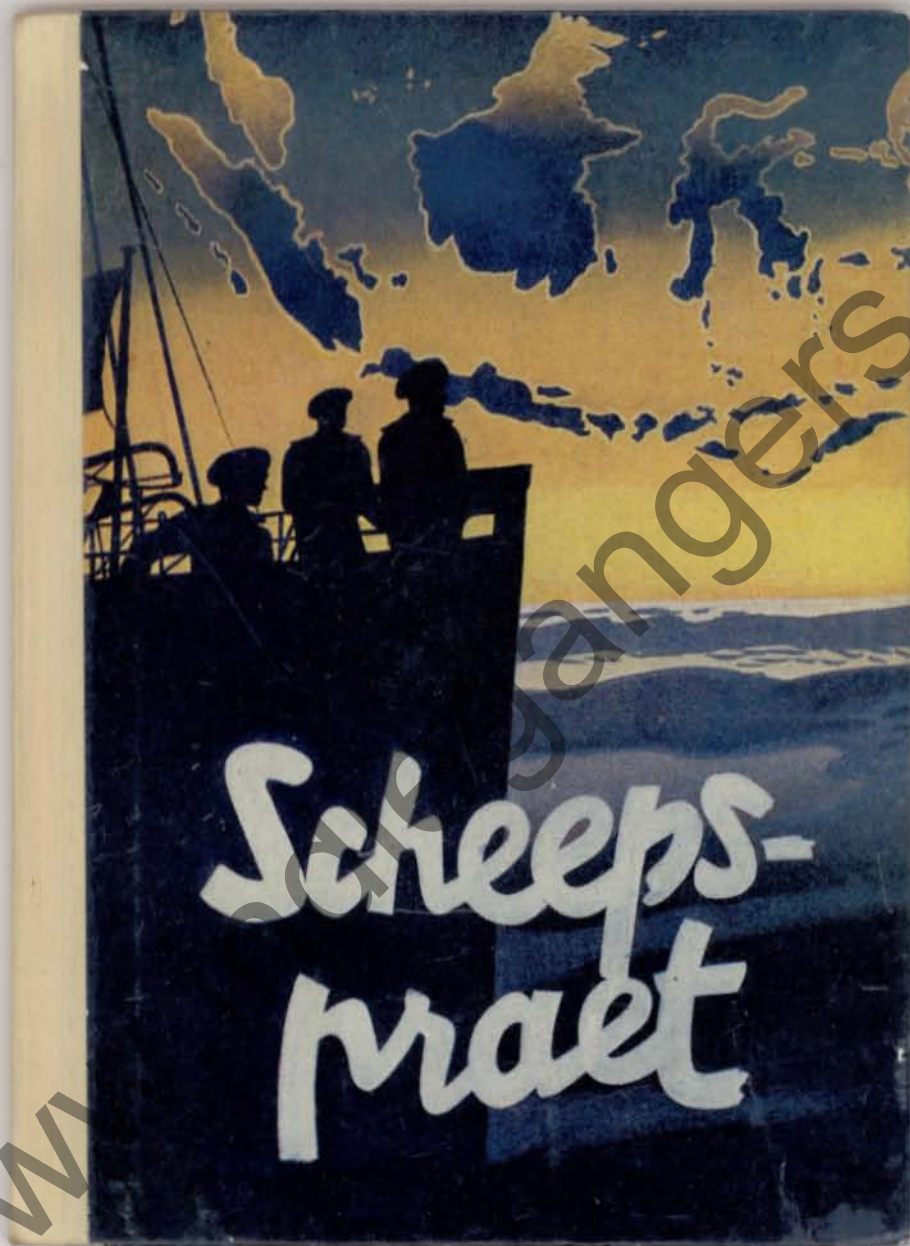




Scheeps- maet

www.indiegangers.nl

Scheepspraet

SCHEEPSRAET

*zijnde een reisbeschrijving met tal van
wetenswaardigheden en nuttige wenken
ten profijte van de Nederlandsche mili-
tair en die naar Indië scheep gaan.*

DIRECTORAAT VERKEERSWEZEN D. K. G.
Bureau Vaste Staven Troepenschepen



UITGAVE: LEGERVOORLICHTINGSDIENST, DEN HAAG - 1947

INHOUD

	blz.
Een woord vooraf	1
Inleiding	2
Scheepswijzer	4
Het Troepenschip	8
De gezagsverhoudingen	11
De Inscheping	13
Sloepenrol	17
Brandgevaar aan boord	19
Reglement van Orde	21
De Dagindeeling	24
De Post en wat daaraan vastzit	26
Ontwikkeling en ontspanning	29
De schipvaart naar Indiën	32
Medisch praatje	44
Hygiëne in de Tropen	47
Geestelijke verzorging	50
Van zee en zeevaart	56

EEN WOORD VOORAF

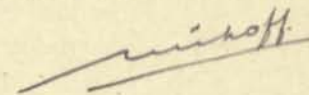
Nu groote troepeneenheden massaal verscheept worden leek het mij dienstig iederen militair een boekje mee te geven, dat hem zooveel mogelijk scheepswijs moet maken. Verschillende vrijheidsbeperkingen en veiligheidsmaatregelen, die op het eerste gezicht den bewoner van den vasten wal wat overdreven zullen voorkomen, worden erin uiteengezet. De samenstellers van dit boekje hopen van harte, dat ge deze handleiding zult bewaren als een herinnering aan den tijd, waarop gij de verre reis naar Indië ondernaamt.

Zij willen u duidelijk maken, dat het vervoeren van een groot aantal menschen in een beperkte ruimte noodzakelijkerwijs bijzondere voorschriften vergt; een luxe-reis zal uw overtocht niet zijn, een kwelling echter evenmin. Wanneer de troepen een „team” vormen, zal de reis aangenaam verlopen.

Moge „Scheepspraet” dezen echt Hollandschen team-geest bevorderen.

Ik wensch u een goede reis.

De Directeur Verkeerswezen van den Dienst
Kwartiermeester-Generaal,
de Generaal-Majoor van den Generalen Staf



A. H. Nijhoff



Wij hebben het boekje dat aan alle naar Indië vertrekkende militairen wordt uitgereikt, den titel gegeven „Scheepspraet”.

„Scheepspraet” was de naam van een der stoerste gedichten die ooit in het Nederlandsch zijn gemaakt. Constantijn Huygens is er de schepper van. Deze diplomaat, die niets met zee of zeevaart te maken had, doch zoo in hart en nieren Hollander was, dat de zilte adem van de zee zijn geest wel moest beroeren, maakte dit gedicht toen in 1625 Prins Maurits, die „de vrije schepen” van „de Zevenlandsche Buurt” veertig jaren „onbegrepen,

onbekropen had bestuurd”, „te kooi ekropen”, dus gestorven was. De republiek der Zeven Provinciën maakte een crisis door nu „de groote schipper” niet meer aan het roer stond en Huygens achtte het noodig om de weifeling in de harten der menschen te verbannen en hun moed te geven voor den verderen strijd tegen het machtige Spanje. Hij deed dit met zijn „Scheepspraet”.

Eén prachtigen zin uit dit gedicht willen wij even aanhalen:

„Den nieuwen schipper” die „mooi Heintje” genoemd wordt zegt tot „de reeders”, dat zijn de Staten-Generaal:

Wil je eraan, kedaar jou dien ik
Jou alleenig, bij dit licht!

De stadhouder achtte zich den eersten dienaar van de Staten-Generaal en niet den absoluten heerscher over het gemeenebest.

Dit is wat wij in modernen stijl „democratie” noemen; de Nederlanders kenden dit begrip reeds in de zeventiende eeuw, toen andere volken nog willoos werden geregeerd door al of niet verlichte despoten.

Nu duizenden soldaten vertrekken naar onze overzeesche gebiedsdeelen, meenden wij niet beter te kunnen doen dan het boekje dat hun wordt meegegeven den naam te verleen van dit ruige, schoone gedicht van Constantijn Huygens.

Wij „praeten” over het schip, dat U naar Indië zal vervoeren; vandaar: „Scheepspraet”.

DE SAMENSTELLERS



Scheepswijzer

Aan boord van een onzer kleine oorlogsschepen bevond zich een lichtmatroos, die zich weinig plezierig voelde. In het gewone leven was hij kelner, maar daar er altijd bedienend personeel voor de longroom noodig is, was deze geheide landrot plotseling tot zeemilicien gebombardeerd. Op zijn eerste reis kwam deze zoetwatermatroos wat witjes van de weeïgheid op de brug en vroeg beleefd: „Meneer, moet het raampje in uw kamertje dicht?” De aangesprokene antwoordde: „Haar me dat nou. Hij moest eigenlijk vragen: schipper, moet de patrijspoort in uw hut dicht? Voor de rest klinkt het al aardig...”

Dit ten bewijze dat er op zee een ander taaltje gesproken wordt dan te land. Nu is het niet onze bedoeling om een volledig overzicht te geven van de gebruikelijke zeetermen, maar een paar moet men dan toch wel weten om geen al te landrottig figuur te slaan.

Zoo is er op een schip geen links en rechts en dat is begrijpelijk, want als je je omdraait, dan wordt links rechts en rechts links. Dus spreken we van „bakboord” en „stuurboord”. Stuurrrrrboord is, als je in de vaar-richting kijkt rrrrechts, die r is dus het hulpmiddeltje om het voor altijd te weten. Er is weinig slimheid voor noodig om hieruit te concludeeren, dat bakboord links is.



De naam stuurboord stamt waarschijnlijk uit den tijd toen de Noormannen met hun 30 m lange Vikingschepen tot zelfs den Atlantischen Oceaan durfden oversteken. Deze schepen werden niet met een roer, maar met een riem bestuurd. Het boord waar deze riem op rustte heette stuurboord. Waarschijnlijk komt de naam „bakboord” van het Engelsche „back” of het Oost-Friesche „backe”, hetgeen rug beteekent. Dat was de zijde van het schip waar de stuurman met zijn rug naar toe stond.

We spreken ook van loef- en lijzijde. De kant waar de wind vandaan komt heet de loefzijde en de andere dus de lijzijde. Voor zeezieken heeft deze aanwijzing eenige beteekenis, omdat het niet erg practisch is om aan de loefzijde demonstraties van misselijkheid te geven. Men mag drie keer raden waarom... En wie het niet mocht raden, moet het maar een keer ondervinden, dan weet hij het voorgoed.

Op een schip spreken we ook niet van „voorkant”, „middenin” en „achterkant”, maar van „vooruit”, „mid-

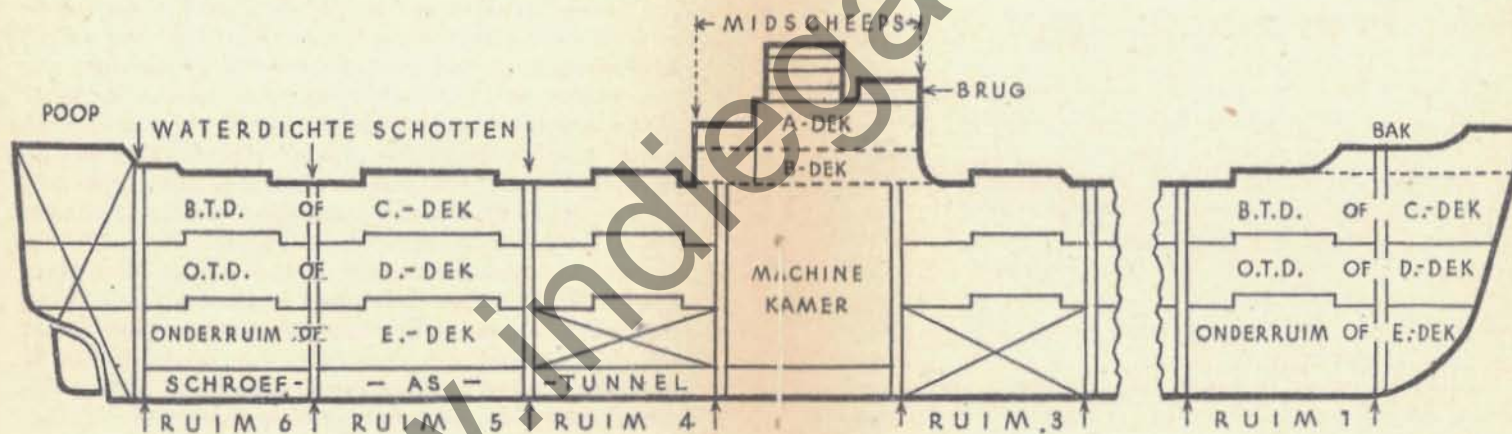
scheeps" en „achteruit". De opbouw „vooruit" wordt aangeduid met den naam „bak", die „achteruit" met het Engelsche woord „poop". Als je nu nog weet dat de midscheeps de opbouw is om de machinekamer, dus in het midden van het schip, dan weet je al weer meer dan de eerste de beste landrot.

