

MET HR.MS. KRUISER „DE RUYTER” HET ZEEGAT UIT!

Een niet-alledaagse kennismaking was de tandheelkunde in klein verband beschoren. Een aantal (klinische) studenten uit Groningen en Utrecht was door de vriendelijke bemiddeling van het Hoofd Tandheelkundige Dienst Zeemacht, Kapitein Luitenant ter Zee coll. J. Hoekstra, in de gelegenheid gesteld van zeer nabij kennis te maken, zoal niet met de dagtaak, dan toch met het milieu waarin de varende marine-tandarts is opgenomen.

Om een en ander een natuurgetrouw cachet te geven, waren zij uitgenodigd voor een zeetochtje aan boord van Hr.Ms. „de Ruyter” van Rotterdam naar Den Helder. Voorwaar een unieke gelegenheid om nog wat meer te zien dan de praktijkkamer van onze bevaren collega Salemans op een der grootste oorlogsbodems en nog wel van binnen uit en bovenaf.

Behoeft het vermelding dat het aantal gegadigden de daarvoor beschikbare ruimte verre overschreed? En zo moesten zelfs de klinische studenten nog worden uitgedund tot het toelaatbare vijftigtal (door het lot) uitverkorenen. Dat ook de bevoorrechte hoogleraren in deze gunst deelden en bijgevolg goed vertegenwoordigd waren, zij hierbij volledigheidshalve vermeld.

Dus werden op 4 Juli j.l. de gasten aan boord verwelkomd, waarbij de docenten door de commandant, kolonel W. J. Krus, in diens hut op de koffie werden genood, terwijl de studenten in de longroom werden ontvangen.

Hierna werd klokslag twaalf het imposante ontmeren aan de Parkkade vanaf het hoofddek gade geslagen, terwijl de bemanning voor de gebruikelijke parade stond aangetreden om aan de afvaart de nodige plechtigheid te verlenen. Een vialt stoeie sleepboten, op het karwei berekend, maakten vast en weldra was er voldoende water tussen kade en schip voor de eerste sensatie dat de reis begonnen was.

Alleen een eenzame laatkomer (en waarlijk niet de eerste de beste) stond op dat ogenblik, toen het schip reeds deugdelijk afstand had genomen, nog op de wal. Maar hij trof het nog net. De gestreken motorschouw vormde de laatste band en zo werd de verlate gast in luttele seconden met boot en al binnen boord gehesen en prompt aan dek gezet. Eerlijk gezegd, wat kan men nog meer verlangen?

De Waterweg als altijd even indrukwekkend door zijn gigantische industriële entourage, de schepen uit aller heren landen en het sloopvaartbeweg van groot tot minder groot formaat. We passeren de splinternieuwe antarctische grootmoordenaar die, door de dierenbescherming blijkbaar ongemoeid, zijn bloederige gang mag gaan. Wij kunnen met de beste wil deze deviezenverdiener geen goede reis wensen. Dan de uitgebrande en geblakerde „Johanneshus”, door de jongens van Leen Smit op de elementen en de concurrentie veroverd. Met nog een beetje meer durf, zoals onze mentor het verklaart.

Een schip dat men bezig is te verhalen, komt fut- en stuurloos dwars in „ons” vaarwater. Op het voordek van de „de Ruyter” is alles gereed om zo nodig het anker te laten vallen. Het hoeft niet, wel moet een van de sleepboten ijlings de tros laten schieten om zelf rakelings vrij te komen. Geruisloos en in verwijtvol

zwijgen drijven we aan de weerloze schuit voorbij. Het had hem een stuk van zijn huid en de rest, onze kruiser hoogstens een kwastje blauwgrijze verf kunnen kosten. Dat is zo onze stellige overtuiging.

