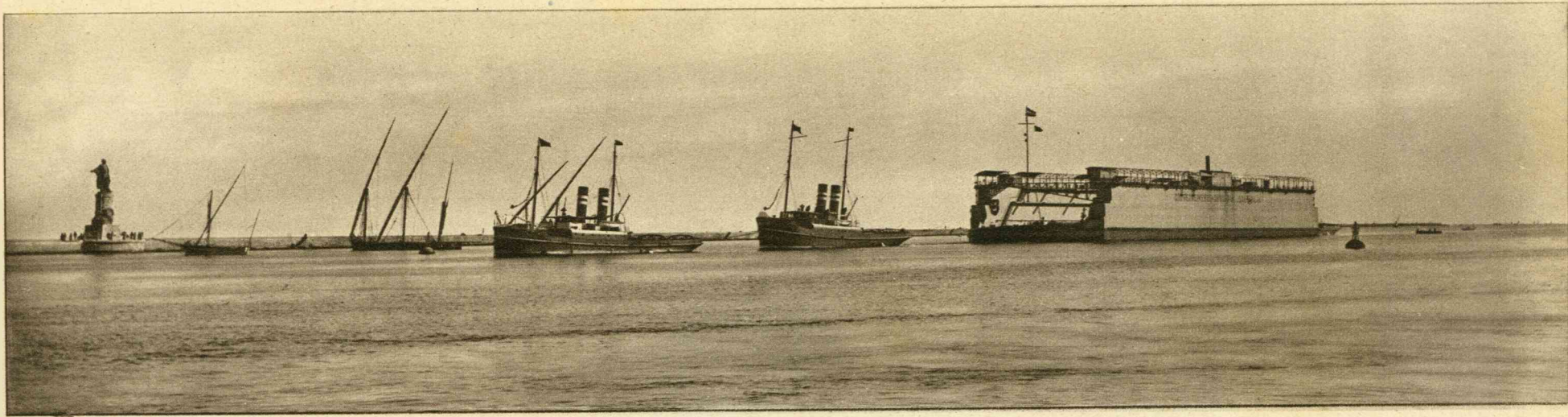


EEN BELANGRIJKE SLEEPTOCHT

door P. N. Van Reems



AANKOMST OP DE REEDE TE PORT-SAID

DEN 23sten Juni van het vorige jaar trok het sleepdienstbedrijf aan den buitenkant van 't Nieuwediep de algemeene aandacht toen het reusachtige gouvernementsdroogdok „Soerabaja,” gebouwd door de Nederlandsche Scheepsbouw-Maatschappij op een terrein buiten de Oranjesluizen te Amsterdam, naar Nederlandsch-Indië moest getransporteerd worden en het overbrengen van dit kostbare stuk werk opgedragen werd aan de „Atlas” en de „Titan”. 's Morgens elf uur gingen beide krachtige sleepboten voor het splinternieuwe kolossale gevaarte van 14.000 ton en werd onder warme belangstelling vanwege autoriteiten en marine en burgerij een aanvang gemaakt met de groote reis van 9000 Eng. mijlen — een moeilijke en gevaarvolle onderneming, die van het Marsdiep tot de Soerabajasche haven uitmuntend is volbracht. En daarom: hoeden af voor de mannen, aan wier zeemanschap en volhardende toewijding de vervulling te danken is van deze kranige daad, welke den goeden naam der Hollandsche sleepbootrederijen aanzienlijk heeft vergroot — hoeden af voor de kapiteins J. Bakker en C. Spanjer, voor hun bemanningen en voor het dok-volk — hoeden af voor al deze wakkere mensen, die zeven maanden geleden vertrokken en een dezer dagen hier weer behouden aankwamen.

Toen de tijding van de binnenkomst ons bereikte, zijn we zoo vlug mogelijk naar de Buitenhaven getrokken om de gezagvoerders te complimenteeren, om alle thuisveranden te begroeten.

De twee booten, die zelden zóo ver van huis gaan — de hooge en fiere „Atlas” en de ietwat lager gebouwde „Titan” stoomden kalm en rustig in de haven en namen zonder uitbundigheid van vertoon doodeenvoudig hun oude ligplaats weer in, alsof ze voor ernstige zaken er eventjes op uit waren geweest, alsof ze kort onder de kust bij stormachtig weer en in de felle branding een karwei hadden opgeknapt.

