt ingeschreven. Dit is ook het geval voor de adelborsten, doch geldt bij hen alleen, zoolang zij op het Kon. Instituut zijn. De mariniers krijgen ter onderscheiding van de overigen een M voor hun stamboeknummer; de zeemiliciens een Z. Het wordt in alle kleedingstukken aangebracht. Het is daarom even belangrijk als de naam van den schepeling. De uitdrukking: „hij is niet meer dan een stamboeknummer”, komt overeen met de uitdrukking van den wal, dat men niet meer dan een nummer is. „Hij valt over z'n stamboeknummer” wil zeggen, „hij struikelt over zichzelf”.

Stapelloop. Is eigenlijk geen speciale marineterm. Er liepen voor de marine van vóór 1936 zoo weinig schepen van stapel, dat men bijna vergeten zou, hoe onze schepen te water gelaten worden. In 1938—1939 stonden er echter plm. 40 nieuwe schepen, zoo groot als klein, op stapel. In die periodes is de uitdrukking „stapelloop” ook bij de marine gemeengoed geworden. Nu is stapelloop geen mooi woord voor „van stapel loopen”. Charivarius althans steekt er den draak mee.

Sterrenschieten. Deze uitdrukking wordt ook ter koopvaardij gebruikt voor het bepalen van een hemellichaam boven den horizon met den sextant, een optisch instrument, dat reeds in 1731 door den Engelschen natuurkundige Hadley werd toegepast. Bij de marine wordt meer gebruikt de uitdrukking „zonnetje schieten” en „sterretjes pikken”.

Stinkertje. Het „Stinkertje”. Scheldnaam voor de Heldersche Courant, die bij de marine zeer populair is en ook wel het Nieuwe-diepertje, Vliegend Blaadje of Juttertje genoemd wordt. Eigen kranten aan boord kende men (uiteraard op de schrijfmachine of op de cyclostyle gemaakt) aan boord van de K XVIII tijdens de wereldreis 1934—1935 en de „De Ruyter” tijdens de reis naar Oost-Indië Jan.—Maart 1937; resp. de „K XVIII-post” en „De Ruyterbode”, die elken dag verschenen.

Strafdienst. Als straf voor een of andere overtreding alleen voor schepelingen: strafexercitiën met geweer of extra werkzaamheden in vrijen tijd. Als de marineman met z'n vrouw gaat winkelen en inkoop doen, dan noemt hij dit strafdienst loopen.

Stutten. Niet alleen de dekken worden ondersteund door stutten, doch ook de doften in de sloepen. Er is uiteraard verschil in lengte en dikte van deze stutten. Figuurlijk zegt men: trek aan je stutten — beenen: maak dat je weg komt. Ook wel: hij trok aan z'n stutten: hij ging weg.

T.

Tali. Dit woord wordt algemeen gebruikt als één-, twee-, of driebloks hijschwerktuig aan boord, hoewel dit wippers, klaploopers, jijn, of in het algemeen takels zijn. Tali is Maleisch en beteekent touw.

Talje, eigenlijk taille. Bij **balie** is reeds gezegd, dat men daarvan verschillende grootten heeft, aangeduid als eerste, tweede derde en vierde talje balie. Van talje spreekt men ook voor kleedingstukken van den schepeling nl. eerste talje broek, of tweede talje frokje, of derde talje sokken of vierde talje pijjeker. De eerste is de grootste. Van de matrozen spreekt men vergelijkenderwijze ook van eerste-, tweede- of derde- talje-matroos als men 1ste, 2de of 3de klas bedoelt.

Taptoe. De oorsprong van het woord „taptoe” moet gezocht worden in het signaal tot het sluiten van den tap. Van oorsprong is dit geen marineuitdrukking en zij heeft met het sluiten van den tap aan boord dan ook weinig of niets te maken, omdat de tap aan boord alleen bekend is bij de officieren en onder-officieren. Bij de marine

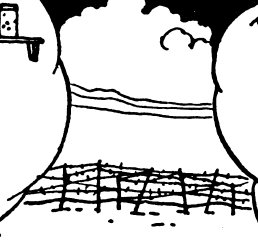
BUSSCHIETER



DOOVE JUT



DRAADVERSERRING



DUIVEN TIL
GEUS



EZELSHOOFD

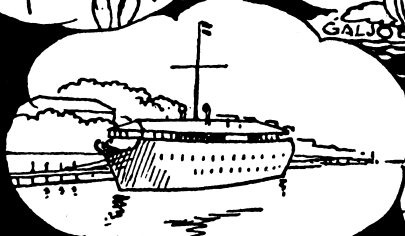


Drijpijs



GALJOEN

GLAZEN SLAAN



HET OUDE
WACHTSCHIP



VERHOVEN

wordt de taptoe in enkele variaties geblazen, waarvan de Russische taptoe wel het meest bekend is. Er is voor enkele jaren een prijsvraag uitgeschreven om den oorsprong van de invoering van de Russische taptoe bij de marine te achterhalen.