Het inwendige van een schip is verdeeld in „luiken" of „ruimen". Zij bevinden zich tusschen twee dwars-scheepsche waterdichte schotten, die voor de veiligheid uitermate belangrijk zijn. Zou er een aanvaring plaatsvinden en de scheepshuid scheuren, dan loopt er maar één ruim vol en kan het schip dus drijvende gehouden worden. Mits natuurlijk zoo'n waterdicht schot den eenzijdigen druk van het water kan weerstaan. Belangrijk voor de veiligheid is ook, dat de meeste moderne sche-

pen een dubbel bodem bezitten. Scheurt bij een strand- ding het kielvlak (de bodem) open, dan stroomt het inwendige niet vol water.

Nu nog even over de dekken, waarvan er verschillen- de op een schip zijn. Onder het eerste, geheel van voor naar achter loopende dek strekt zich van voor naar achteren het boventusschendeck (B.T.D.) uit, dan volgt het ondertusschendeck (O.T.D.) en tenslotte het onder- ruim. Op sommige passagiersschepen spreekt men van A-, B- en C-dek, waarvan dan het A-dek het hoogste ligt. Onthoud nog dat de „luiken" van voren naar achteren genummerd worden.

Ziezo: nu loopt ge tenminste niet als een kat in een drijvend pakhuus.





Het Troepenschip

Het zal u duidelijk zijn, dat een troepenschip niet uitsluitend uit eerste klasse luxehutten bestaat, geheel erop berekend om verwende dames zoo min mogelijk het gevoel te geven, dat zij zich bevinden op een stoer eerlijk zeeschip. De moderne mailbooten waren drijven de hotels geworden, waar de gasten soms op de belachelijkste manier werden verwend. Bijna niet overdreven is het verhaal van den meneer, die, midden op den Atlantischen Oceaan, aan den stuurman vroeg: „Ober, kunt u mij ook zeggen waar de zee is?”

En toch zijn onze troepentransportschepen veelal gevormd uit mailbooten en groote vrachtschepen. Zij zijn zoodanig ingericht dat een zoo groot mogelijk aantal militairen vervoerd kan worden. Er is voor gewaakt dat de hygiënische toestand aan boord aan redelijke

eischen voldoet, maar een kind kan begrijpen dat alles op de practijk gericht is!

Nu hangt het alleen en uitsluitend van uzelf af of de reis al of niet aangenaam verloopt. Een Hollandsche jongkerel is geen verwijfd knulletje. Hij moet tegen een stootje — ook als dat stootje van een slingerend schip komt — bestand zijn. Kniesooren en smeerpootsen maken het zichzelf niet prettig en ook hun buurman niet. Wie er rekening met een ander houdt, doet zichzelf den besten dienst!

Zeer waarschijnlijk heeft het schip, dat u naar Indië brengt, reeds een geschiedenis als „troopcarrier”. Er zijn er, die rijk versierd zijn met de wapenschilden van de vele regimenten, welke zij gedurende den oorlog op gevaarvolle reizen, belaagd door Duitsche en Japanse onderzeeërs, naar het oorlogsterrein vervoerden. Vergeleken bij die hachelijke tochten is de reis, die gij maakt een pleziertje. Denk bij het onvermijdelijke, doch zeer wel te dragen ongemak, aan uw millioenen kameraden der geallieerde legeren, die onder heel wat dreigender omstandigheden op ditzelfde schip over de zeven wereldzeeën hebben gevaren. En wees een man!

Wij kennen twee soorten van troepenvervoer, die beide door het Nederlandsche leger gebruikt worden.

Er zijn troepentransportschepen die ingericht zijn volgens het Engelsche systeem, d. w. z.: in uw ruim wordt 's avonds uw hangmat opgehangen en in ditzelfde ruim gebruikt gij uw maaltijden. In de schepen, ingericht door de Amerikanen is het anders: zij richtten één boventusschendeck van een ruim in tot eetzaal en plaatsten daar een complete keukeninstallatie, die de troep van voedsel voorziet. Op deze schepen wordt gegeten volgens het cafetaria-systeem, men loopt daar met een in vakjes verdeeld metalen blad langs de keuken om

aardappels, groenten, vleesch, jus en dessert in ontvangst te nemen. Wordt er niet gegeten, dan is die eetzaal tevens mess en ontspanningslokaal. De troepen slapen in de overige tusschendecken niet in hangmatten, maar in zoogenaamde standees, dat zijn vaste ijzeren ramen waartusschen zeilgoed is gespannen.

Het Amerikaansche systeem lijkt veel beter dan het Engelsche, maar aan den anderen kant laat de Britsche methode veel meer ruimte over voor ontspanning, oefeningen, gymnastiek enz. En ruimte is op een schip van een moeilijk te overschatten beteekenis.

Helaas kan er aan boord van een troepentransportschip geen ruimte overschieten voor een cantine. Maar toch zorgt de CADI ervoor dat aan de militairen begerlijkheden van verschillenden aard verstrekt worden. Wij noemen: sigaren, sigaretten, chocolade, koeken, veters, schoensmeer, tandpasta, scheerzeep en wat dies meer zij. Het rookrantsoen aan boord is royaler dan aan den wal. En goedkoop ook, daar het vrij is van belasting.

's Avonds worden er dranken beschikbaar gesteld, waarvoor men niets behoeft te betalen.

Een troepentransportschip vaart droog! Voor slechte verstaanders willen wij dit even verduidelijken: er is aan boord geen borrel of biertje te krijgen.



De gezagsverhoudingen

Ieder militair moet zijn „rangen en graden” kennen. Wij nemen natuurlijk onmiddellijk aan, dat deze voor geen uwer eenige geheimen meer bevatten. Maar aan boord van het troepenschip zijn die rangen en graden een tikje samengestelder dan op het land.

Zoolang de zeeën bevaren worden is de gezagvoerder „naast God schipper op zijn schip”. Hij is immers verantwoordelijk voor de veilige vaart en het spreekt dus vanzelf, dat hij onder bepaalde omstandigheden beslissingen moet nemen zonder geremd te worden door wien dan ook.

Maar de troepen staan van het oogenblik van inscheping af onder bevel van den Commandeerenden Officier Troepen (C.O.T.). De Minister van Oorlog heeft dezen functionaris aangewezen om met zijn „vasten staf” den gezagvoerder van het schip bij te staan, en een verbinding te vormen tusschen de scheepsleiding

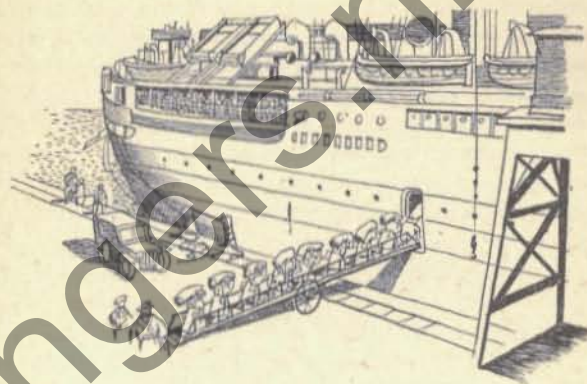
en de troepencommandanten. Het was noodig een overkoepelende instantie te scheppen, die bekend is met de bijzondere omstandigheden van een bepaald schip. Men zou dus den C.O.T. kunnen vergelijken met den garnizoenscommandant, doch met de strafbevoegdheid van een korpscommandant.

Waar het nu onpractisch zou zijn om den gezagvoerder lastig te vallen met velerlei kwesties die met het eigenlijke troepenvervoer in verband staan, is er bij de meeste maatschappijen een schakel tot stand gebracht tusschen den gezagvoerder en den C.O.T.; deze wordt de „Troepenofficier” genoemd. Doorgaans bekleedt een scheepsofficier in den rang van eersten stuurman deze functie. Bij hem komen alle aangelegenheden van scheepszijde terecht, terwijl bij den C.O.T. langs den gewonen militair-hiërarchieken weg de militaire kwesties te berde gebracht kunnen worden.

De gezagvoerder is kenbaar aan vier gouden banden op de mouw, de 1ste stuurman aan drie, enz.

Het is niet mogelijk om een preciese beschrijving te geven van de distinctieven welke door de scheepsofficieren gedragen worden. Deze verschillen n.l. bij de onderscheidene maatschappijen.

Wij onderscheiden drie diensten: dekdienst, machinekamerdienst en civielen dienst. Aan het hoofd van den eersten dienst staat de eerste stuurman; de eerste machinist staat aan het hoofd van dien bescheiden, maar uiterst belangrijken dienst in de machinekamer; de purser of administrateur zwaait zijn scepter over den civielen dienst, bijgestaan door een „Maitre d'Hôtel” of „Restaurateur” en hofmeesters. Dit is bij iedere maatschappij eenigszins anders geregeld, in ieder geval zijn zij de lieden, die zorgen voor het „bikkeseement”, wat bij een soldaat nogal eens belangstelling pleegt te wekken!



De Inscheping

Het lijkt een heele toer om een paar duizend man in te schepen en toch is het dat niet. Menige Montessori-school mocht willen dat de kindertjes zoo braaf en ordelijk binnenkwamen als de soldaten dat doen in een troepenschip. Alles gaat „vanzelf”, d.w.z.: alles is zoo prima voorbereid en zoo heelemaal op de practijk afgestemd, dat het den schijn wekt alsof er geen moeilijkheden aan verbonden zijn. Maar degenen, die met de inscheping zijn belast, weten maar al te goed hoeveel hoofdbrekens er aan het embarkeeren vooraf is gegaan. Hun taak wordt echter zeer vergemakkelijkt door de rustige houding en de goede discipline van de troep zelf. De inscheping is een voorbeeld van de degelijkheid van ons volkskarakter!

Als de trein aankomt bij de groote loods, dan flappen op commando alle portieren open en komen de manschappen ordelijk de coupé's uit. Zij trekken eerst langs den cantinewagen waar hun een kop koffie en een koek wordt verstrekt. Dan volgt de opstelling in volgorde der appèlijsten. Rustig gaat het dan langs den inschepings-officier, herkenbaar aan een rood-wit-blauwen armband, die op de hem door den Commandant verstrekte appèl-lijst de passeerenden afstreept en die u uw maaltijdenkaart verstrekt, waarop tevens staat aangegeven in welk ruim ieder gelegerd wordt.



Terwijl een militaire kapel pittige marschen blaast, stroomt de groote loods geleidelijk leeg. Van te voren ingewijden, gerecruteerd uit de reeds minstens één dag eerder geëmbarkeerde bagageploeg, die de ruimbagage aanvoert, en den inschepingsofficier bijstaat, brengen u naar de legeringsplaats en daar staat de „dek”-commandant al klaar om u op te vangen. Hij wijst u een plaats aan. Alle ondercommandanten gaan met hun onderdeel aan boord. Ge zult zelf merken hoe gesmeerd alles verloopt, men wordt meer geschoven dan dat men zelf schuift.

De dekcommandant brengt u dan op de hoogte van de direct van kracht zijnde ordemaatregelen, samengevat in het „Reglement van Orde”. Voorts wijst hij u o. a. de plaats waar ge uw bagage kunt „stuwen”; hij zal u er

op attent maken, dat nooit een kleedingstuk tegen den scheepswand mag rusten, die scheepswand „zweet” en het gevolg zou zijn, dat uw spullen vochtig werden. Volg zijn aanwijzingen precies op want die worden niet gegeven om u te hinderen, maar juist om uw reis zoo geriefelijk mogelijk te maken. Een rijke ervaring met het troepenvervoer heeft heusch wel uitgewezen wat praktisch is en wat niet. Vertrouw dus op de gerechtvaardigdheid van ieder bevel en gij zult er wel bij varen.

Pas als hij u loslaat kunt ge een verkenningstocht door het schip maken. De militaire politie is er natuurlijk voor om u gedurende dit onderzoek de noodige vaderlijke aanwijzingen te geven en het is wel van belang om deze aanwijzingen stipt op te volgen, want anders wordt de goede gang van zaken belemmerd.