Verlangend een en ander van de stellig interessante wederwaardigheden der lang niet alledaagsche Oost-Indische reis te vernemen, hadden we den chef, den heer J. Bakker, het liefst dadelijk een onderhoud willen verzoeken om hem te interviewen, maar dit kon natuurlijk niet. Stel je voor, je komt net uit de Oost en bent nauwelijks binnen en zit nog midden in de allereerste drukte, of daar komt al direct een reporter op je af om je uit te hooren! Doch 's avonds zijn we naar de Nieuwstraat gegaan, vonden den kapitein gezond en wel en opgeruimd in zijn gezelligen huiselijken kring en hier stond hij ons met de meeste welwillendheid te woord.

„We hadden een enorme reis voor den boeg,” aldus begon de heer J. Bakker als leider te vertellen „en wisten welke gevaren zich zouden kunnen voordoen. doch met moed verlieten we 23 Juni de reede van Texel en met het vaste vertrouwen dat het droogdok op zijn bestemmingsplaats zou komen. In de eerste plaats waren we bewust van de voortreffelijke goede eigenschappen

onzer booten, die vóór het vertrek tot in de puntjes waren uitgerust met speciale Amerikaansche trossen, zoeklichten, draadloze telegrafie, duikerstoestel, stoompompen voor mogelijke lekkage en nog zooveel andere extra dingen. En dan gingen we naar zee met een ferme bemanning, met bekwame lui, ervaren in hun vak — met menschen, op wie je om zoo eens te zeggen kan bouwen.

Het eerste traject, van de Texelsche reede tot Algiers, werd zonder stoppen afgelegd. Gedurende den tocht in de Noordzee en het Engelsche kanaal en de Golf van Biscaye hield het weer zich goed en ook langs de Portugeesche kust hadden we geen reden tot klagen. Alleen door den Portugeeschen Noorder, d.w.z. een wind die veel zee veroorzaakt, waren we nu en dan genoodzaakt langzaam te stoomen, om zodoende te voorkomen dat de sleep-trossen, die veel moesten doorstaan, afbraken. U moet weten, dat een log lichaam als het dok feitelijk niets meegeeft, het stuurde verbazend slecht en had dikwijls vreemde kuren, in het bijzonder met een harde bries, dan hing het dwars achter, zoodat we voortdurend den naam „Soerabaja-droogdok” als een reclame-bord voor ons hadden.

Of het vlug in zijn werk ging? Nou, mijnheer, om u de waarheid te zeggen, we vaarden kort naast elkander, de „Atlas” rechts en de „Titan” links en het gebeurde wel eens dat mijn collega Spanjer, nu we pas onderweg waren, van de brug over de verschansing gluurde en met handgebaar te kennen gaf: „Wat zal het een lange reis worden! „Evenwel aan alles raak je gewoon ook aan een gangetje waarmee we vooruit kropen.

Te Algiers werd de kolenvoorraad aangevuld en, uitgezonderd enkele voorkomende ongemakken, ging alles naar wensch en kwamen we den 4den Augustus, tegen den avond, voor den ingang van Port-Said. Tijdens de drie dagen die we daar vertoefden, werd opnieuw kolon geladen en het voedingswater voor de ketels voorzien en den 8sten Augustus, 's morgens vroeg, vertrokken we, gingen het Suez-kanaal door en ankerden 's avonds om acht uur op de reede van Ismalia. Hier werd de nacht doorgebracht en bij het aanbreken van den dag, gingen we weer onder stoom, doch in den voormiddag, op last van den inspecteur van de Suez-Maatschappij, werd andermaal geankerd in het groote Bittermeer. Den volgende morgen gingen we vroegtijdig ankerop en kwamen zonder hindernissen des namiddags in de baai van Suez, waar we het dok op een veilige plaats ten anker brachten. Met het oog op den zuid-west-moesson, het slechte weer dat in dien tijd van 't jaar tusschen Aden en Colombo kan heerschen, werd geen haast gemaakt, daar we te Aden toch eenige dagen moesten vertoeven en wel zoolang totdat gunstige berichten omtrent het afnemen van den moesson waren ingekomen, wat in het belang was van het dok, want met bedoelde weersgesteldheid kan het soms in de Arabische Zee danig spoken.

Den 18den Augustus werd ankerop gegaan en de afgebroken reis hervat en kwamen we, na de Golf van Suez, zoo langzamerhand in de Roode Zee. Hier was het weer alle dagen uitstekend. Een licht koeltje van achteren, maar een hitte, die meer dan ondragelijk was. De thermometer wees in den nacht van 96 tot 98 graden en overdag hadden we soms 119 in de schaduw. Op de tweede helft, in het zuidelijke gedeelte, beleefden we nog een zandstorm, die ons noodzaakte de machinekamer-kappen en alle overige toegangen af te sluiten, wilden we niet alles vol laten stuiven. Diezelfde zandstorm, welke gepaard ging met stormwind en veel zee, veroorzaakte een buitengewone drift, waardoor het dok gedurig afzakte en omdat er dan maar 40 à 45 mijl ruimte onder lij bleef, was onze positie heelemaal niet rooskleurig.