Hoewel daarbij aardige bijzonderheden naar voren kwamen, kon de oorsprong toch niet vastgesteld worden.

Territoriale wateren. Oorspronkelijk werd daaronder verstaan het grensgebied in zee bij laag water, zóóver uit de kust als een kogel uit het scheepsgeschut draagt. Dit werd allengs op één zeemijl, later op drie zeemijl bepaald. In 1895 heeft Nederland, zonder succes, pogingen gedaan deze grens tot 6 mijl uit de kust vastgesteld te krijgen. De nog steeds niet opgeloste Wielingen-kwestie is intusschen daar om te bewijzen, dat de handhaving der driemijlsgrens bij grensrivieren tot internationale moeilijkheden kan leiden. Thans schijnt de 7 mijls grens door Amerika ingevoerd te zijn, doch dit heeft nog geen internationale navolging gevonden.

Theewater. Dat is weer een van die eigenaardige marine-uitdrukkingen, waarvan men probeeren moet, niet zonder gevaar om er glad naast te zijn, om den oorsprong te achterhalen. Zeker is, dat theewater met theewater niets te maken heeft, doch dat het betrekking heeft op het avondeten aan de bakken, bestaande uit brood, koffie en toespis. Oorspronkelijk echter werd er wel theewater verstrekt, althans in een rapport van den Kapt. luit. ter zee J. F. D. Bouricius aan boord van Zr. Ms. fregat „Jason” werd in 1846 geschreven: „Het warme of laauwe alias theewater, dat des avonds verstrekt wordt, dient voor de meesten tot niets anders dan tot weeken van brood”. Echt theewater zal het wel niet geweest zijn want, zoo wordt verder opgemerkt: „zij, die gelegenheid hebben gevonden, hun rantsoen kaas te verruilen, hebben zich wat koffij of thee weten aan te schaffen en genieten daardoor eene weelde, die door anderen gederfd wordt. Doch eenmaal in zee, houdt dat ook op, want, zoowel de uitleg van geld, als de bergplaats, belet eenigen voorraad in te slaan”.

Een oude uitdrukking, die nog gebruikt wordt, is: „Een mandje met theewater krijgen”: een pakje met versnaperingen van thuis toegezonden krijgen.

Tjetten. Tjetten is schilderen, niet in de beteekenis van op schildwacht staan, want van dit schilderen spreekt men bij de

marine nooit, zooals men ook nooit „schilderhuisje”, doch schildwachthuisje zegt. Het hier bedoelde schilderen is verven: tjetten zegt men bij de marine; verbasterd van het maleische ngetjèt.

Toebloks. Is dit Nederlandsch of Engelsch? De eerste lezing is, dat het ontleend zou zijn aan het Engelsche two blocs d.w.z. twee blokken. Neen, zegt de andere lezing, en wij onderschrijven deze, omdat ze met de marineterminologie veel beter overeenstemt: toebloks komt van toehalen van twee blokken. Als we aan een takel trekken, halen we zoolang aan de talie totdat de blokken geheel naar elkaar toegehaald zijn.

Toekang Plak. Sinds te Soerabaia de marinehaven is gemoderniseerd, er een prachtige torpedohaven gekomen is en men van kruiser- of Javakade e.d. spreekt, begint Toekang Plak minder beteekenis te krijgen. Toch zal elke marineman de aanlegplaats voor alle sloepen en de seinmast voor communicatie met de ter reede liggende oorlogsschepen zich herinneren en blijven herinneren, d.i. Toekang Plak aan den Oedjong. Vroeger was het er wat rommelig en stonden er wat boomen als een verdwaald bosschage. Het was er niet zonder gevaar voor de oedjongtjigers (een niet nader te noemen soort inlandsche vrouwen), zeker niet als men wat lang moest wachten voor de sloepen van boord kwamen om de passagiers van den wal te halen. Maar dan was er de toekang plak nog (en daaraan ontleende deze aanlegsteiger zijn naam), die je met een tambangan of prahoe (prauw) als overzetbootje voor een plak ($2\frac{1}{2}$ centstuk) per persoon naar boord bracht.