Zoo zijn b.v. op elk schip de brug, de bak en de „poop” verboden terrein en is het niet geoorloofd te klimmen in of te zitten op masten, tuig, boomen, reddingsbooten, enz. enz.

Wie eenmaal aan boord is „zit in het schuitje en moet meevaren”. Het kan niet worden toegestaan, dat ge weer aan den wal gaat en daar is trouwens geen enkele reden voor, want daar staat toch niemand om afscheid van u te nemen. Dat hebt ge thuis al gedaan in een heel wat geschikter omgeving dan de drukke kade.

Tenslotte:

Neem de douane-bepalingen stipt in acht. Met de visitatie loopt het wel los, maar wees voorzichtig! In de plunjezakken mogen zich alleen lijfgoederen en persoonlijke bezittingen bevinden en het is streng verboden om deviezen mee te nemen. Aan die deviezen zoudt ge ook weinig hebben, want er bestaat helaas geen gelegenheid om in de tusschenhavens te passagieren. Houd er reke-

ning mee, dat de douane-beambten volkomen gerechtigd zijn om een onderzoek in te stellen en deze heeren beschikken over een zesde zintuig, zij hebben nl. een fijn gevoel voor het ontdekken van zondaars. Evenals bij het vertrek van een vliegtuig kan er gedurende de inscheping geen verbinding bestaan tusschen militairen en personen aan den wal. De wereld bestaat nu eenmaal uit deviezeneilandjes en ieder dient te bedenken, dat hij zijn land benadeelt door clandestienen deviezenuitvoer en dat hij bovendien nog vies tegen de lamp kan lopen. Fatsoen en verstand gaan hier samen!



Sloepenrol

Wat beteekent dit voor een landrot vreemde woord? Het is een oefening, die dient om ieder vertrouwd te maken met de reddingsmaatregelen aan boord. Kort na de inscheping wordt deze „sloepenrol” gehouden.

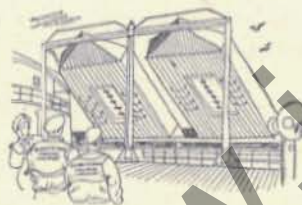
Sloepenrol is voor ieder opvarende verplicht en ieder opvarende doet verstandig om deze oefening ernstig te nemen, zijn leven kan er namelijk van afhangen. Het kan voorkomen dat op volle zee het schip verlaten moet worden. Wanneer er zeven korte stooten en een lange stoot op de scheepsfluit of op de alarmklokken gegeven

worden, dan moet ieder zich zoo snel en zoo rustig mogelijk begeven naar de plaats aan dek die vooraf bekend gemaakt is. Het zwemvest moet stevig worden aangegord; commandanten zien toe, dat alles ordelijk en toch binnen den kortst mogelijken tijd geschiedt.

Wij herhalen: maak van „sloepenrol” geen vermakelijkheid, maar besef dat zelfs het grootste schip toch altijd een schip blijft, dat wil zeggen: kan zinken. In de sloepen en op de vlotten is plaats voor allen, de kans dat men het schip verlaten moet is welhaast theoretisch, maar de ervaring van duizenden jaren scheepvaart heeft bij iederen zeeman het instinct doen ontwaken, dat men er altijd rekening mee moet houden; slechts de landrot lacht er om, de varensman niet. Toon dus een beetje varensman te zijn en laat het lachen na.

Nog iets over de veiligheid:

Op verschillende plaatsen van het schip hangen reddingsboeien. Het kan voorkomen, dat er een man overboord slaat. In dat geval is er slechts één ding te doen: grijp den dichtstbijzijnden reddingboei en smijt dien den drenkeling na. Natuurlijk moet de officier van de wacht op de brug onmiddellijk gewaarschuwd worden door het roepen van „Man overboord”, doch ge kunt het aan hem overlaten, om de verdere maatregelen te nemen.



Brandgevaar aan boord

Wij zeiden het al toen wij over sloepenrol schreven: een schip, zelfs het grootste, blijft altijd een schip. De zee heeft namelijk de eigenaardigheid, dat je er niet over kunt lopen en dit brengt eenige consequenties met zich mee. De maatregelen, die voor de veiligheid worden genomen, moeten stipter zijn dan aan wal, waar men in geval van nood altijd nog de beenen kan nemen.

Nu is het grootste gevaar aan boord: *Brand!*

Als er brand aan boord van een troepentransportschip uitbreekt, loopt iedereen gevaar, en heeft iedereen dus den plicht om alles bij te dragen om het gevaar tot een minimum te beperken. Het is in de eerste plaats kalmte die je redden kan. Paniek aan boord is net zoo gevaarlijk als de brand zelf. Een gedeelte van de bemanning is geoefend in en daarom belast met de eigenlijke blussching. Op verschillende plaatsen ziet ge brandslangen en brandbluschapparaten; zij worden onmiddellijk in werking gesteld, zodra het brandsignaal wordt gegeven. Ge zult ook brandmelders aan boord zien. Ontstaat

er brand dan is het niet verstandig om daar eerst met een kameraad gezellig over te gaan keuvelen, doch het verdient eenige aanbeveling om onmiddellijk den brandmelder in werking te stellen, dan wel de brug te waarschuwen.

Het voorkomen van brand is altijd nog beter dan het blusschen van brand. Er is op een troepenschip nog al wat houten betimmering en daarom is het streng verboden om in de woonruimen te rooken. Wie dit stiekum doet, begaat een misdaad aan zijn medescheplingen en zichzelf. Wordt hij op rooken betrapt, dan zit er een aanzienlijke „douw” op. En terecht! Ook aan dek is voorzichtigheid geboden. Gooi geen peukjes overboord. Klop uw brandende pijp niet uit op de reeling, maar maak gebruik van de aschbakken. Het ergste vergrijp is om een brandend peukje weg te gooien aan den loefkant. *Dan immers bestaat de groote kans, dat het met een sierlijk boogje terugkomt door een openstaande patrijspoort en de grootste narigheid aanricht.*

Veel electriche apparaten zult ge wel niet bij uw bagage hebben en dat is maar goed ook, want die mogen aan boord niet gebruikt worden.

Om dit vurige hoofdstuk te besluiten vatten wij de hoofdzaak nog even samen:

1. Niet rooken in de ruimen.
2. Voorzichtig rooken aan dek.
3. Bij brand een koel hoofd houden.



Reglement van Orde

Wij hebben het al reeds gezegd: Een troopcarrier is geen luxeschuit welker passagiers als eersteklas hotelgasten verwend worden. Men heeft er een redelijk leven, dat zelfs aangenaam kan worden als de stemming aan boord goed is en niet iedereen voor zichzelf leeft. Zijn we kameraden of niet?

Het verkeer aan boord moet beperkt worden. Algemeene regelen zijn hiervoor niet te geven, daar het eene schip nauwelijks op het andere lijkt.

Voor ieder schip gelden aparte voorschriften, samengevat in het „Reglement van Orde”, die ge van uw decommandant wel zult hooren. Meestal komen deze neer op het niet geoorloofd zijn van het volgende:

aanraken van de reddingsbooten en -vlotteninstallaties;

komen aan de luchtververschingsinstallaties of deze in werking stellen, tenzij uitdrukkelijk toegestaan; eenige verandering hierin aanbrengen en den luchttoevoer belemmeren;

verplaatsen van scheepsmeubilair buiten de plaats, waar het thuis behoort;

geven van fluit- of trompetsignalen zonder toestemming van den C.O.T.;

gebruiken van zoet water anders dan voor drinkdoeleinden, tenzij hier uitdrukkelijk door den C.O.T. toestemming voor is verleend;

wasschen van kleeding enz. in zoet water en in andere waschbakken, dan die daarvoor aangewezen zijn;

openen van gesloten patrijspoorten, tenzij met toestemming van den C.O.T.;

aan dek brengen van beddegoed zonder toestemming van den C.O.T.;

buiten de oefeningen of buiten noodzaak aan dek brengen van zwemvesten, dan wel het gebruik hiervan tot zit- en ligdoeleinden;

verwisselen van hut zonder toestemming van den C.O.T.;

gesloten houden van hutten op zee;

deponeeren van vuil en afval elders dan in de daarvoor bestemde bakken (dus niets overboord werpen);

aanbrengen van waschlijnen en droogen van waschgoed in de ruimen;

bovendeks vertoeven in ander dan het voorgeschreven tenue;

spuwen op de dekken;

voeding vanuit de plaats waar gegeten wordt naar elders mede te nemen;

hazardspelen.

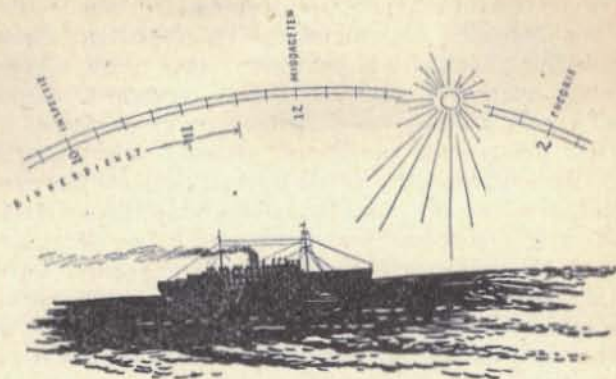
Een ernstige doch onontkoombare beperking is, dat

er in de tusschenhavens niet gepassagierd kan worden. Er zijn bepaalde buitenlandsche voorschriften, die dit verbieden; klachten en bezwaren tegen deze regeling kunnen eventueel naar de U.N.O. gestuurd worden. Veel succes kunnen wij u echter niet voorspellen.

Over het groeten aan boord: er wordt alleen gegroet bij officieele inspecties en als men zich bij een meerdere meldt. Het spreekt vanzelf, dat de burgerlijke beleefdheid in acht genomen wordt, zoodat b.v. de Gezagvoerder als hij zich over het schip beweegt, gegroet wordt.

De wapens mogen niet door den soldaat zelf worden bewaard, doch worden alle in een bepaalde ruimte opgeborgen. Daar echter het vermoeden bestaat dat een soldaat een heimwee-achtig gevoel krijgt wanneer hij zijn geweer in vier weken niet zou zien, is de gelegenheid opengesteld om gedurende de reis de wapens te onderhouden. Wij zijn ervan overtuigd, dat iedere soldaat dit met groote instemming zal vernemen.





De Dagineeeling

Hoewel de dagindeeling aan boord afhangt van de omstandigheden en van de inzichten van den Gezagvoerder en den C.O.T., is er toch wel een regel te stellen die in hoofdzaak hierop neerkomt:

Om 6.00 uur heeft de réveille plaats. Het is niet de gewoonte op een troepenschip om met een kopje thee op bed te worden gewekt. Hoe dit wel gebeurt merkt ge vanzelf. Teneinde de spieren lenig te houden brengt men den prillen ochtendstond door met het eventueel „stuwen” van hangmatten, ruimen schoonmaken enz.

Om 7.30 wordt er ontbeten, terwijl de uren tusschen 8.30 en 11.30 veraangenaamd plegen te worden met binnendienst.

Om 10.00 uur heeft er een inspectie op orde en netheid plaats.

Om plm. 12.00 uur staat het middageten „op tafel”, een populair moment van den dag dus.

Van 14.00 tot 16.00 uur wordt aan boord de stilte in acht genomen; dit is echter een bezige stilte, daar rustige theorie kan worden gehouden.

Het avondeten wordt u om plm. 18.00 uur voorgezet en om 20.00 uur is het alweer tijd om de hangmatten op te hangen.

Om 22.00 uur gaan de lichten uit. Hieruit kunt ge concludeeren, dat de tijd tusschen 22.00 uur en 6.00 aan het slapen wordt gewijd.

Tenslotte zij nog medegedeeld, dat op verschillende tijden corveeploegen uit de troep zullen worden aangewezen die den Civielen Dienst moeten bijstaan aangezien deze slechts berekend is op een normale bezetting van het schip; van Maatschappij-zijde zijn de sleutelposities echter reeds eenigszins versterkt.