Naderhand mogen wij, als het niet druk meer is, op de navigatiebrug even een kijkje nemen. Zes figuren, de commandant in het midden, staan elk voor een raam zwiĳgend naar buiten te turen, ieder voor een toestel waarvan de betekenis de leek ontgaat. Een gedempt commando zo nu en dan, wordt door een stem herhaald. Rustiger dan daar kan het niet. Het schip glijdt als onbewogen tussen de oevers door de rivier af.

Men heeft voor ons kortstondig verblijf een heel programma samengesteld om de tijd leerzaam te korten en aanschouwelijk enig begrip te geven van wat er aan boord van een varende oorlogsbodem alzo te doen is. Daartoe worden wij in groepen achtereenvolgens rondgeleid over het dek, door het onderschip en in de machinekamer om ten slotte met het inwendige van de geschuttores kennis te maken.

Ingeleid door de personeelsofficier geven vier deskundigen vooraf een uiteenzetting over doel en betekenis van wat ons daarna zal worden getoond.

We wandelen door onafzienbare gangen met overal deuren waarachter bemanningsleden bezig zijn met het verrichten van de uiteenlopende taken die op een kruiser in oorlogstijd moeten worden vervuld, opdat deze zijn eigenlijke werkzaamheid kan verrichten: de vijand — zoals het wordt geheten — schade toebrengen. Dat zulks meer beoogt dan een deuk in de schoorsteen of glasschade aan de patrijspoorten zullen ook de enkele dames onder het gezelschap wel verstaan hebben. Niet voor niets draaien en knikken de radarantennes hoog in de masten zonder onderbreking. En in het onderschip is de aandacht in vele vertrekken voortdurend gespannen; waarop, dat dringt uiteraard niet tot ons door.

In de gangen gaan de wanden en zoldering schuil achter brede stroken leidings en buizen van allerlei dikte. De electriche inrichting aan boord, waarmede een stad als Dordrecht rijkelijk van stroom zou kunnen worden voorzien, vormt het centrale en perifere zenuwstelsel waarop de functies van het gehele schip zijn ingesteld. Schakelborden stellen in staat om schade door treffers tot afzonderlijke secties te isoleren, opdat het daardoor onderbroken werk zo goed mogelijk door de andere kan worden overgenomen, althans niet geheel wordt verlamd. Waterdichte schotten worden vandaar gesloten opdat het schip blijft drijven. Daarom zijn ook de twee turbine-eenheden voor de beide schroeven in voor- en achterschip onafhankelijk van elkaar opgesteld.

Wij dalen door te onzen gerieve geopende luiken langs steile ladders naar het hart van het schip. Het eerste is een attentie voor ons, het verkeer gaat normaal door het mangat dat zich daarin bevindt en met een deksel kan worden afgesloten. Op de stookplaat wordt niet meer wat men noemt gestookt; loeiende oliebranders zorgen voor de felle vuurgloed, die door kijkglasjes wordt waargenomen. Het is er heet en zeker niet geruisloos. De ruimte voor de dienstdoende bemanning tussen de ketels is maar afgepast. Ladders op en af door weer andere luiken voeren naar de machinekamer, waar de turbogenerator de glimmende schroefas doet wentelen. We zijn inderdaad onder in het schip aangeland; door een rooster in de vloer is de bodem zichtbaar waarop wat lekwater traag schommelt. De turbine, die op manshoogte ter zijde de schroefas aandrijft, laat zich ook acoustisch terdege gelden, een gesprek op allerhoogste toon laat zich nauwelijks

verstaanbaar voeren. Voor het overige heerst er, gelijk overal elders, onverstoorbare rust. Niemand houdt de duizenden P.K.'s, gelijk in de werfadvertenties, met zijn handen in toom; in plaats daarvan laat ieder alleen zijn blik glijden langs de reeksen wijzerplaten, die alleen voor ingewijden begrijpelijke taal spreken. Slechts de scheepstelegraaf vormt de zichtbare verbinding met degenen, die het schip zijn koers geven. Omtrent de snelheid is men beneden volledig op de hoogte. De wijzer staat op „vaart" en dit verklaart het ongemoeid laten van de nuchtere handwielen; de leek vermoedt dat daarmee de snelheid wordt geregeld. Omtrent de uitwerking dringt visueel niets door tot de mannen, die hier de wacht houden; zij denken alleen in toeren van de roterende schroefas. Van wat in de andere machinekamer gebeurt blijft men hier onkundig. Geen zweem van romantiek, hoogstens spanning, dat is de conclusie van de leek uit hetgeen hij waarneemt op de blinde stookplaat en in de even schelverlichte machinekamer.