Torpedistenbloed. Het is minder griezelig dan het woord doet vermoeden. Bovendien wordt dit woord weinig gebruikt en spreekt men, of juister sprak men van een „torpedistenbakkie” als men een sterke kop koffie voor het wachsvolk gereed maakte. Eigenlijk zit dit zóó. De torpedodienst was, in de jaren 1890—1912, hoofdzakelijk een dienst met klein materiaal aan torpedobooten, aanvankelijk spar-, later visch-torpedobooten. Er werd veel zeemanschap vereischt van de opvarenden en men had inplaats van kwartiermeesters, bootslieden en schippers, overeenkomstige rangen van torpedisten, die speciaal voor den torpedodienst waren aangewezen. Er werd onder de torpedisten veel en sterke koffie gedronken om bestand te zijn tegen het ruwe zeemanswerk. Hun speciale logementschepen, de „Marnix” en de „Koningin Emma” (deze laatste werd later

Wachtschip en ligt nu nog in Den Helder) werden daarom koffieschepen genoemd. Nergens bij de marine dronk men zoo'n torpedistenbakkie koffie als aan boord van hun schepen; „je kreeg er torpedistenbloed van”.

U.

Uitdeketting. Deze roep of waarschuwing wordt gehoord als men het anker laat vallen, maar wordt ook gebruikt als plaatsvervangende naam om er den matroos mee aan te spreken, zooals dit ook met Vandersteng het geval is. Tot den leek spreekt de naam Vandersteng meer en beter dan Uitdeketting. Nietwaar? het zwierige terrein van den bevaren matroos is het topje van den mast — de steng.

Met Uitdeketting zit het geval anders. Er was en is nog een tekort aan personeel aan boord. Zeker, volgens de rollen zijn alle noodzakelijke plaatsen aan boord in tijd van actie bezet. Doch dat is het beroemde „uiterste minimum”. Er zijn ook in gewone omstandigheden aan boord herhaaldelijk momenten, dat voor een gegeven werk geen mannetjes beschikbaar zijn. Dan is het de schipper, die zorgen moet, dat de zaak toch marcheert. Als er dan betoel betoel nergens meer een mannetje te krijgen is, moet de schipper verzuchten: „Ik kan ze toch ook niet uit de ketting halen!”

Want . . . en dit is de oplossing van het verhaal: de schalmen van een ankerketting hebben in het midden een dwarsbalk. Deze dwarsbalk heet: mannetje, het onmisbare maar tevens onbereikbare mannetje uitdeketting.

Uit de kinken blijven. In de zeiltijd was dit reeds een ernstige waarschuwing, omdat een kink in den kabel moeilijkheden geven kon. Van meer beteekenis is deze uitdrukking geworden, sinds aan boord stalen trossen gebruikt worden, die op een trossenrol opgewonden moeten worden als ze hun dienst bij het meren hebben gedaan. De stalen trossen zijn vanwege de vele en onhandelbare kinken die er in komen, niet alleen lastig, doch ook gevaarlijk, omdat in de kinken dikwijls metalen draden gebroken zijn die met venijnige scherpte de handen openhalen.

Uiterst vermogen. In tijd van actie, bij oproep om hulp e.d., zal het schip meer voortgang moeten maken dan volle kracht. Vooral

bij een achtervolging, of als men achtervolgd wordt, moet de uiterste krachtsinspanning aangewend worden. Dan gaat het bevel naar de machinekamer: „Uiterst vermogen!” Figuurlijk wordt het ook wel in verband gebracht met de uitdrukking: „over de rooie streep” en „stoomen”. Over de rooie streep (op den manometer) gaan, bedoeld dat er te hooge spanning is. Van iemand, die over de roode streep gaat, bedoelt men te zeggen, dat hij zich te veel inspant of erg kwaad is. Hij stoomt te hard; hij maakt zich te druk. Die man loopt op uiterst vermogen; aan den wal zou men zeggen: hij loopt z'n eigen voorbij.

Uitluisteren. Elk Nederlander luistert ergens naar, doch de marineman luistert uit. De provoost waarschuwt als hij iets aan het verzamelde baksvolk te zeggen heeft: „Luister uit!”; de schipper, de officier van divisie, kortom allen die iets mede te deelen hebben, kondigen dit aan met: „luister uit”. Waarschijnlijk heeft men deze uitdrukking gebruikt, omdat de uitkijk niet alleen moet uitkijken, doch ook uitluisteren. Maar, zooals elders werd opgemerkt, moet men niet probeeren den zin van alle marinetermen te achterhalen. Want waarom zegt men bij de marine „ontledigen” voor het leeg maken van gevulde granaten en „schadeloos” voor een zwaar beschadigd schip? Omdat dit oud-Nederlandsch is (zie b.v. den Statenbijbel: Christus heeft zichzelf — als God — ontledigt en is een dienstknecht gelijk geworden).

