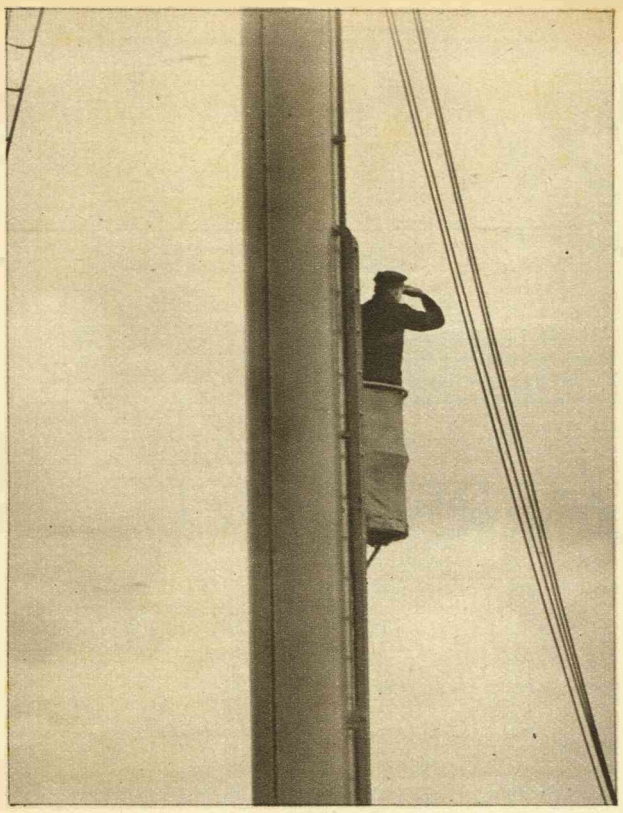


„Mijn in zicht". De uitkijk in den voorsten mast.

Hoe er voor de veiligheid van passagiers op Zee-booten gezorgd wordt

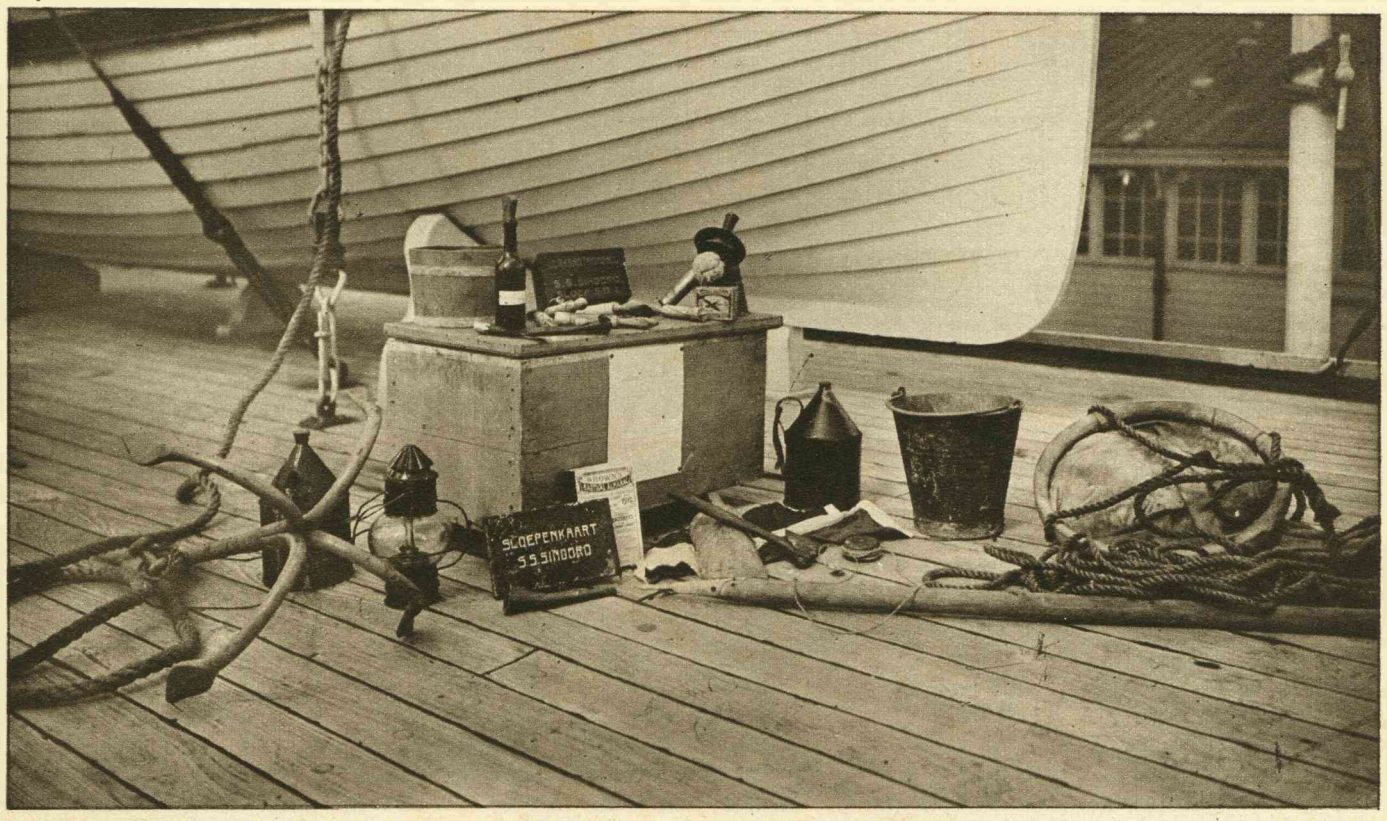
Toen wij, jaren geleden, een uitstapje maakten naar Engeland, Hoek-Harwich, 12 uur 's nachts weg, 6 uur 's morgens in Engeland, toen gingen we tegen middernacht aan boord met de gedachte het eerste uur te genieten van den prachtigen midzomernacht op zee — en vervolgens rustig te gaan slapen totdat de Engelsche kust aangekondigd werd. Aan reddingsmiddelen dachten we geen oogenblik. De reddinggordel in onze hut zal er zeker wel geweest zijn, een kaartje van de sloep zeker ook, maar noch wij, noch onze reismakkers dachten erover daarvan nota te nemen.