Onze geleiders worden niet moe ons ook verder een blik te gunnen in allerlei ruimten van veelsoortige bestemming. Ook die voor de uiteraard omvangrijke materiële verzorging van de duizendkoppige bemanning; de kombuis en wat dies meer zij. Wij storen bij onze entree de bakkers in hun ongetwijfeld verdiende middagdutje op de deegtafels.

De tocht gaat ten slotte naar de barse geschutturens, waarvan de gepantserde deur voor deze gelegenheid open staat. Als het menens is doet men het wel anders. Er is, vinden wij, maar bitter weinig ruimte voor de bedienings-mansschappen tussen de stugge gebinten. Men legt ons uit hoe de granaten vanuit de diepte, waar licht brandt, naar boven en in de vuurmond worden gebracht. Ongebruikt is het sluitstuk netjes afgesloten met een blinkend gepoetste plaat. Bij wijze van demonstratie wordt deze pneumatisch verwijderd. Een slag als van het schot zelve, althans naar onze gewaarwording. Hoe moet het in dit stalen gewelf toegaan als de 15 cm granaten eruit gejaagd worden? Beginningen, zo wordt gezegd, raken er spoedig van over hun toeren. Ook hier geen uitzicht, zelfs geen kijkgaatje; het kanon wordt door de centrale vuurleiding gericht en afgeschoten zodra de lading is aangebracht. Trouwens alle bediening op deze hypermoderne kruiser is geautomatiseerd op tien procent na, die nog door de mens moet worden verricht, zijn emotionaliteit ten spijt. Maar niemand, die in het gecompliceerde raderwerk is ingeschakeld ziet de uitwerking van wat hij doet, ook de kanonnier schiet op een voor hem onzichtbaar doel. Er is maar één man uitgezonderd: die van de centrale vuurleiding, al is dan veelal het radarscherm zijn enige visuele bron van informatie.

Uiteraard gaat, niet het minst, de belangstelling uit naar de cabine van de tandarts, die deel uitmaakt van de ziekenboeg alwaar de officier van gezondheid voor een goed deel de rol van bedrijfsarts vervult vanwege de onvermijdelijke ongevalsletsels. Ook hier uitsluitend kunstlicht, voor het overige beantwoordt de moderne tandheelkundige installatie aan ook op de wal geldende eisen. Uit latere gesprekken in de longroom vernemen wij dat niet minder dan 4 procent van de jeugdige leden van de bemanning in staat van algehele tandeloosheid moet worden gebracht, hetwelk de verwijdering van nog niet doorgebroken verstandskiezen tot een aparte tak van bedrijvigheid maakt. Ook voor wie het nog niet weten mocht, zelfs het kunstgebit is niet onvatbaar en heeft zijn belager: de zeeziekte, die in een onbewaakt ogenblik aan deszelfs werkzame periode een ontijdig einde verbindt. Wie daarna voor de schade opdraait, de marine of



De verlate deelnemer komt aan boord



Belangstelling bij de operationele verwijdering van het corpus alienum uit de schroef van de motorschouw



het slachtoffer, is met een onsentimenteel doorhakken van deze Gordiaanse knoop beslist. In dit milieu is zeeziekte geen met medelijden beladen begrip.