Uitmonstering. Onderscheidingsteeken. waaraan men kan zien tot welk dienstvak een marineman behoort. Bij de marine is niet elke man, die een matrozenuniform draagt, matroos. Er zijn tal van dienstvakken, zooals stokers, torpedomakers, vliegtuigmakers, monteurs, konstabels, geschutmakers, machinisten, seiners, timmerlieden, telegrafisten, gezwegen nog van de baantjsgasten. Zij, die in den stand van matroos, of daarmede gelijk gesteld zijn (uitgezonderd de mariniers) dragen ook de matrozen-uniform. Dat is ook het geval bij hen, die in overeenkomstigen rang van kwartiermeester (dus de korporaals) geplaatst zijn; hoewel de korporaals bij de marine tot de onder-officieren gerekend worden, doch in het volksverbleef gehuisvest zijn. Aan de uitmonstering op de linkerbovenmouw kan men bij den marineman beneden den rang van officier zien, tot welk dienstvak hij behoort. Elk dienstvak heeft een onderscheidingsteeken, met uitzondering van die van kok en

hofmeester. De officieren van administratie en de schrijvers zijn te herkennen aan hun witte uitmonstering.

Bij de officieren heeft men niet zoo'n groote verscheidenheid van „dienstvakken". Drie zijn er, nl. de officieren van den marinestoomvaartdienst, de officieren-vlieger en de officieren van gezondheid, die op de pet en kraag van de jas resp. een toorts met twee gekruiste pijlen met kroon, een motor met propeller met kroon en een esculaapsstaf met kroon dragen. De rangonderscheidingen vindt men bij alle gegradueerden op de beide benedenmouwen. Voor de officieren gouden galons, voor de onder-officieren met den rang van sergt. en majoor gouden chevrons (de adjudanten en opperschippers geel zijden koordje) en de korporaals geel kemelsgaren chevrons. Er zijn nog enkele andere aanduidingen, zooals op boernoe, mantel, cape of (voor Indië) witte kleeding en de werkkleeding, doch dit alles is bijzaak.

V.

Valreep. Eigenlijk een reep (dat is een touw), die men liet vallen om hun, die met een sloep langs zij kwamen de gelegenheid te geven langs de boordklampen (of stalen beugels tegen de huid van het schip) binnen boord te komen. De boordklampen zijn er nog, althans op sommige schepen. Het eind touw zal ook nu nog wel eens worden uitgeworpen, hoewel men gewoonlijk de Jacobs ladder gebruikt en als ze niet afgetuigd is zeker de statietrap (met paarden om het schavielen van de sloep te voorkomen, doch ook om te belletten, dat de sloep door de golven onder de statietrap terecht en knijp komt te zitten).

Toen een opening in de verschansing werd aangebracht om gemakkelijker binnen boord te kunnen komen (de verschansingen op de linesschepen, de fregatten en de schroefstoomschepen als de „Adolf van Nassau" en de „Van Galen" van 1858 tot 1912, waren bijna 2 m hoog), werd deze opening: valreep genoemd en de fraaie gebeeldhouwde wegneembare afsluitingen: valreepborden. Sinds torpedobooten, jagers en kruisers van het type „Java" en overig klein materiaal geen verschansing, doch een hekwerk kregen, is men de loopplank, waarmede men binnenboord komt als men langs de kade ligt, valreep gaan noemen. Niet door iedereen. Zij die aan traditie vasthouden, noemen de loopplank, loopplank en den valreep valreep. Zooals het behoort.

Valreepsgasten. Twee of vier man (het kunnen matrozen, onderofficieren of officieren zijn), die eerbewijzen brengen aan den valreep (een of twee voor en achter den valreep staande) als officieren, hooggeplaatste personen, leden van het vorstelijk huis of het Staatshoofd officieele bezoeken aan boord afleggen. Zij worden dan of door den onderofficier van de wacht of door den chef d'équipage „overgefloten”, die daarbij altijd met zijn linkerhand salueert, omdat hij met z'n rechterhand het bootsmansfluitje moet hanteeren.

Vaste bemanning. Deze naam wordt gewoonlijk alleen gegeven aan de bemanning van een opleidingsschip. Onder de vaste bemanning worden dan niet gerekend de jongelui in opleiding, doch alleen dat deel van de opvarenden, dat met eventueele wisseling van afdelingen van opleidingen niets te maken heeft en steeds aan boord blijft. Op de stationschepen en onderzeedienst met wisselende bemanning voor diverse booten wordt het personeel, dat steeds aan boord van het stationschip of in de kazerne blijft ook vaste bemanning genoemd.