De Post en wat daaraan vastzit

Een van de belangrijkste aangelegenheden voor een soldaat die ver van zijn vaderland zijn plicht doet, is de verbinding met thuis. Gedurende den oorlog hadden de Amerikanen een organisatie in het leven geroepen, waardoor de post, wáár ook de afzender in Amerika woonde en in welken uithoek van de rimboe de geadresseerde zich ook bevond, binnen een week op de plaats van bestemming was. Dit kostte miljoenen dollars, maar de regeering had het ervoor over, zoozeer was zij overtuigd van het belang eener feilloos werkende briefbestelling.

Ook onze regeering is stellig niet in gebreke gebleven. Het Ministerie van Oorlog heeft in overleg met het hoofdbestuur der P.T.T. de volgende regeling getroffen.

Verzending

Brieven van militairen kunnen alleen portvrij naar Nederland, Engeland en Indië worden verzonden van uit Port Said, Suez en de plaats van aankomst in Indië. Men moet de volgende bepalingen in acht nemen:

- a. De brief mag niet zwaarder zijn dan 20 gram.
- b. In den linkerbovenhoek schrijft men het woord „militair” en in den linkerbenedenhoek moet de afzender zijn rang, naam, voorletters, legernummer en onderdeel vermelden. Hieronder zet hij zijn handteekening.

Brieven van militairen, bestemd voor België en de Vereenigde Staten kunnen eveneens alleen uit Port Said, Suez en de plaats van aankomst in Indië per luchtpost verzonden worden, indien zij met vijftien centen zijn gefrankeerd.

Behalve de bepalingen die wij hierboven reeds hebben vermeld moet in den linkerbovenhoek onder het woord „militair” vermeld worden „per Skymaster tot Amsterdam”.

Deze brieven gaan namelijk per luchtpost tot Amsterdam en vandaar met de gewone middelen van vervoer.

Ontvangst

Brieven bestemd voor militairen aan boord van troepen transportschepen moeten als volgt worden geadresseerd:

Rang, naam, legernummer, onderdeel, Veldpostkantoor Batavia.

Naar tijdstip van binnenkomst stuurt de P.T.T. deze brieven naar Port Said of Indië. Zij mogen niet zwaarder zijn dan twintig gram en moeten met een tiencentszegel (briefkaarten 7½ cent) worden gefrankeerd. Is de brief

zwaarder dan twintig gram, dan moet hij door den afzender normaal gefrankeerd worden.

Wil men dat een brief den geadresseerde in Port Said nog bereikt, dan moet deze binnen drie dagen na het vertrek van het schip uit Nederland worden gepost.

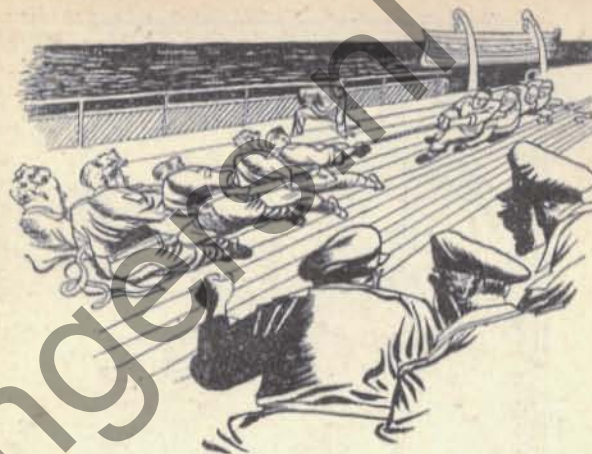
Postzegels

Zegels worden eventueel door bemiddeling van den C.O.T. verstrekt.

Telegrammen

De mogelijkheid bestaat om voor eigen rekening particuliere radio-telegrammen naar Nederland te verzenden. Deze telegrammen moeten door tussenkomst van den dekcommandant bij den C.O.T. aangeboden worden. Behandeling heeft plaats in volgorde van binnenkomst.

Op ieder postkantoor in Nederland kan men telegrammen verzenden aan militairen aan boord van een troepentransportschip. De adresseering is als volgt: Naam, aan boord (naam van het schip), via Scheveningen-radio.

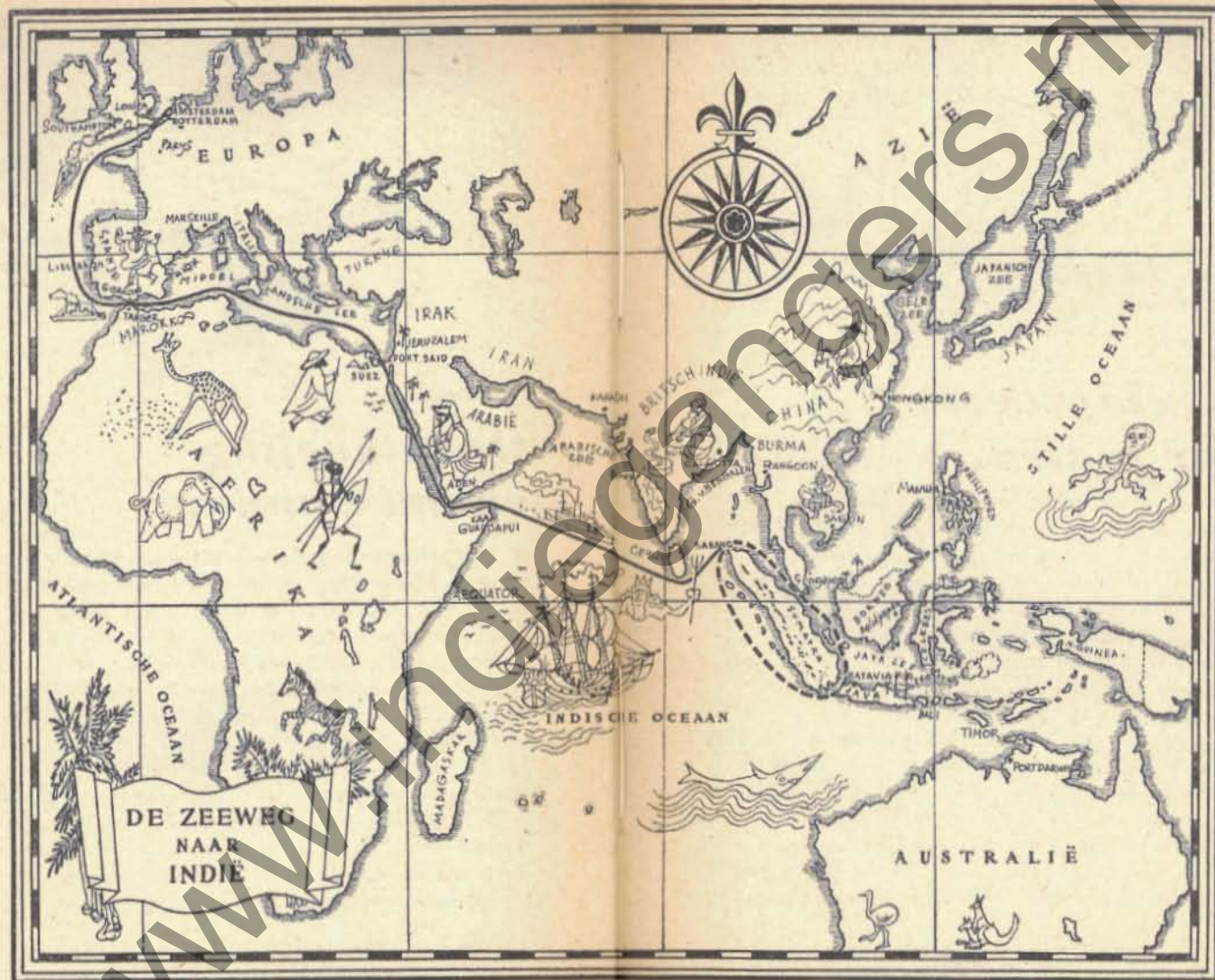


Ontwikkeling en ontspanning

„Verveling is des duivels scheepskussen”, zouden wij met een kleine variatie op de bekende zegswijze kunnen schrijven. Ieder modern leger wijdt zooveel mogelijk aandacht aan lichamelijke en geestelijke ontwikkeling en ontspanning. De vaste staf beschikt over:

Filmapparaat met films, accordeon, bokshandschoenen, damborden, dominospelen, kaartspelen, dekballen, sjoelbakken, trektouwen, een pingpongspel, werpspiesspelen en leesboeken; alles slechts hulpmiddelen; de goede stemming aan boord moet uit jezelf komen.

Het spreekt natuurlijk vanzelf, dat ge eigener beweging alles kunt meenemen wat voor sport en ontspanning bruikbaar is, mits dit niet in excessen vervalt zooals ijshockeybanen en bioscooporgels.





De schipvaart naar Indiën

De zeeweg waarlangs gij vaart naar het wonderlijke cilandenrijk is met pijn en moeite tot stand gekomen. In den loop der eeuwen hebben tienduizenden het leven ervoor gelaten. Menig zeevarend man moest na drie keer om de groote mast te zijn gedragen, met een Onze Vader en een uiteindelijk een-twee-drie-in-Godsnaam in zijn zeemansgraf worden neergelaten. Bedenk dit als gij u langs dezen weg naar de Oost begeeft.

Bedenk ook, dat het de Hollanders zijn geweest, die zich tot het uiterste hebben ingespannen om de verbinding tot stand te brengen tusschen hun kleine land en de uitgebreide gebieden, die een bron van welvaart waren. Denk aan dat simpele jaartal 1596—1597, toen Heemskerk en Barendsz het fantastische plan wilden uitvoeren om door Noordelijke IJzee en Beringstraat Indië te bereiken. Hun onverschrokken tocht moest in

Nova Zembla eindigen en Barendsz, de dappere zeeman, liet er het leven bij. Denk aan den Houtman, die met scheepjes waarmee wij thans nauwelijks de Noordzee zouden durven oversteken, den weg om Kaap de Goede Hoop volgde en slechts met een luttel groepje van zijn vastberaden bemanning in het vaderland terugkwam.

Nederland heeft altijd begrepen, dat het zonder die immer milde voedstermoeder, de zee, ten doode gedoemd zou zijn. Een bewijs voor dit instinct tot zelfbehoud ziet ge reeds voordat ge de zee bereikt. Vaart ge van Amsterdam weg dan ligt daar het Noordzeekanaal, dat onze overgrootvaders lieten graven teneinde te voorkomen, dat Amsterdam de zooveelste doode stad aan de Zuiderzee zou worden, een geweldig stuk ingenieursarbeid voor die jaren. Begint uw reis in Rotterdam, dan geldt hetzelfde voor den Nieuwen Waterweg, die aan Caland's genie zijn ontstaan dankt. Het is zoo heilzaam, dat landrotten in massa overzee vervoerd worden, opdat zij uit eigen aanschouwing eens zien wat die zee voor ons te beteekenen heeft.

Een eind buiten de kust gaat de reis „om de Zuid”. De gezagvoerder zal er zich wel voor wachten om die kust te dicht te benaderen, want zij is gevaarlijk en wreed, drie rijen zandbanken strekken er zich uit en wee het schip dat op den harden bodem komt, het is verloren...

Kijk nog even uit naar de duinen, die uw lieve land afdoende beschermen tegen het geweld der golven. Zij zijn het laatste, wat ge voorloopig van Holland ziet. In het Nauw van Calais kunt gij uw blik over twee landen laten gaan, gij ziet de witte krijtrotsen van Engeland en de kust van Frankrijk. Waar ge ook vaart, altijd zijt gij op historisch gebied. Hier was het dat onze voorvaderen de Duinkerker kapers bestreden, in 1629 sneuvelde

hier een man, die de eerste was om de Nederlandsche zeemacht tot een werkelijke oorlogsvloot te organiseren, zijn naam heeft bekendheid gekregen omdat hij de Spaansche zilvervloot een jaar voor zijn sneuvelen wist te veroveren. Maar groter is Piet Heins betekenis als de eerste vlootvoogd van formaat, de wegbereider en voorganger van Tromp en de Ruyter. Bij de Zuidkust van Engeland, waarvan gij nu en dan een glimp zult zien, speelde Maarten Harpertzoon Tromp het in 1639 klaar om een overmachtige Spaansche Armada te verslaan. De Ruyter, de Wit, Kortenaar, Cornelis Tromp, al deze ijzeren kerels op hun houten schepen hebben hier den hachelijken strijd gestreden. En nu vaart gij langs deze wateren om evenals zij den naam van Nederland hoog te houden. Wij zijn dit verplicht aan een voorgeslacht, dat zijn leven voor onze vlag gaf.

