

DE KRACHT VAN HET EVANGELIE

In één van de samenkomsten, die in het begin van Februari werden gehouden ter herdenking van Moody, sprak ook Dr Harry A. Ironside, predikant van de Moody Memorial Church in Chicago.

Als jongen heeft hij Moody hooren spreken. Nu houdt hij samenkomsten en conferenties net eender als Moody. Iederen Zondag preekt Dr Ironside in drie samenkomsten voor in het geheel ongeveer tienduizend menschen.

In de samenkomst in Londen vertelde hij een verhaal over de macht van hetzelfde Evangelie, dat Moody predikte.

Eenige jaren geleden werd hij na een openluchtsamenkomst door een bekend Amerikaansch spreker en schrijver, een agnosticus, uitgenoodigd tot een openbaar debat. Hij antwoordde: „Ik neem het aan, doch onder één voorwaarde. Gij moet twee menschen meebrengen, een man en een vrouw, die uit een leven in de zonde gered zijn en gelukkige, ordelijke menschen zijn geworden, uitsluitend door het volgen van de agnostische beginselen, die gij in uw lezingen verkondigt. Dan zal ik er honderd meebrengen, die veranderd zijn door de kracht van het Evangelie, waarop gij zoo scheldt, en van Christus, dien gij veracht.”

En hij wendde zich tot een vrouwelijke kapitein van het Leger des Heils, die ook gesproken had: „Ik denk, dat u er mij wel eenigen van die honderd leveren kunt.” Zij had er dadelijk veertig.

„Goed,” zei Ironside, „de andere zestig vind ik vandaag en morgen wel. Dus afgesproken, u brengt één man en één vrouw van uw kant mee en ik kom er met honderd.”

Maar de uitdager wees het af en ging weg zoo gauw hij kon. „Ziet,” zeide Ironside, „dat is nu de kracht van het Evangelie, dat Moody predikte.”

Dr ir H. G. v. B.

KRABBENDE ANKERS

Men heeft dezer dagen kunnen lezen, dat Hr Ms opleidingschip Hertog Hendrik, onze hoogbejaarde kruiser van dertig lente's, op een oefeningsreis in de Middellandsche Zee ter hoogte van Delos Harbour in de Cycladen „door krabben van het anker geboeid raakte en gedeeltelijk aan den grond is geloopen.”

Wel zeker tien landrotten hebben den oud-zeeman op dien dag gevraagd, wat daar nu wel mede bedoeld werd: krabben van het anker en een, die het niet goed gelezen had, begreep in het geheel niet, wat voor invloed het mocht hebben, wanneer er „krabben op het anker zaten.”

Zeelui van den ouden stempel bezigen bij het ten anker komen wel eens de uitdrukking: „We gooien de haak er in.” Welnu, om dit beeld vast te houden — een scheepsanker is eigenlijk niets anders dan een zware haak, die in den zeebodem grijpt en het schip voor afdrijven behoedt, wanneer althans die „haak” door bepaalde omstandigheden zich niet losrukt, waardoor het anker gaat „krabben.”

Om met een schip stevig ten anker te komen, is waarlijk niet zoo eenvoudig, als velen denken. Wanneer er bijvoorbeeld op de reede een sterk tijverschil is, of wanneer sterke stroom of harde wind uit een anderen hoek te verwachten is, of wanneer er geen voldoende ruimte is, dat het schip kan rondzwaaien, zijn dit alle punten van overweging, waarvan een scheepskapitein zich terdege rekenschap moet geven, hoe en waar hij het anker moet laten vallen en op welke wijze hij moet manoeuvreeren, om te zorgen, dat het hecht in den grond komt. In menig oord, waar plotseling opkomende orkanen zijn te wachten, is het ook noodzakelijk, om een open oog te hebben voor de omstandigheden, die er kunnen zijn, om een goed heenkomen te zoeken en met een „losse broek” de ruimte te kiezen. Vandaar ook, dat het einde van den ankerketting nimmer in den kettingbak is vastgeklonken, doch slechts met een sjouring (slampamper) is bevestigd, om in den uitersten nood, wanneer er geen tijd meer is om de manoeuvre van het anker opnieuw uit te voeren, te vertrekken zonder anker, waarbij natuurlijk, als de ketting tot het einde is uitgelopen, de sjouring breekt. Bij betere weersomstandigheden vischt men dan later het verloren gegane weer op.

Om echter op onze „krabbende ankers” terug te komen: er bestaat een middel, om vrij gauw te kunnen constateeren, of het anker den zeeman geen verraderlijke parten speelt. Wanneer n.l. het schip goed en wel op zijn ligplaats is gekomen, wordt door den stuurman een peiling genomen van enkele punten aan den wal, waardoor zuiver in de kaart kan worden opgeteekend, waar het schip zich be-

vindt. In het kompas toch heeft hij een middel, om nauwkeurig den hoek te meten tusschen b.v. een kerktoren en een bergtop ten opzichte van het schip. De waarnemer ziet b.v. den kerktoren in N.-O. richting en den bergtop in Z.-O. richting. Op zijn zeekaart trekt hij nu een lijn N.-O. loopende door den toren en een lijn Z.-O. door den bergtop. Het is duidelijk, dat het schip zich juist bevinden moet op het snijpunt van deze lijnen.

De „ankerwacht” heeft nu niets anders te doen, dan om het kwartier te controleeren, of deze meting niet verandert. Zoodra hij b.v. den bergtop in een andere richting gaat waarnemen, is dit een bewijs, dat het anker gaat krabben. Als een haas stormt de wachtgebende officier dan de commandobrugtrap af, om den commandant uit te porren. Op de reede ligt het schip dan ook altijd — dag en nacht — onder stoom, om onmiddellijk de machines tot zijn beschikking te hebben, die een stranding moeten voorkomen.

Toch is er een geval, dat de zeeman met voordacht zijn ankers laat krabben, al kwam zulks in vroeger jaren bij de zeilvaart veelvuldiger voor en is het nu een zeldzaamheid. Men past deze manoeuvre wel eens toe op een rivier, waarin het moeilijk is een bocht te ronden. Door het anker over den bodem te laten sleepen kan men daarmede in bepaalde gevallen het stuur van het schip beïnvloeden. Doch, zooals gezegd, bij de groote stoomvaart komt deze methode practisch niet meer voor.

J. Cl.



Een praktische Engelsche waschinrichting doet alle moeite om haar klanten in alles tegemoet te komen. Op deze wijze wordt het vermoeiende trappenloopen voorkomen.