Veiligheidsmat. Ook wel reddingmat. Een groot vierkant stuk zeildoek, voorzien van kurken drijvers op de randen en staaldraad om de mat onder het schip te kunnen doorhalen, werd en wordt nog wel gebruikt om gaten in het schip, ontstaan door aanvaring of op een klip loopen, dicht te maken en het binnendringen van het water te beletten.

Vents, luchtuitlaat voor de tanks aan boord van de onderzeebooten; komt b.v. ook uit op het loopdek, buiten de drukvaste huid. Daaruit is de waarschuwing ontstaan, die men met nadruk uitspreekt als er een burger aan boord is tijdens het duiken: „denk om die vent aan dek”, waardoor men hoopte te bereiken, dat de burger zich ongerust zou toonen, althans de sensatie zou ondergaan van een vergeten mannetje aan dek.

Vertuien. Op de ree, in baaien of in het algemeen op plaatsen, waar de ruimte beperkt is, ankeren de schepen gewoonlijk vertuid. Bij het keeren van het tij immers zwaait het voor anker liggende schip om den ankerketting. Om te ankeren werpt men gewoonlijk driemaal zooveel ketting uit als er water staat. Het zwaaiende schip heeft daardoor nogal eenige ruimte noodig. Om dit te beperken

werpt men een tweede anker uit en sluit beide met een eind ketting op één ketting aan elkaar, hetgeen men vertuien noemt. Dit vertuien kan natuurlijk eerst dan gebeuren, nadat beide ankers met hun eigen ketting op normale wijze gevallen zijn.

Vijfpitter. Een vijfpitter is een bolvormige kap, waarin vijf electriche lampen geplaatst zijn. Deze werden, als 't donker was, bij den valreep opgehangen, doch ook wel op die plaatsen aan dek, waar gewoonlijk de schepelingen plachten te vertoeven en gezellige hoekjes vormden, waar menige mop getapt of zware verhalen verteld werden. „Onder de vijfpitter” zitten was dan ook een geliefkoosde bezigheid. „Een vijfpitter opgaan” wil zeggen „een helder oogenblik krijgen”. Tegenwoordig komen meer en meer groote bolvormige lampen van flinke lichtsterkte in gebruik.

Vlag in sjouw. Reeds in 1673 is er sprake van „de vlagh in chiouw”, n.l. de opgerolde vlag als noodsein, ook wel de vlag met een knoop er in. Wordt tegenwoordig soms nog gebruikt in combinatie met andere seinen.

Vrijenachtsgasten. Regel is, dat iedereen aan boord wachtdiensten verricht op den dag, of op de uren als men op zee is, waarop de divisie, waartoe men behoort wacht heeft. Er zijn echter diensten, die daarop uitzondering maken en de personen, die deze diensten verrichten, noemt men vrijenachtsgasten. Als het aantal manschappen aan boord grooter is dan het aantal te bezetten wachtdiensten, wordt van den regel dat men twee wachten vrij is, doch de derde wacht aan boord moet blijven en/of wachtdiensten moet verrichten, dikwijls afgeweken. Zoo'n wacht overslaan noemt men „een vrije prik hebben”. Dat men hier wacht, prik noemt is waarschijnlijk ontleend aan het systeem, zooals dit op sommige inrichtingen bij de marine ook wel bestaat, dat de wacht op gezette tijden een ronde moet maken (contrôle moet uitoefenen) waarvoor op een aantal vastgestelde plaatsen een prikklok is aangebracht.

W.

Waarloos. Dit beteekent niet waardeloos, doch reserve. Men zegt dan ook: een waarloos anker e.d., ook wel: waarloo rondhout, een waarloo riem, doch waarlooze deelen enz.

Walegang is een verbastering van walgang uit den vestingbouw. De walegangen waren op de lineschepen op het onderdek, tusschen de schotten, die het woonverblijf der officieren afscheidden van het boord en het boord zelf. Ze werden als bergplaatsen, o.a. voor de vetkaarsen gebruikt. Op de pantserchepen en de pantserdekschepen werden de gangen langs de hutten ook walegang genoemd, een naam, die tot heden behouden bleef.

Wateren. De granaten wateren: ricocheteeren; scheren of plijeren over het water. Ook watervliegtuigen wateren, hoewel men, doch onjuist, van landen spreekt.

Werk. Een dotje werk. Men heeft bruinwerk, dat is uitgeplozen geteerd touw en witwerk poetskatoen. Een dotje werk is een kleine hoeveelheid, die men aan boord gebruikt om b.v. zeer vuile handen van teer of olie af te vegen.