Veel is er niet te zien. Aan bakboord ontwaart ge het laatste stukje Frankrijk: Ouessant. Hier begint een stuk water, dat zich een niet al te beste reputatie heeft verworven, de Golf van Biskaje. Onbelemmerd komt de breede Oceaandeining hier aanrollen en als het ergens op den Atlantic gestormd heeft, dan kan die deining wel eens een lieve hoogte bereiken.

De vaart langs de Portugeesche kust levert weinig bijzonderheden op. Bij Kaap St. Vincent, die ver in zee vooruit steekt, begint het wat interessanter te worden. Hier komen wij weer op historisch gebied. Ge passeert Kaap Trafalgar, waar de beroemdste Engelsche admiraal, Nelson, het leven liet. Ook de Hollanders hebben hier van zich doen spreken. In de Bocht van Cadiz sneuvelde onze Jacob van Heemskerk. „Heemskerk die dwers door ijs en ijzer darde streven, liet hier het lijf, God de Eer en voor Gibraltar 't leven” staat er op zijn grafsteen. Wij naderen inderdaad het beroemde punt, waar

de Atlantische Oceaan in de Middellandsche Zee overgaat, de rots van Gibraltar. De Straat is zoo smal dat ge de rots goed kunt zien. Uiterlijk heeft het niet den schijn van een der sterkste verdedigingspunten der aarde. Ge ziet de rustige haven, de witte huisjes en de groene rots. Dat deze rots uitgewoeld is als een konijnenhol, is van buiten natuurlijk niet te ontwaren. Vreemd is het echter, dat ge nauwelijks eenigen vuurmond ontdekt en toch verzekeren wij u, dat deze rots van Gibraltar in een vuurspuwenden berg zou veranderen indien de kanonnen werden afgeschoten. Het geschut is echter zoo knap gecamoufleerd dat het zich aan het oog van den tegenstander onttrekt.



Gedurende den laatsten oorlog hebben velen verwacht, dat Gibraltar het middelpunt van een verwoeden strijd zou worden: zoowel Duitschland als Italië was er immers alles aan gelegen om de vesting te veroveren. doch daar Spanje neutraal bleef, konden zij de sterkte niet van de landzijde naderen en een aanval vanuit zee was voor Mussolini, die uiterst zuinig op zijn mooie schepen was, geen aanlokkelijk object. Gibraltar heeft als operatie-basis van het Engelsche Middellandsche-Zee-eskader een geweldige betekenis gehad.

Gij zult vanuit zee langs de rots eenige kale plekken zien. Dit zijn de plaatsen, waar het regenwater wordt

opgevangen. Tenslotte vermelden wij als bijzonderheid, dat de rots de eenige plaats van Europa is waar apen in het wild leven. Het is dan ook het warmste plekje van ons werelddeel.

En nu vaart ge de blauwe Middellandsche Zee in. Eeuwenlang heeft deze „oude wereldzee” als het eenige groote vaarwater der toenmalige beschaving gegolden. De eerste zeevaarders in grooten stijl, de Phoeniciërs, waagden er zich met hun wrakke schepen op, en hoezeer zelfs het Westelijke deel in de Oudheid bekend was blijkt wel uit het feit, dat de rots van Gibraltar een der Herculeszuilen was. Mussolini noemde de Middellandsche Zee „mare nostrum”. Hij beschouwde haar als een rechtmatig Italiaansch bezit, bouwde een enorme vloot, die thans geallieerd bezit is geworden. We hebben hier het mirakel beleefd, dat de uiterst zwakke Middellandsche Zeevloot van Engeland niet week voor Mussolini's overmacht ter zee, maar tot het zegevierende einde onder Cunningham's geniale leiding den heldenstrijd gevoerd heeft. Bij Matapan, het Zuidelijkste puntje van Europa onder Griekenland en in de Golf van Toronto, net in de „hiel van Italië” kreeg de Armada van Il Duce daverende klappen. Dank zij den taaien Engelschen tegenstand kon Malta, dit „onzinkbare vliegflugmoederschip”, behouden blijven. En er is stellig een grond van juistheid in de opvatting dat met Malta de oorlog in Europa stond of viel. Had dit dappere eiland Rommels convooien niet kunnen bestoken, dan zou de Duitsch-Italiaansche opmarsch zeker niet bij de Egyptische grens zijn geëindigd, doch verder zijn doorgestooten, tot Engeland's strottenhoofd Suez; dan zouden door Klein-Azië heen de Deutsche legers elkaar de hand hebben gereikt en een levensgevaarlijke bedreiging hebben gevormd voor de Russische linkerflank; ja dan

ware het niet denkbeeldig geweest, dat de asmogendheden contact hadden gekregen met Japan.

Gij passeert dus alweer een zeegebied van enorme historische beteekenis. Bedenk eens, hoeveel miljoenen dooden de strijd om het bezit van de Middellandsche Zee in den loop der eeuwen heeft gekost. Als gij wellicht de Zuidkust van Sicilië in de nevelige verte ontwaart, herinner u dan dat hier bij Siracuse onze legendarische zeeheld M. A. de Ruyter het leven liet. Kijkt gij over stuurboord naar de Afrikaansche Noordkust, laten u dan de namen Tunis, Bizerta en Tobroek in den geest komen. En als gij Port Said nadert, tracht u dan te realiseeren, hoeveel het Hitler waard zou zijn geweest om dit sleutelpunt der macht in zijn bezit te krijgen.



Het eerste wat uw oog zal treffen, is het standbeeld van den Franschman Ferdinand De Lesseps. Hij maakt als het ware een uitnoodigend gebaar om het kanaal, waarvan hij de geniale schepper was, binnen te varen. Men krijgt het gevoel, alsof dit het punt is, waar men het goede, oude Europa pas verlaat. Hier begint het Oosten!

Wie het Suez-kanaal doorvaart kan een gevoel van oprechte bewondering niet bedwingen voor de menschen, die het dwars door de woestijn heen hebben ge-

graven. Voor het grootste gedeelte moest dit met handkracht geschieden, schepje voor schepje werd het rulle weerbarstige woestijnzand weggewerkt. Van 1859 tot 1869 heeft het werk geduurd. Toen het eindelijk tot stand was gekomen, waren Oost en West inniger dan ooit verbonden, de zeeweg naar Indië was belangrijk verkort.

Gij zult zien, dat De Lesseps bij het traceeren van dit kanaal een dankbaar gebruik heeft gemaakt van reeds bestaande meren. Daar hij twintig jaar consul voor Frankrijk in Caïro was geweest kende hij het gebied op zijn duimpje. Het kanaal is 168 km lang en men heeft zijn vaarbreedte in den loop der jaren van 72 tot 120 voet uitgebreid.

Toch kunnen, behalve in het meer van Tinzah en het groote Bittermeer de schepen elkaar niet passeeren. Om de vaart uit twee richtingen zoo ongestoord mogelijk te doen verlopen zijn op 9 punten wisselplaatsen aangelegd, waar het kanaal ongeveer 50 voet breeder is gemaakt. In Ismailia ligt de centrale contrôlepost, die met telefoon- en telegraafberichten aan de dertien seinposten langs de oevers aanwijzingen voor het scheepsverkeer geeft. Op een uitgebreide kaart kan de positie van elk schip in het kanaal worden aangegeven. Ook 's nachts kan de navigatie doorgaan. Met een snelheid van $5\frac{1}{2}$ mijl kunnen de schepen zich voortbewegen, zoodat de vaart door het Kanaal 12 à 13 uur in beslag neemt.

Het ligt voor de hand, dat de tolrechten enorm hoog zijn. Drie à vierduizend pond sterling mag een schip voor iedere vaart al gauw betalen en als ge nu weet, dat in normale omstandigheden gemiddeld zestien schepen per etmaal het Suez-kanaal passeeren, dan begrijpt ge dat deze rechten een lieve duit opleveren. Ge moet echter bedenken, dat de maatschappijen een geweldige som besparen door deze zeer verkorte reis.

Port Said heeft door het Suez-kanaal een Amerikaansche ontwikkeling gekregen. Van een woestijnnest werd



het een stad van meer dan 100.000 inwoners, een der belangrijkste bunkerhavens ter wereld en een vergaarbak van alle nationaliteiten. Wij zullen u van deze stad, die iedere cultureele beteekenis mist, niet teveel vertellen, daar het passagieren toch niet mogelijk is, doch één goeden raad: pas op voor de handelaren, die om het schip heen zwermen; zij zetten u af en verkoopen meestal ondeugdelijke waar. Vruchten en versnaperingen mogen onder geen enkele voorwaarde worden gekocht, in het belang van uw buik en uw portemonnaie.

Van Port Said gaat de vaart naar El Kantara, een belangrijk spoorwegstation aan het eind van het meer. Dan gaat het precies Zuid tusschen twee werelddeelen door. Aan stuurboord Afrika, aan bakboord Azië. De oevers worden wat hooger, nog zeventien mijl en ge komt aan het meer van Tinzah, waar aan de Westelijke oever Ismailia ligt.

Nog tien mijl en ge bereikt het groote Bittermeer. Bij den ingang hiervan werd de dam doorgestoken, die de verbinding nog verbrak tusschen de wereldzeën. Twaalf mijl na de Bittermeren is het einde van dit interessante kunstwerk bereikt. Hier ligt Suez, eertijds de overlaadplaats voor de karavanen, waar reeds in de oudheid een drukke handel gedreven werd, thans een moderne stad met 40.000 inwoners.

Wij hopen, dat de kanaaltocht u iets van het Ooster-sche leven laat zien. Arabieren, die naast hun kameel neerknielen om met het gelaat naar Mekka hun gebeden te zeggen, schilderachtige oasen in een woestijn van zand en steen, kleurig leven in een omgeving, die niets dan vaalheid is. Ge kunt wellicht aan den verren einder den berg Sinaï ontwaren, waar het Mozes vergund was om een weemoedigen blik te slaan in het Beloofde Land. Gij beweegt u in een andere, volkomen vreemde wereld, in een land van mysterie.



De Roode Zee die thans volgt voert u door één van de warmste gebieden der aarde, het kan hier smoorheet zijn, als van den eindeloozen woestijn de wind niets dan hitte aanvoert. Het is dan ook een verfrissing wanneer ge de Golf van Aden bereikt, door de nauwe straat Bab-El-Mandeb. Aanlokkelijk ziet de kust er niet uit. Men zegt dat in Perim een kameel schrikt wanneer hij een boom ziet.

Ook hier hebben de Engelschen er weer voor gezorgd, dat zij een sleutelpositie in handen kregen. Aden, dat ge aan bakboord ziet, is een van de vele sterkten, waar het Engelsche Imperium zijn kolossale macht aan ontleent.

Vierhonderdtweeënzestig zeemijlen scheiden u van

het laatste puntje van Afrika, Kaap Guardafui, en dan volgen er 1726 mijlen van lucht en water, als wij het nietige stipje Mimikoi niet meerekenen. Het kan hier in het gevorderde voorjaar gedacht spoken, doch de Indische Oceaan kan ook als een in bewegend watervlak onder het schip doordeinen. Wij gunnen u het laatste. Wie van lucht, water en een strolenden sterrenhemel houdt, zal geen berouw hebben van dezen tocht over de wijde wereldzee. Prachtig zijn de zonsop- en ondergangen en interessant kan het dierenleven hier zijn, dolfijnen buitelen sierlijk door de boeggolf en waar het schip zich vertoont schieten vliegende visschen als heel kleine zweefvliegtuigjes uit het water. Met een beetje geluk zult ge hier ook groote scholen potvisschen kunnen zien.

Wij willen nog iets vertellen van de in dit gebied heerschende winden. Van April tot September staat er een wind uit Zuidelijke richting, daar de groote Siberische vlakte dan krachtig verwarmd wordt, wat een verdunning van de lucht tot gevolg heeft. Door de omwenteling der aarde krijgt de wind een Zuidwestelijke richting. De constant waaiende Zuidoost-passaat op de Zuidbreedte buigt zich als zij de evenaar overgaat, eveneens in Zuidwestelijke richting. Het gevolg is, gelijk wij hierboven reeds vertelden, dat het speciaal tusschen 55 en 65 graden Oosterlengte aardig tekeer kan gaan.

Gedurende den Hollandschen winter vertoont de Indische Oceaan een veel vriendelijker beeld. Dan wordt Siberië sterk afgekoeld en waait de Noordoostelijke moesson, die droog is en doorgaans helder weer met zich brengt.