Zoo veilig en zeker was langzamerhand de overvaart op zee geworden, ook en vooral op de groote oceaanstoomers, zoo comfortabel en gevaarloos als een tocht op een Hollandsch binnenwatertje, dat pas een ramp als die van de Titanic het belang van goede reddingsmiddelen schril deed uitkomen.

Dat belang behoeft in deze dagen geen betoog meer. De rij van schepen, ook van Hollandsche, welke ten offer vielen aan mijnen en torpedo's is zoo groot, dat feitelijk alleen de aanwezigheid van goede reddingsmiddelen de vaart op zee in stand houdt. Want ongetwijfeld is het heel en al daaraan te danken, dat er niet meer menschenlevens te betreuren zijn en dat onze schepen steeds weer de vaart wagen. Immers bij vrijwel alle schepen was er tijd om in de sloepen te gaan. Het is dat bewustzijn, dat er nog groote kans op redding is, dat de vaart in stand houdt.



De laatste man van boord in de sloep gaand.



Wat elke sloep alzoo meevoert (zie 't artikel).

Wat de gevaren betreft, de grootste zorg veroorzaken natuurlijk de mijnen. Daarvan drijft de zee als 't ware vol. Zijn er op onze kust niet reeds meer dan duizend aangespoeld, daargelaten die, welke op zee door onze oorlogsschepen vernietigd zijn? Feitelijk moeten de boven water drijvende mijnen onschadelijk zijn. Vele zijn 't ook, maar lang niet alle... Goede uitkijk aan boord om die dingen, die zich als kleine boeien (de Duitsche met nopjes, de Engelsche met een dwarslat) vertoonen, te ontvaren is dus een eerste vereischte. Daarom wordt er in het mijnengebied voornamelijk bij daglicht gevaren en liggen de schepen 's nachts ten anker. Maar ook dan schuift er door den stroom nog wel eens zoo'n helsch ding langs 't schip. Op de uiterste punt van 't schip en hoog in den mast staan twee uitkijken tijdens de vaart over het zeevlak te speuren naar de zwarte stippen. Ook op de commando-brug richten de officieren steeds hun kijkers op de oneindige golvende watervlakte of niets verdachts opduikt. En natuurlijk wordt er voor gezorgd, dat het schip zoo'n drijvend ding, dat oorspronkelijk onder de oppervlakte verankerd was, niet tegen zijn corpus krijgt. En voor de mijnen, die nog verankerd zijn, kan men zich in 't geheel niet hoeden.

Mijnengevaar is er dus altijd en daar er bovendien „bij vergissing" wel eens getorpedeerd wordt, 't zij onverwacht..ts, 't zij met 5 minuten tijd om in de sloepen te gaan, wordt er, direct vanaf het oogenblik, dat het schip in zee komt, gevaren met gereed hangende sloepen. Dat wil zeggen, dat zij buiten boord hangen aan uitgedraaide davits en niet zooals gewoonlijk vastgesjord op het sloependek, zoodat in geval van een mijn-ontploffing of torpedeering in enkele minuten het schip verlaten kan zijn. Natuurlijk gaat dat met passagiers niet zonder te voren oefening gehad te hebben. Die oefening gebeurt dan ook zoodra het schip buitengaats komt of wel als het nog voor den kant ligt. Elk passagier weet dan reeds alles van de regeling: buiten zijn hut, bij de deur, is een kaartje met zijn naam en sloepennummer, boven zijn kooi ligt het zwemvest gereed; op de dekken zijn aanwijzingen waar de sloepen staan; in de zalen en verblijven zijn eveneens z.g. „sloepenrollen". Maar toch zou er 'n chaos ontstaan, en daardoor allicht een paniek, als de menschen niet eerst practisch oefenden. Dus: vóór de gevaarlijke zône bereikt is, eerst sloep-exercitie. Dan kan in drie à vijf minuten het schip ontruimd zijn, nadat de vier stooten op de fluit het bekende nood-sein gegeven hebben.

De bemanning, hoe vertrouwd ze ook langzamerhand met de sloepen geworden is, oefent ook wanneer het schip voor den wal ligt. Hoe rapper immers alles gaat, hoe vertrouwder. De inrichting om de sloepen te laten strijken is natuurlijk op snelheid berekend. In een oogwenk is het dekkleed eraf. Twee handgrepen en de vastgesjorde sloep hangt los in de takels. In een minimum van tijd zijn de davits uitgedraaid en kan ieder plaats nemen. Maar, zooals gezegd, die voorbereiding is nu niet noodig, want de sloep hangt uitgedraaid en ieder kan direct zijn plaats vinden, en de sloep kan gestreken





Terwijl in gewone omstandigheden de sloepen in dezen toestand aanwezig zijn tijdens de vaart, hangen zij nu in de gevaarlijke zône geheel gereed buiten boord.