Whaleboot. Ook wel walvischboot genoemd. De tijd, dat een commandant een whaleboot ter beschikking had met zes roeiers, is nog niet zoo lang voorbij. Aan boord van de pantserdekschepen was zoo'n whaleboot beschikbaar. De commandant maakte er zelden gebruik van en dan nog alleen in buitenlandsche havens als hij officieele bezoeken ging afleggen. De roeiers zaten elk in het midden van de doft op de riemen en roeiden een langen slag, waarbij de riem achterwaarts uitliep tegen boord. Daar was handigheid voor noodig, omdat de riem na het trekken onder den rechter- of linkerarm door te boord liep, waarbij de roeier z'n bovenlijf een kwartslag draaide. Men noemde dit „roeien met den giekslag”. De Whaleboot is van oorsprong Noorsch, had toen geen roer, doch een riem om mee te sturen en werd door de harponiers in de walvischvangst het meest gebruikt. Tegenwoordig beschikt de commandant, althans zeker aan boord van de „Tromp”, „Heemskerck” en „De Ruyter”, over een eigen motorsloep.

Windhapper. Het kan in de hutten en in de volksverblijven, vooral in Indië, benauwd warm zijn. Op de oudere schepen, waar men niet over luchtgekoelde buizen beschikte, zocht en vond men een middel om frissche lucht door de patrijspoorten in het benedenschip te krijgen. Men plaatste daarvoor door de open patrijspoorten scheppen of happen, die veel overeenkomen met de scheppen, die de kruidenier gebruikt, met dit verschil, dat het achtereinde open is en

het handvat dwars door dit achtereinde zit. Men zet de open zijde van deze scheppen, die men aan boord windhappers noemt, naar voren, als het schip in de vaart is, of anders naar de windzijde, zoodat de wind krachtig door het benedenschip stroomt. Als er een beetje zee staat is het beter de windhappers niet te gebruiken en de patrijspoorten te sluiten.

Z.

'n **Zachte plank opzoeken** is slapen op dek, hetzij als middagtukje, hetzij tijdens de zeewacht, als men niet op post staat, doch bij de hand moet blijven, om, als het noodig is in te grijpen. De manschappen van eerste- of hondenwacht, die niet direct een bepaalden post moeten bezetten, blijven toch beschikbaar en moeten „in de buurt” van den valreep blijven. Daar kunnen zij een zachte plank opzoeken, d.w.z. op het dek met 'n tikkertje gaan slapen. Op het dek, niet aan het dek, want op het dek gaat men liggen en *aan* het dek staat of loopt men. „'n Zachte plank opzoeken” zegt men ook wel voor een middagtukje doen (zie ook: „naar het lek luisteren” bij: **Lekdienst**), dat immers altijd op een tafel, bank of zóó op het dek gebeurt.

Zeerampvictualie. Leeftocht of mondvoorraad, in blik geconserveerd, die altijd aan dek in de nabijheid van de sloepen, in de daarvoor bestemde kasten is geborgen, om gebruikt te worden als de bemanning het schip met de sloepen moet verlaten.

Zeven gerechten, ook wel gewapend beton genoemd. Tijdens reizen naar het buitenland of het maken van langdurige oefeningen wordt deze maaltijd, die tot de zeekost behoort, zoo nu en dan verstrekt. In Nederland wordt deze maaltijd alleen op Goeden Vrijdag verwerkt. De samenstelling is: aardappelen, rijst, stokvisch (ook wel zeehaas geheeten), boter, en meel (om saus te maken), geb. uien, en augurken. Hoewel elk gerecht afzonderlijk gehouden wordt als het op tafel staat, voegt men naar eigen smaak een bepaalde hoeveelheid van elk gerecht bijeen, waardoor een zware kost verkregen wordt, vandaar de naam: gewapend beton. Met mosterd, peper en zout, dat altijd op tafel staat, wordt het geheel hartig gemaakt. In Indië voegt men daar gewoonlijk nog een heele serie gerechten aan toe.

Zindelijkheidsinspectie. Het eerste appèl, vóór den aanvang van de werkzaamheden, noemt men bij de marine zindelijkheidsinspectie. De baksmeesters moeten hun manschappen dan inderdaad op zindelijkheid inspecteeren. Aan de opleidingen wordt daaraan streng de hand gehouden en dit betreft niet alleen de kleeding en het schoeisel, doch ook gezicht, ooren en handen.