Voor al degenen, die gedurende den Zuidwest-moesson dezen uithoek van den Indischen Oceaan oversteken, zullen er niet rouwig om zijn als zij eventueel Colombo aandoen. Ook van deze stad zal onze beschrijving kort

zijn, daar het een Tantaluskwelling zou wezen om u de heerlijkheden te teekenen, waaraan stad en eiland Ceylon zoo rijk zijn.

Het eiland kwam aan Engeland bij den vrede van Amiens in 1804. Nederland verloor toen den parel van zijn koloniën. Nog tal van oude huizen en kerken, ja zelfs de namen der Singalezen herinneren nog aan den Hollandschen tijd.

Nu nog een rukje van 980 mijl en we zijn in Indië, in Sabang, het kleine eiland aan Sumatra's Noordpunt.



Indien ge op dit weelderige eiland aankomt, moogt ge van boord om te passagieren. Uw voet betreedt voor het eerst Indischen bodem. Er worden excursies over het eiland georganiseerd en ge hebt dus alle gelegenheid om u te verlustigen in de uitbundige weelde der tropische natuur. Het schitterende bergmeertje met zijn onvergelykelijke pracht aan waterlelies en lotusbloemen, het telkens weer verrassende uitzicht over de diepblauwe baai, die zoo'n prachtige ligplaats vormt voor de schepen, die hier komen bunkeren. Diep en verzadigd zijn de kleuren van dit eiland, indrukwekkend steekt het silhouet der bergen af tegen den ijlen tropischen hemel.

Wanneer gij uw blik over de Sabang-baai laat wijden, bedenk dan dat hier H.M.'s Flottieljeleider „Tromp”

gedurende den oorlog tegen Japan een schitterend staaltje van zeemansmoed ten beste heeft gegeven. Met eenige Engelsche jagers maakte de Tromp een gewaagde raid door de baai, uit alle kanonnen schietend en een geweldige ravage aanrichtend in de Japansche versterkingen. De lichte kruiser bevond zich binnen het onmiddellijke bereik van het vijandelijke geschut en kreeg dan ook eenige treffers te incasseeren, maar de Tromp was een „lucky ship”, dat al door de ergste gevaren heen gekomen was. Als door een wonder explodeerde één der Japansche granaten zonder schade van beteekenis te veroorzaken. De andere waren blindgangers die door een paar onverschrokken leden der bemanning met een keurig boogje over boord werden gesmeten. Niet één schip van het kleine dappere eskader ging bij dezen verrassenden aanval verloren.

Nog 1150 mijl scheiden uw schip van het einddoel Tandjong Priok. De reis gaat door Straat Malakka langs Singapore, weer een van Brittannië's machtige sterkten. De sensationeele voorvallen, die gedurende den laatsten oorlog Singapore tot middelpunt hadden, zullen u nog in het geheugen liggen. Wellicht herinnert gij u nog den somberen dag, toen Churchill den val van deze „onneembare” vestingstad moest melden.

Gij vaart tusschen Banka en Sumatra door, passeert nog een kort stuk Javazee en dan is het of de havenhoofden van Priok zich beschermend om het schip slaan.

Gij zijt op de plaats van bestemming!

Het is echter mogelijk, dat het schip een andere route kiest en over den Indischen Oceaan Sumatra zuidelijk langs vaart om door Straat Soenda het doel van de reis te bereiken. In dit geval ziet ge water, water en nog eens water.

En wat zullen wij u daarvan vertellen...?



Medisch praatje

*Trouw-hertige aanspraak
aan de Indië-vaarders*

*Wilt gij verre Reizen varen
Na Oost- of West-Indië Land,
Daar de zonne vierig brandt,
Wilt de vreemde Vrouwen sparen,
Neemt ook op uw drinken acht,
En verschoont uw kleedren zacht;
Zuiver zijn verlengt uw Jaren.*

Gij vaart naar een tropisch land, naar een u onbekende wereld. Een wereld, die groter gevaren voor de gezondheid oplevert dan in de gematigde luchtstreken het geval is. Laat u dit echter niet verontrusten. Wanneer ge bepaalde voorschriften in acht neemt en zoo hygiënisch mogelijk leeft, dan hebt ge niets te duchten, al is de kans op infecties dan ook groter dan in Europa.

Het schip is een uitstekende oefenschool in zindelijkheid want op de beperkte woonruimte hebt ge een grootere voorzorg in acht te nemen dan elders. Wat ge eenmaal aan boord gewend zijt, kunt ge later in Indië voortzetten.

Het begint ermee, dat gij uw handen moet wasschen na het bezoek van de toiletten en voordat ge aan tafel gaat. Wie dit overdreven vindt of jongeuffrouwachtig, heeft nog nooit door een microscoop gekeken, meer willen wij er niet van zeggen.

Wasch uw goed regelmatig, maar hang het niet te drogen voor de luchtversching, daar anders de motor warm loopt en de heele „air-conditioning” in de soep gaat, tot nadeel van u en van uw kameraden. Wees hygiënisch op uw lichaam. Aan boord zijn waschbakken met zoetwater gedurende bepaalde uren van den dag. Ook, kunt ge een zeewaterdouche nemen. Droog uw lichaam echter goed af en laat dit niet aan de zon over, daar kan uw huid op den duur niet tegen en de gevolgen van tropischen zonnebrand behooren niet tot de aangenaamste ervaringen des levens.

Gij gaat naar het land van „den koperen ploert”, dat is het zonnetje tusschen de keerkringen. Wees voorzichtig met zonnebaden en volg steeds de voorschriften van den officier van gezondheid op. Wij waarschuwen u in uw eigen belang met den meesten nadruk tegen het onverstandig „genieten” van een zonnebad.

Er bevindt zich aan boord in den regel geen kapper, zoodat het noodig is, dat ieder kort vóór zijn inscheeping zijn coiffure zooveel mogelijk laat „kortwieken”.

De Militaire Geneeskundige Dienst is aan boord meestal vertegenwoordigd door een dokter, een tandarts, een apotheker en geneeskundig hulppersoneel, die allen tot den vasten staf behooren, daarnaast zijn een of meer

officiëren van gezondheid van de ingescheepte onderdeelen bij den M.G.D. ingedeeld, die voor den geneeskundigen dienst van het onderdeel zorg dragen. Men is niet karig geweest met de ruimte die voor den M.G.D. is afgestaan, zoo belangrijk acht men den gezondheids-toestand der opvarenden. Een ziekenrapport voor behandeling en onderzoek, een apotheek, een afdeeling voor laboratoriumonderzoek, een tandartsenlokaal, een „ziekenboeg” (hospitaal) en een isolatie-afdeeling. „Kwartierziek te bed” kent men aan boord niet. Alle liggende patiënten komen in de ziekenboeg. Er kunnen zelfs aan boord operaties worden verricht.

Meent ge een besmetting te hebben opgelopen, geneer u dan niet, maar ga direct naar den dokter, loop er niet mee rond en laat er niet aan knoeien. Dit geldt voor alle besmettingen, maar vóór alles voor een besmetting met een geslachtsziekte; daar wordt u aan boord wel meer van verteld, daar juist in de tropen het besmettingsgevaar veel grooter is. Alleen een sterk moreel kan u behoeden voor uitspattingen, die u zoo wel geestelijk als lichamelijk onnoembaar veel ellende kunnen veroorzaken. Volg dus de raadgevingen van den dokter en van den geestelijke op.

Een dokter is geen boeman voor wien ge bang moet zijn. Hij staat altijd klaar om u naar vermogen te helpen. Hebt ge bezwaren, die in de drukte van een ziekenrapport niet rustig besproken kunnen worden, vraag dan gerust of de dokter u op een kalmer tijdstip kan ontvangen, dan kunt ge rustig en vrijuit met hem praten. Wanneer ge u weet aan te passen aan de bijzondere samenleving aan boord, dan kan voor u en voor uw kameraden de zeereis worden tot een prettigen en gezonden tocht die goede en mooie herinneringen zal achterlaten.



Hygiëne in de Tropen

Wie prijs stelt op een zoo aangenaam mogelijk verblijf in de tropen en een gezond corpus, raden wij aan om terdege nota te nemen van onderstaande gedragsregels.

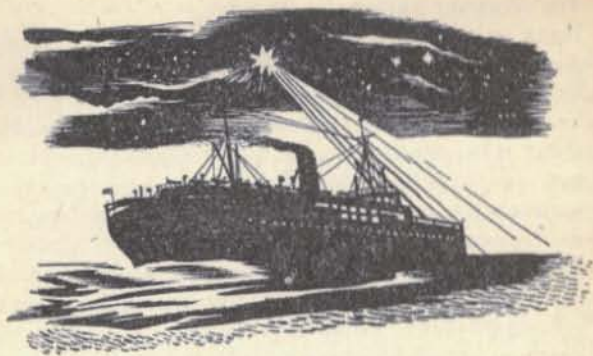
1. Vervang zoo spoedig mogelijk na uw aankomst in Indië het w.c.-papier door een „botol tjebok” (flesch of blikje met water); dit voorkomt kleine wondjes en is hygiënischer.
2. Wasch vaak uw handen, vooral voor elken maaltijd.
3. Laat uw etensblikken, mok, vork, lepel en mes nooit onbedekt op uw kamer staan, maar berg al uw eetgerei op zoodat er geen vliegen en muskieten bij kunnen komen. Deze lieve insectjes zijn een gevaar voor besmetting.
4. Laat nooit spijzen of etensresten onbedekt zijn.
5. Eet nooit op uw slaappleats! Ge morst zonder het

- te merken, de mieren krijgen er de lucht van en het duurt niet lang of ge vergaat van de mieren. Mieren zijn onprettige huisdieren.
6. Wilt gij uw eten bewaren, plaats dan uw etensblik in een ton met water, mieren zijn slechte zeevaarders en komen er niet bij.
 7. Uw vruchten kunt ge tegen mieren beschermen door ze zoo hoog mogelijk aan een dun touw of ijzerdraad op te hangen. Met bananen gaat dit prima!
 8. Hebt ge deze voorschriften verzuimd en zit uw eten onder de mieren, gooi het dan weg. Anders eet ge „infectie“, hetgeen niet goed voor uw gezondheid is. Ge kunt er namelijk aan dood gaan.
 9. Zijn uw vruchten met mieren overladen, leg dan die vruchten — als ze nog niet geopend zijn — in de zon, daar hebben de mieren een broertje aan dood.
 10. In Indië kunt gij uw sigaren en sigaretten niet open en bloot bewaren en zelfs niet in een kartonnen verpakking. Een goed sluitbaar blik of een jam-pot waarin ge een beetje thee, zout, magnesium of ongebluschte kalk stopt is het aangewezen middel om te voorkomen dat gij uw rookertje om uw vinger kunt winden.
 11. Wie zijn kleeding en uitrusting niet voorgoed wil bederven moet in den regentijd twee voorzorgsmaatregelen treffen:
 - a. Beddegoed, ook de klambos, indien eenigszins mogelijk dagelijks in de zon laten drogen.
 - b. Kleeding, uitrusting, boeken enz. minstens twee keer per week in de zon drogen.In den drogen tijd is zoowel voor beddegoed als de rest een keer per week zondroging voldoende.

12. Laat uw schoenen nooit in de zon drogen, maar in den wind en buiten de zon.
13. Hang uw kleeding altijd binnenste buiten te drogen, daar zij anders verkleurt.
14. Drinkwater, waarvan de betrouwbaarheid niet bekend is, mag alleen gekookt gebruikt worden. Minstens tien minuten moet het hebben gekookt, wil het onschadelijk zijn. Dit is een heel belangrijk voorschrift, waaraan ge u stipt moet houden, daar de tropen anders heel gul worden met typhus en dysenterie. Hetzelfde geldt voor water waarmee uw tanden worden gepoetst en het eetgerei wordt schoongemaakt. Poets uw tanden liever met thee dan met onbetrouwbaar water. De koks moeten niet nalaten om kokend water beschikbaar te stellen, waarin het eetgerei kan worden ondergedompeld.
15. Als ge de vuilniston laat openstaan, hebt ge in een minimum van tijd een vliegenplaag.
16. Om dezelfde reden is het noodig om etensresten en afval in een kuil te begraven en er minstens 20 cm aarde over te gooien.
17. Wasch *dagelijksch* uw vuile kleeding, daar anders de zure zweetlucht op de kamer niet te harden is.
18. Om vlekken in de lenzen van uw kijker of foto- en filmtoestel te voorkomen, moet ge er hetzelfde mee doen als met uw rookertje (zie punt 10).

