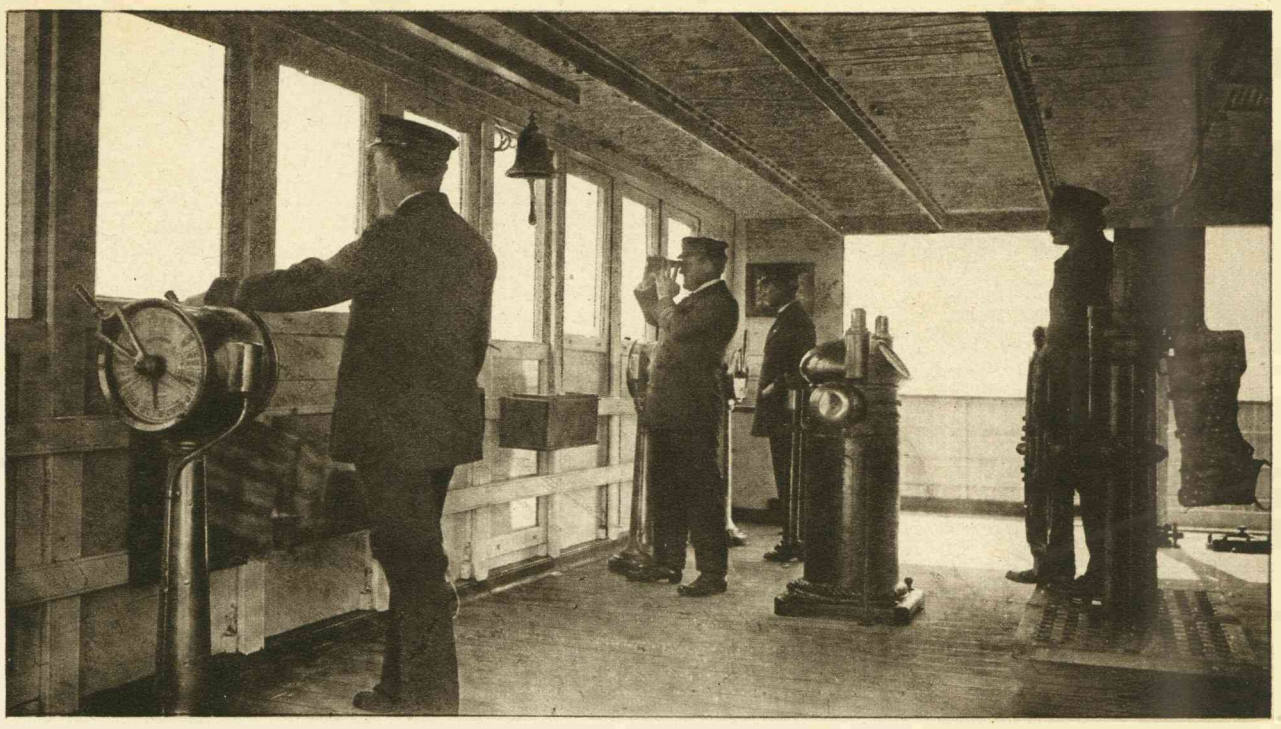
worden door twee man, die nog aan boord blijven. Zoodra zij dan 't water raakt, geeft men één ruk aan de handle en de takels zijn los.

Dat moet natuurlijk, anders zou zij nu eens op 't water drijven, dan weer ineens aan de takels hangen en allicht te pletter stooten. Een vanglijn houdt haar nog langs 't schip, tot de twee man, die de takels vierden, zich daarlangs van boord hebben laten glijden. Dat het strijken bij ruw weer lang geen gemakkelijk werkje is, is begrijpelijk!

Het aantal menschen, dat er in zoo'n sloep gaat, hangt natuurlijk af van haar grootte en drijfvermogen. In de sloep is op practische wijze zoovéél mogelijk opgeborgen wat tot de meest noodzakelijke dingen behoort. Dat is om te beginnen zeiltuig en riemen. Dan een verbandtrommel, 'n drijfanker, 'n oliezak om olie over 't water te kunnen uitstorten, een seinvlag, 'n puts, 'n misthoorn, 'n bijl, zeekaarten, kompas, lamp, dreg, zeevaartalmanak, haak, lucifers, enz. Verder proviand en drinkwater in afgesloten kisten, zooals ook de kaarten enz. ,,geconserveerd" zijn. Geregeld wordt er over dien inhoud strenge inspectie gehouden.

Wanneer deze reddingsmiddelen in orde zijn, behoeven er eigenlijk geen bijzondere maatregelen getroffen te worden, want een snellere wijze van het schip verlaten dan nu met gereed hangende sloepen is nauwelijks denkbaar. 't Zou kunnen zijn, dat de sloepen door een ontploffing vernietigd werden, doch wat zou er dan wèl gespaard blijven? Sommige groote schepen met veel passagiers hebben vlotten, die van boord geschoven kunnen worden. Verder brandt 's nachts voortdurend in de gevaarlijke zône het reservelicht (kaars en olie) want het electrische licht kan zich ineens begeven. En de vuurpijlen en andere noodseinen liggen gereed.



Ook op de commando-brug is aller aandacht geconcentreerd op de zeevlakte.