Zwabber. Er zijn twee soorten zwabbers aan boord, de stok-zwabber en de dekwabber. De stokzwabber bestaat inderdaad uit een stok, aan het einde waarvan een aantal wollen lappen kruislings met een zware pen in den stok bijeengehouden wordt. Deze wordt gebruikt om het dek te zwabberen, d.w.z. er met den natten zwabber overheen te gaan, telkens het water verfrisschende, zooals een huisvrouw dweilt. Om den zwabber droog te maken, draait men den stok los tusschen de onderarmen door; een sneldraaiende beweging, waardoor het water buitenboord spat en niet tegen boord. Want dan zwaait er wat! De dekwabber draagt den naam van „achttien-guldensgast”; van oudsher een gast (matroos), die 18 gulden per maand ontving. De dekwabber is een groote zware zwabber van geplozen touw. De strengen touw worden in een grommer (touwen ring) verzameld en met een stevig bindsel bijeen gebonden tot een kop. Daarna worden de touwen uitgeplozen. Men stuurt, bij wijze van grap, een jong matroos dan wel eens naar den kabelgast om de zwabberkam te halen, die natuurlijk niet bestaat (denk aan April-grappen). Men moet den dekwabber met beide handen aan den grommer, met groote halen over het natte dek halen. Aan het uitwringen van zoo'n zwabber hebben twee man een heele kluiif. De stokzwabber wordt gewoonlijk in het benedenschip, de dekwabber aan dek gebruikt. Deze laatste echter raakt uit de mode en men ziet ze nog wel aan dek liggen om als voetenveeg dienst te doen. Voor het droogmaken van het dek beschikt men sedert jaren over rubber schuivers met langen steel. De glazenwasschers aan den wal (velen van hen zijn oud-matrozen), hebben zeer waarschijnlijk deze methode van de marine overgenomen voor het droogschuiven van de groote winkelruiten.

Den naam zwabber hoort men overigens aan boord nog gebruiken voor den matroos derde klas en voor den luit. ter zee, die met het toezicht in het benedenschip belast is, doch dan „zwabber-kapitein” genoemd wordt. In het benedenschip immers kan men niet zooals

aan dek, waar het water door de spuigaten gemakkelijk verdwijnt, dekspoelen, d.i. met veel water gooien en het met bezems verwerken. In het benedenschip moet men op gewone dagen volstaan met zwabber en nog eens zwabber. Een andere lezing is, dat de toenaam „zwabber” ook gegeven wordt op de groote schepen met een drie-divisie-rol voor de drie luit. ter zee 1e klas, die officier zijn van een divisie.

**Een vervolg op dit boek zal zijn:
Vandersteng serie No. 2
Marine gewoonten en -gebruiken.**

AANVULLING.

Teneinde het naslaan te vergemakkelijken, hebben wij een groot aantal marinetermen, die in de toelichtingen in het boek werden genoemd, ook hieronder opgenomen met de cijfers van de bladzijden waar men deze vinden kan, althans zeker vinden kan voor zoover zij den lezer kunnen dienen om de beteekenis er van te achterhalen.

	Blz.		Blz.
Aan het wiel	119	De admiraal heeft geschoten .	16
Accubatterij	63	De Almacht	35
Achttien guldens gast	137	De Hel	112
Afgaan	92	Dekwaschbalie	31
Afschrijvers vóór	112	Dienstdoende	94
Afslechten	124	Dieptemeter	100
Afwaterend smarten	122	Dochterkompas	91
Alarmstelling	112	Dolgat	121
Alle hens voor den boeg . . .	19	Doorgeslagen snert	57
Alles op	92	Door het kluisgat binnen	
Ameraal	32	boord komen	84
Anemonemeter	36	Dreg	21
Anker visschen	21	Dronkemanstrap	73
Armen	20	Druklog	99
Azijnzuurhoutenkettingkabel-		Drijfanker	20
opsluitpen	22		
 		Echolood	100
Baakkatoen	26	Een hart onder den riem	
Baartijd	27	steken	121
Badkuip	47	Een kouwe pijp	116
Bakpoot	41	Ellis-stokers	85
Beleggen	36	Er is roering in de hieling . .	40
Beschietsel	48	Etat-major	59, 123
Boeisel	36, 122		
Boerenknoop	71	Galjoen-kapitein	83
Boordklampen	73, 132	Geen slag aan den bak krijen	30
Bouwman	113	Generaal schoonschip	54
Bovenrol	119	Girokompas	91
Brevetten	24	Gladdekschepen	28
Bij het lamieren van het gort-		Gooi het roer even aan lij .	119
water	67	Gribus	105
Bijzeuntje	30	Grondmonster	101
 		Grondschoten	98
Commandement der marine	16, 105	Groote halen onder uit den	
Convoyeeren	37	mok	103