En wees nu geen branie en denk niet, dat ge het beter weet dan ervaren tropenbewoners.





Geestelijke verzorging

Aan boord van ieder troepentransportschip bevinden zich tenminste 1 veldprediker en 1 aalmoezenier.

We laten hier achtereenvolgens beiden aan het woord.

De Veldprediker:

Als een landrot en dan nog wel „dominee-landrot“ sta je eerst wat huiverig tegenover zoo'n zeereis met een troepenschip... Er zijn zooveel geruchten geweest over een slechten geest onder de troepen, die naar Indië moeten en dan zoo'n reis op zee... dat zal voor de geestelijke verzorging wel niet veel gedaan zijn!... Heel wat ouders laten hun jongens juist hierom met een angstig hart vertrekken, maar laat ik uit ervaring nu eens iets mogen vertellen hoe dit in de werkelijkheid is.

Wij waren met een stel echt Hollandsche jongens aan boord. U weet hoe die zijn! Ze kwamen uit alle oorden

van het land, sommigen belust op avontuur, anderen bezorgd om wat ze achterlieten, de meesten voor het eerst werkelijk „op reis“!

Vroeg in den morgen, genietend van de heerlijke frissche zeelucht, turend naar een schip in de verte, houden we onze morgenwijdningen en 's avonds onder een sterbezaaiden hemel boomen we over de meest diepzinnige onderwerpen. We kennen elkaar niet, we weten niet van welke „kerk“ we hier bij elkaar zijn, maar varende langs de vreemde kusten is hier een onvergetelijk contact geweest. Jongens met de wonderlijkste ideeën komen hier los en praten hier met „den dominee“ als met een hunner kornuiten. Ze weten, dat ze bij hem kunnen aankloppen en... zij maken er gebruik van.

Prachtig is dit werk van geestelijke verzorging op een schip met Hollandsche troepen en gelukkig wordt daar nu alle aandacht aan besteed en is er aller medewerking om het te doen slagen. Trouwens, hier moeten we ook onze beste krachten aan geven. Deze jongens zijn het waard!

Ontroerend was het om ze in de haven Port Said — „voor het oor der Egyptenaren“ — hun psalmen te hooren zingen of om in de overweldigende hitte van de Roode Zee uit den Bijbel te lezen van den Sinaï, terwijl we wazig in de verte den rotsigen top van dezen berg kunnen zien... Of neem de kerkdiensten, gehouden op de lange deiningen van den Indischen Oceaan, het is alles wel heel anders dan thuis, maar juist dit „andere“ geeft nieuwe mogelijkheden, ook bij hen, die gewoonlijk naar geen kerk omzien, maar hier met intense belangstelling naar de woorden van het Evangelie luisterden.

„Heel wat opgeruimder verliet ik de boot dan ik er op gegaan was,” schreef mij van de week een der jongens met wien ik de reis gemaakt heb.

Hier aan boord wisten we elkaar te vinden en bij elk sein van den scheepsomroep kwamen ze van alle hoeken van het schip naar de afgesproken plaats.

Met de grootste dankbaarheid denk ik aan mijn werk aan boord terug. Het behoort tot de allermooiste ervaringen bij mijn geestelijke verzorging in het leger opgedaan, die ik voor geen geld zou willen missen.

Zóó is de praktijk!... Met zulke jongens, dan is Indië nog niet verloren!

Hier was bij velen immers het rustig vertrouwen:

Wat de toekomst brengen moge,

Mij geleidt des Heeren Hand,

Moedig sla ik dus de oogen

Naar het onbekende land...

De Aalmoezenier

Een troepenschip is een wereld op zichzelf, een stuk vastigheid midden tusschen water en lucht. Een wereld met eigen problemen, eigen zorgen, eigen aantrekkelijkheden en eigen vreugde. Een wereld zoo klein, dat het soldatenoog ver reikt over de horizon heen die zijn scheepswereld begrenst.

De soldaat raakt uitgekeken op het altijd eendere rondom. Dezelfde keerende gang van de daagsche doening kan een zekere eentonigheid brengen. Je kunt er momenten beleven, waarop niets anders te doen valt dan aan den kant te gaan zitten met je hoofd in je handen. Dan trekken herinneringen als karavanen voorbij en ze laten een spoor van weemoed na.

Een toekomst waar je schommelend heen gaat, kan wel eens wat ver en wat onzeker lijken. Temeer omdat je klein wordt tusschen de onbegrensde geweldigheid van water en van lucht, en aan zelfstandigheid schijnt

in te boeten omdat de dichtbevolktheid der kleine wereld volop verbod en voorschrift eischt.

Dan kan het leven moeilijk lijken om zijn groote en kleine zorgen.

Het ééne groote anker, waarop heel je wereld tegelijk vertrouwen kan, biedt dan geen uitkomst. Je eigen hart en je eigen geest zoeken dan een anker, dat steun kan geven aan jezelf.

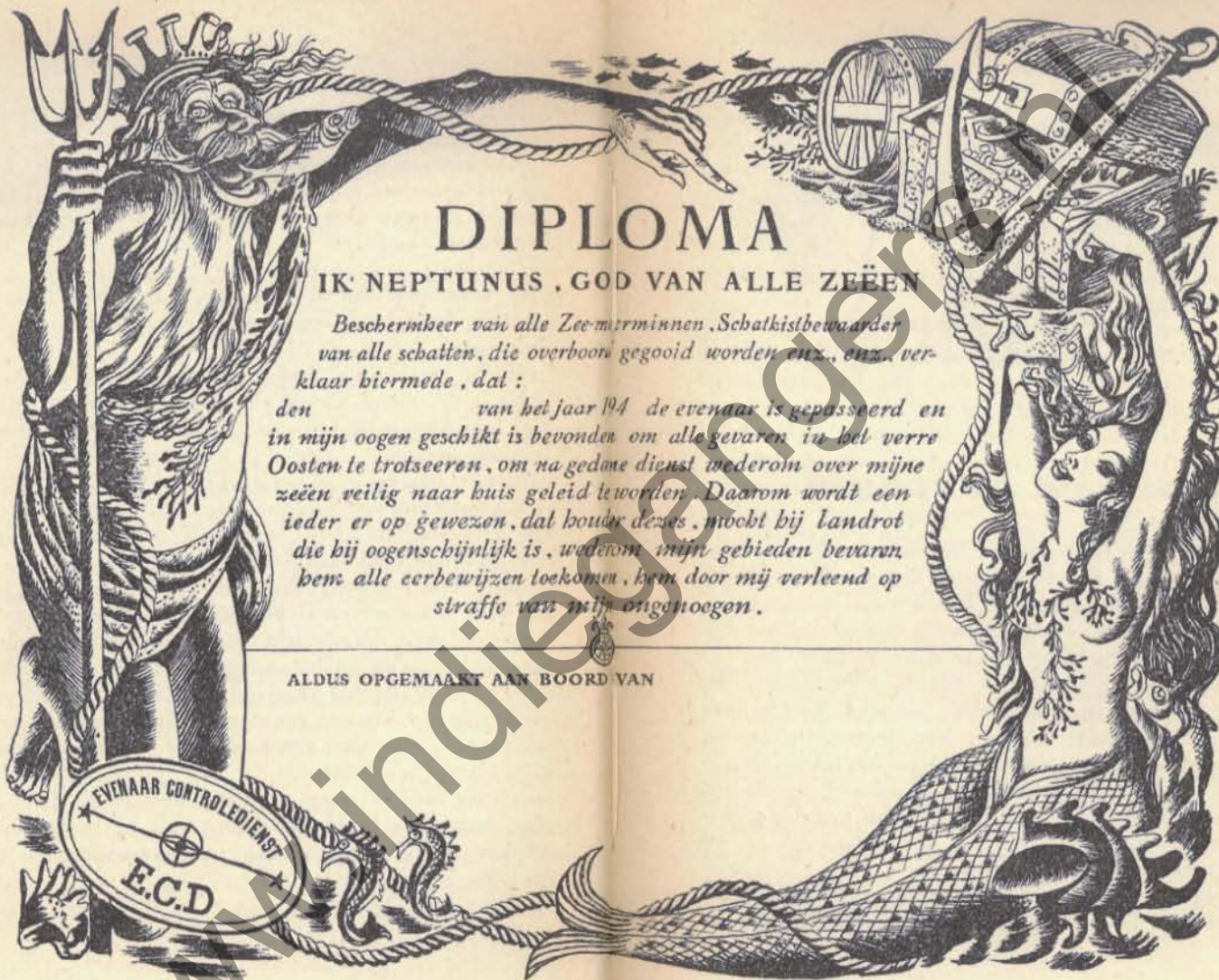
Dan staat voor je klaar: de aalmoezenier, de geestelijke verzorger, die tot taak heeft om voor ieder persoonlijk bereid te staan, om ieder te helpen en te steunen.

Hij is een veilige haven midden op de groote zee.

Hij is de vriend, die de zwaarte kent van je probleem. Met hem kun je praten van man tot man. Naar hem kun je altijd toegaan, wanneer je het nodig vindt om even ergens te zijn, waar je het gevoel hebt thuis te zijn.

Hij leeft met zijn soldaten het eendere leven en alleen zijn aanwezigheid al wil je zeggen: de mensch leeft niet van brood alleen. Hij zorgt ervoor, dat men „onder dienst” niet vergeet, dat God gediend moet worden. Hij is de officier van Gods dienst. Iederen morgen, nog vóór de volle dag-bedrijvigheid en rumoerigheid op gang is, leest hij op het schip zijn Heilige Mis. Als de Zondag komt, de dag van God, doet hij het met grootere plechtigheid en in een grooteren kring van officieren en soldaten. Het schip is zijn kerk, zijn pastorie, zijn preekstoel en zijn biechtstoel.

Als hij bidt of zingt met zijn menschen, dan klinkt ergens op de wereld tusschen water en lucht een Nederlandsch gebed, dat schip en opvarenden ten zegen zal zijn.



DIPLOMA

IK NEPTUNUS, GOD VAN ALLE ZEËN

Beschermbeër van alle Zee-mirminnen, Schatkistbewaarder van alle schatten, die overboord gegooid worden enz., enz., verklaar hiermede, dat :

den van het jaar 194 de evenaar is gepasseerd en in mijn oogen geschikt is bevonden om alle gevaren in het verre Oosten te trotseeren, om na gedane dienst wederom over mijne zeëen veilig naar huis geleid te worden. Daarom wordt een ieder er op gewezen, dat houder dezes, mocht bij landrot die bij oogenschijnlijk is, wederom mijn gebieden bevarn hem alle eerbewijzen toekomen, hem door mij verleend op straffe van mijn ongenoegen.

ALDUS OPGEMAAKT AAN BOORD VAN



Van zee en zeevaart

Wat den landrot doorgaans het meest van het varen interesseert is het antwoord op de vraag: „Word ik zeeziek of niet?” Dit antwoord hangt voor een klein gedeelte van uzelf af. Als ge u stellig voorneemt om zeeziek te worden en daar zwaar over pickert, dan gelooven wij wel dat ge niet zult worden teleurgesteld. Inbeelding en angst zijn belangrijke factoren. Veel geneesmiddelen zijn er niet. Veel rooken, sterk gebruik van koffie en alcohol is er slecht voor. Daar het schip „droog” is zal de alcohol u alvast geen kwaad doen. Krijgt de zeeziekte u te pakken, ga dan als het even kan languit in de frissche lucht liggen. Na een paar dagen zijt ge wel aan de scheepsbewegingen gewend.

De zeeziekte wordt veroorzaakt door de bewegingen van het schip. Die bewegingen zijn drieërlei: het „stam-

pen” noemen wij de beweging om de breedte-as van het schip, dat zijn de onaangenaamste capriolen die een schip kan maken. Minder erg is het „slingeren”, dat zijn de bewegingen rond de lengte-as, en het minst merkt men van de verticale beweging die het schip maakt. Zit alles tegen, dan maakt het schip deze drie bewegingen tegelijk en dat is verre van leuk.