Perim werd niet aangedaan en we gingen dus koers zetten op Aden. Daar werden twintig dagen doorgebracht en terwijl het dok voor vier ankers werd gelegd en wij dien tijd besteedden om alles aan boord van de booten beurtelings na te zien, had het nieuwe reuzen-werk van Holland, bestemd voor de overzeesche bezittingen, véél bekijks. Onder de nieuwsgierigen waren eenige journalisten en men was vol bewondering, vol lof over den grooten ondernemingsgeest van het kleine Nederland.

Toen we voldoende zekerheid hadden, dat de west-moesson was gaan liggen, werd de reis voortgezet. Hoewel we gedurig met veel tegenstroom, harden wind, hevige buien en veel zee hadden te doen, waarbij het dok af en toe 16 graden slingerde, kwamen we behouden te Colombo aan en na de kolenvoorraad hier aangevuld te hebben, vertrokken we den 18den October naar Sabang, gingen vervolgens door de straten Malakka, Doerian, Berhala en Banka. Vooral in de laatste drie straten moest met zeer veel tact gehandeld worden, daar wind- en regenbui het navigeren zeer bemoeilijkten.

In de Javazee was het weer prachtig en den 20sten November werden we voor den ingang van Soerabaja van een loods voorzien, die ons den volgende dag op de reede bracht, zoodat wij met gunstig tij het dok in de torpedoboothaven van het marine-etablisement konden afleveren.

Nog voor dat we gemeerd lagen, kwam de kapitein ter zee Hosang en nog eenige marine-autoriteiten per barkas ons verwelkomen en werd ons in het Oranjehôtel een diner aangeboden, waarbij onze bemanningen op recht hartelijke wijze werden gehuldigd. En ook later werden we aan boord van „De Zeven Provinciën” door den vlootvoogd Goedhart bijzonder vriendschappelijk onthaald, die zeer ingenomen was met het feit dat Nederland op deze manier weer eens als zeevarende natie een mooi figuur maakte.

De terugreis had onder gunstige omstandigheden plaats tot Port-Said. Hierna werd in de Middellandsche Zee tot aan Gibraltar zeer slecht weer met hooge zee van het westen aangetroffen. Eenmaal onder de Hollandsche kust, bewesten den Rotterdamschen Waterweg, werden we draadloos verwittigd door de directie dat op de hoogte van Scheveningen een Duitsch stoomschip in aanvaring was geweest en hulp noodig had. Ach ja, het leven bij de sleepdienstrederij is zeer wisselvallig. Maar wat ik u nog even zeggen wil: de draadloze telegraphie is toch maar een mooie uitvinding. Daarvan hebben we op zee merkwaardige staaltjes ondervonden. Bijvoorbeeld de ramp van de „Volturno” in den Atlantischen Oceaan werd ons door meer dan één stoomschip bericht. In de straat Banka werden we door de torpedojagers die van Holland naar Indië voeren, draadloos geluk gewenscht met het schitterend succes. Op vijftig mijl afstand van Soerabaja werden we draadloos verwelkomd. Met voorbij varende schepen van de stoombootmaatschappij „Nederland” hebben we draadloos berichten gewisseld. Op 92 mijlen van Aden kregen we een draadloze mededeeling omtrent de stranding van het Engelsche stoomschip „City of Agra.” En ook nog hier op de Hollandsche kust, dat ten zuiden van Egmond een stoomtrawler gestrand was.”

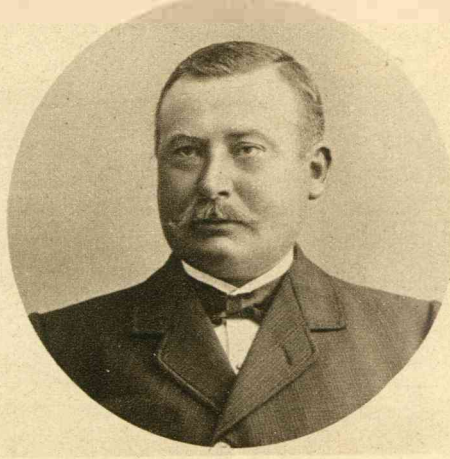
Hier was de kapitein aan het einde van zijn verhaal gekomen en daar het inmiddels middernacht was geworden en de heer Bakker zichtbaar naar welverdiende rust verlangde, namen we haastig afscheid.

©©©



J. BAKKER,
Kapitein van de sleepboot „Atlas”

(foto C. Bethlehem)



C. SPANJER,
Kapitein van de sleepboot „Titan”

(foto S. Dijkstra)