Die booten zijn van het beroemde type, dat door de heele zeevaartwereld bekend en gezocht is. Zij zijn met draadlooze telegrafie en reddingsmiddelen uitgerust, zoodat zij goede hulp kunnen verleenen en eventueel schipbreukelingen opnemen en vervoeren.

* * *

Dank zij de welwillendheid van de Directie van den Rotterdamschen Lloyd konden we op haar schepen een indruk opdoen van de reddings-maatregelen en mochten we uit inlichtingen van den heer H. v. Vollenhoven en den eersten officier van de Sindoro, den heer Vernes, onze aanteekeningen maken, terwijl ons enkele interessante foto's werden afgestaan en ons vergund werd van een sloepoefening opnamen te maken. V.



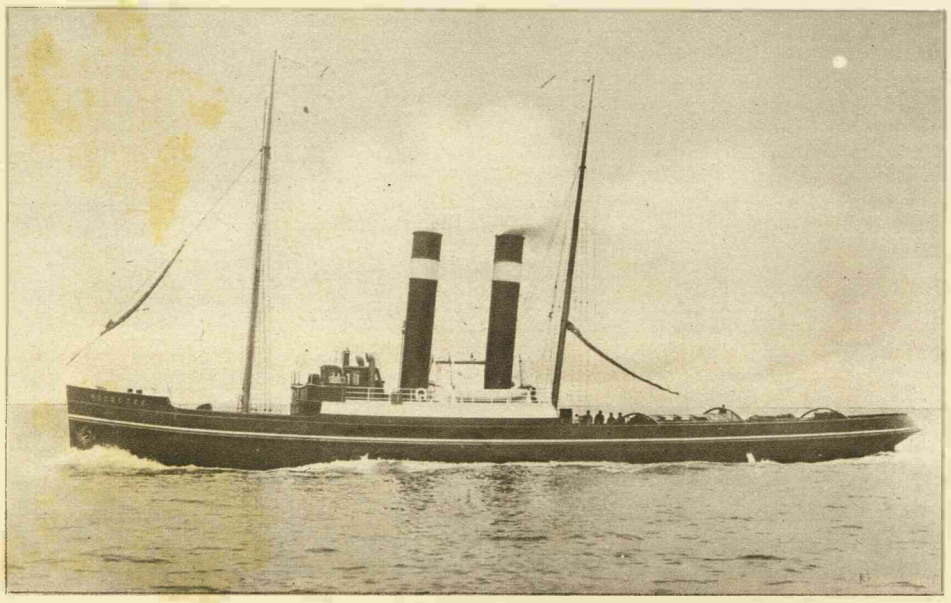
Het strijken van de sloep.



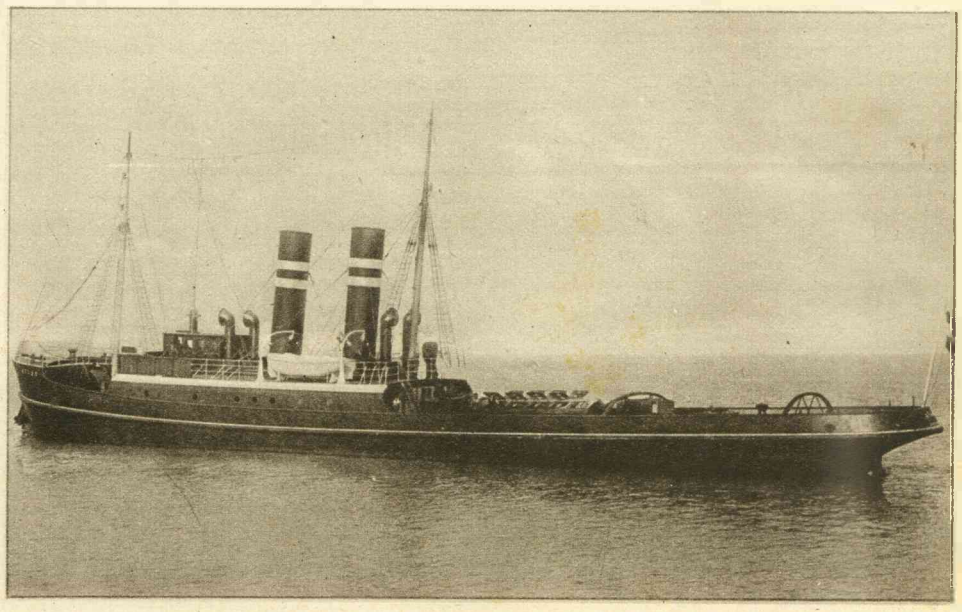
In de hutten liggen boven op de kooien de zwemvesten gereed.

Maatregelen buiten het schip zijn gevonden door het konvoieeren d.w.z. het begeleiden door een ander schip.

De Holland-Amerika-lijn b.v. laat haar schepen op de uit- en thuisreis in de Noordzee door een groote sterke sleepboot vergezellen. En de regeering heeft op een van de plaatsen, die gevaarlijk bleek, n.l. bij den Noordhinder ook zoo'n sterke zee-sleepboot, de Atlas, gestationneerd.



De „Roode Zee", een van de bekende, sterke zeesleepbooten der fa. L. Smit en Co., welke boot geregeld de groote stoomers over de Noordzee konvoieert.



De boot van de fa. Zurmühlen te Amsterdam, door de regeering bestemd om bij den Noord, hinder ter hulp gereed te liggen.