Heelemaal zonder beweging is de zee nooit. Het is de wind die de golven verwekt. Denk niet dat de golven zich in horizontale richting voortbewegen, want dan vergist gij u, het is een verticale beweging van het water. Een stuk kurk zal nadat de golf eronder doorgetrokken is, vrijwel op dezelfde plaats blijven drijven. De hoogte van den golf wordt veelal overdreven. Het moet al heel erg spoken wil men van „huizenhooge golven” kunnen spreken. Hooger dan veertig voet is een golf zelden, ruw aangegeven kan men zeggen, dat de golven evenveel voeten hoog zijn als de windsnelheid in meters per seconde bedraagt. Met de schaal van Beaufort wordt deze windsnelheid aangegeven:

Getallen der schaal	Omschrijving	Snelheid in meters per sec.	Getallen der schaal	Omschrijving	Snelheid in meters per sec.
0	Stilte	0—1.3	7	Harde wind	13.4
1	Flauw en stil	2.2	8	Stormachtig	16.1
3	Lichte koelte	3.6	9	Storm	19.7
4	Matige koelte	4.9	10	Zware storm	23.7
5	Frissche bries	8.7	11	Zeer zware storm meer	
6	Stijve bries	11	12	Orkaan	dan 25

De „deining” is de beweging van het water die overblijft, wanneer na stormweer de wind gaat liggen.

Nog iets over de kleur van het water. Ge zult merken, dat de grauwe tint der Noordzee en van den Atlantischen Oceaan in de Middellandsche Zee in een prachtig blauw verkeert. Ook doet de tropische zee veel fleuriger

aan dan de zee bij Zandvoort. Dat verschil in kleur wordt veroorzaakt door de verontreiniging van het zeewater. Was het zeewater volkomen helder dan zou het al het invallende licht absorbeeren en daardoor zwart zijn. De verschillende kleurschakeeringen vinden hun oorzaak in de min- of meerdere mate van verontreiniging van het zeewater. Zoo wordt bijv. de grijze kleur van de Noordzee veroorzaakt door de zwevende deeltjes zand en klei, die de groote rivieren er in brengen.

Een fantastisch verschijnsel is het „lichten” der zee. Als dit verschijnsel zich voordoet, glanst een zwak lichtschijnsel op plaatsen waar de oppervlakte van het water door een of andere oorzaak in beweging gebracht wordt. Dit „phosphoriseeren” vindt zijn oorzaak in een planktonsoort, microscopisch kleine eencellige plantjes en diertjes, die het ideale visschenvoedsel vormen en die een lichtgevend organisme bevatten.

De diepte van de Noordzee is gering, zij is nergens dieper dan 700 meter en dat dit maar heel weinig is merkt men het best als wij dit vergelijken met de diepste plaats, die men ooit gemeten heeft, n.l. bij de Philippijnen, waar de zeebodem 10.500 m onder den waterspiegel ligt. Doorgaans is de eenheidsmaat op zee een „vaam”, dit is 1.80 m. Wij spreken ook niet over kilometers, doch meten de afstanden per mijl. De zeemijl bedraagt 1852 m, dit is de gemiddelde lengte van een meridiaan-minuut.

Om u nog wat meer scheepswijs te maken willen wij het nu even hebben over de tijdverdeeling op zee. De zeeman rekent nog steeds niet met „uren”, doch met „glazen”. Het heeft vrij lang geduurd eer men op een schip een gewoon uurwerk gebruiken kon, daar vroeger alleen slingeruren in gebruik waren die op een slingerend schip onbetrouwbaar geacht moesten worden. Men

mat daarom den tijd met zandloopers of glazen. In een half uur liep de zandlooper leeg en was er dus een „glas” voorbij.



De 24 uur van het etmaal worden als volgt verdeeld:

- 0—4 uur: hondenwacht
- 4—8 uur: dagwacht
- 8—12 uur: voormiddagwacht
- 12—16 uur: achtermiddagwacht
- 16—20 uur: platvoet
- 20—24 uur: eerste wacht.

Waarom zetten we tijdens de reis de klok vooruit?

De zon draait (schijnbaar) om de aarde in 24 uur. Ze loopt van Oost naar West. Over elk $\frac{1}{24}$ deel van den omtrek van de aarde doet zij één uur.

Wij varen vanaf Gibraltar tot Port-Said en in den Indischen Oceaan naar het Oosten, dus naar de zon toe. Wanneer wij nu $\frac{1}{24}$ deel van den omtrek van de aarde hebben afgevaren, dan komt de zon dus een uur eerder op, want zij behoeft het door ons afgelegde deel niet meer te doorloopen. Om nu met den zonnetijd gelijk te blijven, zetten we de klok één uur vooruit.

Op de scheepshuid kunt gij een cirkel met een lijn er dwars doorheen geschilderd zien, benevens nog een andere schaalverdeeling waarvan ge op het eerste gezicht wel niet veel zult begrijpen. Toch is dit simpele merk van de grootste beteekenis en het heeft honderden zee-lieden voor schipbreuk en verdrinking behoed. Het is het Plimsollmerk. Samuel Plimsoll werd in 1824 ge-

boren en overleed in 1898. Hoewel een eerzaam kolenhandelaar en geen zeeman heeft hij een groot deel van zij leven besteed aan een strijd tegen allerlei wantoestanden bij de zeevaart. Met nimmer versagende energie drong hij aan op een scherpe wettelijke contrôle op onzeewaardige vaartuigen en op dwingende voorschriften inzake het beladen van schepen. Hij wilde een wettelijk erkend merk vastgesteld zien, de grens aangevende tot hoever een schip beladen mocht worden. De Engelsche regeering verzette zich met kracht hiertegen. Na een strijd van vijftientig jaar, waarin hij zijn vermogen en zijn gezondheid verspeelde, mocht het hem in 1894 gelukken om zijn denkbelden doorgevoerd te krijgen.

Van de navigatiemiddelen krijgt gij weinig te zien. In de machinekamer moogt gij niet komen en op de brug evenmin. Het heeft dus weinig zin om u de geheimen van allerlei verfijnde instrumenten uiteen te zetten. Slechts een paar van de voornaamste willen wij zeer in het kort behandelen.

Daar is bijvoorbeeld het anker, het symbool van de scheepvaart. Merkwaardig is het, dat men daar juist het anker voor heeft gekozen, het instrument, dat voor het stilliggen en niet voor het varen dient. Elk anker heeft een ketting, en niet zoo'n kleine ook, want de ketting is 120 vadem lang; een vadem is 6 voet = 1.80 m. Het eene eind van de ketting is verbonden met het anker; het andere eind is vastgemaakt in de kettingbak aan den z.g. duveljager; dit vastmaken geschiedt tegenwoordig met een sluiting. Vroeger geschiedde het vastmaken door middel van een eind touw; dit eind deed natuurlijk nagenoeg nooit dienst, want wij steken nooit den heelen kabel. Er zijn ook menschen die nagenoeg nooit iets uitvoeren en echt wat je noemt „de lijn trekken”... dergelijke menschen zijn slampampers en

hebben dien naam te danken aan het bovengenoemde eindje touw dat „slampamper” heette.

Onontbeerlijk voor de plaats- en richtingbepaling ter zee is het kompas. Jannaat zegt:

„Staan ik aan het roer en ik tuur op het kompas,
Dan zien ik, m'n liefje, je beeld al in het glas.”

Door de magnetische aantrekkingskracht der pool wijst het kompas steeds naar het Noorden. De windroos duidt alle windrichtingen aan en de „zeilstreep”, in de kompasketel aangebracht, de vaarrichting van het schip. Dit is wel het allereenvoudigste dat van een kompas verteld kan worden. Er is heusch heel wat meer van te zeggen! Bijv., dat het „magnetische noorden” nog niet het „geographische noorden” is; dat allerlei invloeden op den kompasstand inwerken en dus geneutraliseerd moeten worden en dat het kompas door middel van „Cardanusringen” steeds horizontaal wordt gehouden. Ook het wonderlijke instrument, dat men „gyrokompas” noemt, leent zich zeer wel voor belangwekkende beschouwingen. Als wij u alleen vertellen, dat het mogelijk is een schip door middel van dit kompas te sturen zonder dat er een roerganger aan te pas komt, dan begrijpt u wel, welk een vernuftig apparaat dit is.

Verder hebben wij de log, het instrument, dat het door het schip afgelegde aantal mijlen aangeeft, een schroef, die sneller rondwentelt naarmate het schip meer vaart maakt. Op een klokje worden die omwentelingen nauwkeurig geregistreerd en kan men den afgelegden afstand aflezen. Voor de plaatsbepaling is de log van groote beteekenis.

Het handlood wordt alleen in ondiep water gebruikt. Het hangt aan een in vademmen verdeelde lijn, waardoor men, als het lood den bodem raakt, de diepte van het vaarwater kan bepalen. Ook kan men zich een beeld

vormen van de bodemgesteldheid ter plaatse, omdat het lood onderaan hol en met vet gevuld is, zoodat er iets van den grond wordt meegenomen. Varende kan men met het handlood slechts zeer geringe diepten aanlooden. Men heeft daarom voor grootere diepten verschillende patentloodingstoestellen uitgedacht. De meeste schepen hebben nog wel het reeds lang bestaande Thomson-lood dat achteruit wordt uitgevoerd en door luchtdruk werkt. De moderne groote schepen zijn tegenwoordig uitgerust met een echolood, dat in zijn werking veel overeenkomst vertoont met de veelbesproken radar. Men kan daarmee op een schaalverdeling voortdurend aflezen hoe diep het is op de plaats waar men zich bevindt.

Dat de hemellichamen bij de navigatie een belangrijke rol spelen, weet iedereen. Daarom nog een enkele opmerking over de voornaamste oriënteringspunten aan het firmament, te weten de Groote Beer en het Zuiderkruis.

Het eerste beeld beheerscht het firmament op het Noordelijk halfrond. Het bestaat uit zeven sterren, die in 24 uur een cirkel beschrijven rond de poolster. Indien gij de twee helderste sterren van dit beeld met vijf keer hun onderlingen afstand verlengt, komt gij in de Poolster uit, die zich juist in het Noorden bevindt. Zijt gij den evenaar over, dan verdwijnt de Poolster onder de kim en wordt het tijd om naar het Zuiderkruis uit te kijken, een markant sterrenbeeld op het Zuidelijk Halfrond, een pronkjuweel aan den tropischen nachthemel.

Nu wij het over het passeeren van den evenaar hebben, is dit wel de gelegenheid om eenige woorden te wijden aan de plechtigheid welke hiermede gepaard gaat. Wij nemen aan, dat ge nog nooit den aequator zijt gepasseerd. Gij zijt dus een „baar”. De zeegod Nep-

tunus nu kan niet toestaan dat baren zonder meer in zijn Zuidelijk domein verschijnen. Hij komt zelf, begeleid door eenige tritonen, aan boord, teneinde u met groote plechtigheid te doopen. Slechts één ding maakt hem gramstorig, n.l. als men zich aan deze ceremonieele handeling probeert te onttrekken. Zijn tritonen, doorgaans vrij stevige heerschappen, waken er angstvallig voor dat iedereen den doop ondergaat. Is deze uiterst plechtige handeling teneinde, dan ontvangt ge het ingevulde officieele certificaat, waarvan ge een verkleinde afdruk in dit boekje hebt aangetroffen.

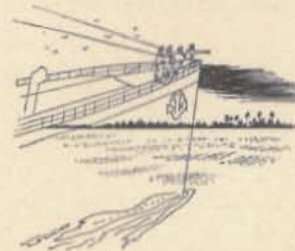
Het zou een ontheiliging van het ritueel zijn indien wij de toekomstige doopelingen reeds tezeer inwijdden in het verloop van deze sacrale handeling. Er is nog zooiets als een mysterie in dit leven...

Zoo, nu weet ge het een en ander van zee en zeevaart, stellig niet voldoende, maar toch staat ge niet meer zoo totaal vreemd tegenover uw nieuwe omgeving.

Ons rest nog slechts één plicht:

Wij wenschen u van ganscher harte een goede reis en een behouden terugkomst in het oude vaderland.

Vaarwel, kameraden!





„Scheepspraet" werd samen-
gesteld door

Res. Majoor Ph. J. te Winkel
en
Res. Kapitein H. E. Janssen

De tekst werd geschreven
door Piet Bakker, de illu-
straties zijn van E. Doeve

De samenstellers betuigen
hierbij hun dank aan de
verschillende deskundigen,
die hun gewaardeerde mede-
werking hebben verleend

Gedrukt te Rotterdam op de
persen van M. Wyt & Zonen



LEGERVООRЛIHTINGSDIENST
DEN HAAG

www.indiegangers.nl