Natuurlijk komt ook de varende tandarts ter sprake. Het blijkt dat ieder (van de weinige gegadigden veronderstellen wij) de kans krijgt een half jaar deze functie te vervullen. Als wij marine-tandarts waren zouden wij het wel weten. Zelfs al zouden wij het liefste meisje al die tijd onbeheerd laten. „Go and see the world and get paid for it.” Dat is ook het devies van ministers en vrijgestelden en de velen die in hun kielzog meevaren. Maar wij zijn nu eenmaal geen militair en maritiem volk voor dit soort functies. Niettemin zijn er bij de bestaande regeling marinelandartsen nodig en zo heeft men langs andere weg er naar gestreefd de functie aantrekkelijk te maken. Zowel door de Tandheekkundige Dienst der Kon. Landmacht als door die van de Kon. Marine, aldus vernemen wij van overste *Hoekstra*, is aan de minister voorgesteld om voor tandheekkundige studenten, naast de bestaande mogelijkheid zich als toekomstig officier-tandarts voor een periode van 10 jaar te verbinden, deze mogelijkheid ook te openen voor de duur van 5 jaar. De bekende premie van f 15.000.—, welke voor studenten van de Universiteit te Utrecht met f 2.500,— wordt verhoogd, zal dan ook gehalveerd worden.

Dit is dan vooral bedoeld voor studenten, waarvan de studie reeds voor een groot gedeelte gevorderd is en die gedurende de laatste jaren van hun opleiding gaarne nog een financiële tegemoetkoming ontvangen. Vooral, indien deze studenten toch dienstplichtig zijn, is dit ongetwijfeld een aantrekkelijke mogelijkheid om zonder schulden te maken het tandartsdiploma te behalen, terwijl het ook nog toegestaan is gedurende deze militaire diensttijd buiten de diensturen eigen praktijk uit te oefenen of in aanmerking te komen voor een premie wegens praktijkderving.

Hoe machtig interessant het overal is, men gaat toch ook uit varen om de sensatie van de zee. Het weerbericht had als zijn mening gegeven matige tot vrij krachtige Z.W. wind. Het water is vrij hobbelig maar de „de Ruyter” ligt vast op de golven. Van stampen en slingeren is nauwelijks sprake, althans voor wie daarop heimelijk gehoopt had. Tenminste bij de (economische) kruissnelheid waarmee wordt volstaan. Wat later op de middag komt plotseling een lichte trilling in het schip en het stampen neemt duidelijk waarneembare afmetingen aan; de vaart blijkt opgevoerd tot 24 knopen. De schijnbaar in zichzelf gekeerde, grijze grimmige kolos snijdt een brede voor in het bewogen water, de sneller wengelende schroeven stuwen het kielzog tot schuimende golven, die hoog boven het lage, deinende achterdek optornen doch het bij de wedloop moeten afleggen. Wel komt wat buiswater zo nu en dan over hetwelk de argelozen verrast en het stalen dek glibberig maakt. Opletten is de boodschap.

De tijd verstrijkt ongemerkt en zo komt tegen het vastgestelde uur van aankomst de kop van Noord Holland in zicht. Wij naderen het eind van de reis. In verband met de schietoefeningen de volgende dag zal de kruiser op de rede ten anker gaan, hetgeen betekent dat de gasten moeten overstappen. Dit levert enige stagnatie op, de gestreken motorschouw krijgt een draad in de schroef. Geen nood, hij wordt weer aan boord gehesen en onder grote belangstelling wordt met het mes de spoedeisende operatie verricht. Er zit een degelijk stuk touw op de as. Opnieuw gaat de boot te water, nu om de gasten in groepen over te nemen. Stroom en deining vereisen sterke handen en een op volle toeren

draaiende motor om de schouw bij de valreep zo aan te houden dat zonder risico kan worden over gesprongen. Dan gaat het in snelle vaart naar de haven.

Vanuit de trein hebben wij nog een laatste blik op de „de Ruyter”, waarvan in de verte het silhouet boven de dijk uitsteekt. Als om ons nogmaals in te prenten welke bijzondere belevenis wij die dag rijker zijn geworden.

B.