	Blz.		Blz.
Haak of Haspel	69	Kombuispraatjes	88
Handdaggen	77	Koning van het roer	70
Handen	20	Kooi- en zakkenboer	93
Handenschoon	63	Kooischrobben	92
Handspaak	75	Koperzuigen	28
Hardbrood	93	Korvijnagels	83, 107
Hek-licht	23, 37	Krabbers	124
Hekbuiskamer	39	Kuildek	85
Heldenmoed	114	Laarzen	77
Hemeldragonder	34	Lammetjesmarkt	25
Het Anker	22	Langszaling	59
Het oude mannenzeil	27	Landingsdivisie	53
Hoedenlint	32	Lefpul	114
Hotelservies	29	Lem-lem	86
Hij krijgt op z'n baaitje	26	Looden ridder	119
Hij schuift in elkaar als een lange kijker	94	Lijfseizing	124
Ieder op z'n eigen doft	55	Meeuwengat	126
In de knijp roeien	115	Medusa	105
Ingeschoren	122	Midscheeps	15
Inhieuwen	23	Moederkompas	91
Jagers van Van Dam	121	Mogen wij zwijgen?	87
Jammerplank	69	Monding	55, 103
Julianakneiter	89	Musqueton	47
Jijn	21	Naar het lek luisteren	98
Kalven	59	Na breeuwen	46
K.D.'er	85	O-boot	78
Kapiteinszeuntje	84	Olifantspooten	46
Karveelen	28, 46	Omlaag	95
Kasteel	28	Onderzeesche schildwacht	100
Kielhalen	82	Ontledigen	133
Kielwaterlinie	82	Oorlam	36
Kielzog	82	Op de kist	82
Kikker	83	Op en neer	118
Kippenplank	31	Opmannen	56
Kinnebaksblok	38	Opperdek	85
Klamaai	92	Opschafte	121
Klare ankers	22	Op toerbeurt	72
Kloot	57	Oude wijvenknoop	71
Kluiverboom	59	Oudst-aanwezend	16
Knoopen	103	Over de rooie streep	133
Koebrug	85	Paleis	105
Kofferdam	48, 80	Parapluie-anker	21
		Patentlog	99

	Blz.		Blz.
Peilkompas	90	Takeling	37
Pelorus	90	Takels	38, 128
Permissie	68	Tappedekplaten	125
Piring (mal. bord)	6	Tegen zon	107
Plattehandsanker	20	Tentdek	80
Platte knoop	71	Tenue-patrouilles	26
Pluimgraaf	40	Thomson-lood	100
Poerlepap van Baadje	86	Thijs	112
Pompspil	23	Tieren	37
Psalmboek	116	Tikkertje	96
Pijekker	74	Toppenend	31
Raasdonders	44	Torpedoschot	48
Rad van avontuur	119	Trekstoof	69
Rambonetten	85	Tuniek	26
Reewacht	55, 96	Turksche knoop	19
Roeidollen	55	Tusschendek	85
Roethaan	104	Uithouders	121
Rotmok	56, 87	Uitporren	108
Rijsttafel-belazer	87	Uit zijn roer loopen	119
Rijzen	108	Vallen van de ra	77
Schacht	20	Valreeptrap	18
Schadeloos	133	Van de kist	82
Schaftzeil	29, 121	Vast ketting steken	21
Scheerlijntjes	92	Verhalen	20
Scheepsbeschieters	48	Verlijeren	56
Schoonschip	54	Verse balie	88
Sjorlijn	92	Vetput	80
Slagputs	117	Verwerpen	20
Slof	122	Vingerling	119
Slothout	41, 59	Vlaggekapitein	52
Smarten	122	Vlaggeparade	110
Sok-varen	15	Vlaggeschip	16, 123
Staalmanntjes	89	Vloeien	20
Staatsmarine	78	Vlootaalmoezener	34, 79
Standaard	16	Vlootpredikant	34, 79
Statietrap	18	Vluchten	55
Steeken-gestoken	22	Voor anker liggen	15
Stelling	16	Voorgaats	47
Stokloos anker	20	Vruchten op water	45
Stormladder	73	Vrije prik	136
Stoomen	131	Vuurplaat	80
Stoot	37	Wachtindeeling	66
Stroppen	37, 124	Waterverdeelbak	19
Strijkijzers	38, 119	Wegering	48
Stuurreep	70	Werp	20
Suiker in me rijsie	114		

	Blz.		Blz.
Wil	122	Zette bord	64, 70
Windboom	23, 75	Zeuntje	30, 95
Wipper	16, 38	Zonnetjesschieten	127
		Zoo van den kok	45
Zaling	59	Zwaar vertuid liggen	15
Zeewacht	44	Zwarte koor	104

De schrijver zal het zeer op prijs stellen op- of aanmerkingen, aanvullingen e.d. te ontvangen, opdat daarmede bij een volgende uitgave rekening kan worden gehouden.

Hij merkt hierbij tevens op, dat het in de bedoeling ligt een aantal van dit soort boeken te doen verschijnen, waardoor men een zoo veelzijdig mogelijk beeld krijgt van onze Marine en onze marinemannen.