

## EEN PONTON IN MOOTJES

# SNJKOPZUIGER „IRAQ I”

In het Februari-nummer van het Zeskant hebben onze lezers een interessante beschrijving van de „Iraq I” kunnen lezen. Deze snijkopzuiger werd in het begin van dit jaar in secties naar Irak verscheept en daar gemonteerd en bedrijfsklaar gemaakt.

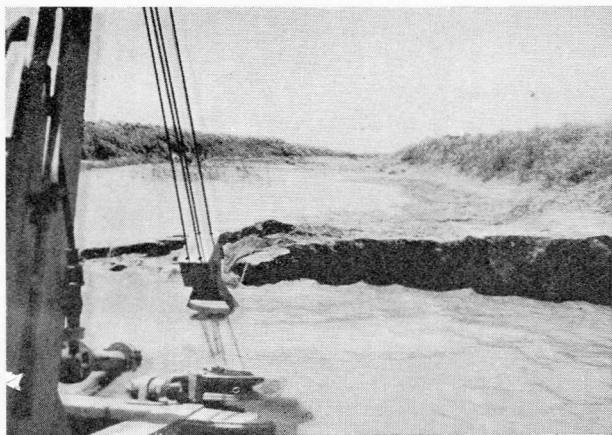
Van de Heer R. Bas, monteur bij J. & K. Smit, ontvingen wij onderstaand verslag van zijn belevenissen in Irak:

„Op 4 Mei 1955 vertrok ik per K.L.M. van Schiphol via Genève, Rome en Beirut naar Basrah, waar ik de volgende dag om 2 uur 's middags arriveerde.

Na het vervullen van enige formaliteiten ging ik met een taxi naar de haven. Een bootje bracht mij naar het schip dat de gedemonteerde zuiger aan boord had. Het bleek dat de secties, kisten etc. gelukkig in goede staat in Basrah waren aangekomen.

De volgende dagen moesten bezoeken worden afgelegd bij de douane- en haven-autoriteiten en bij de spoorwegen, om plaats en datum van de lossing vast te stellen. Dit is daar een heel probleem, maar na veel heen en weer gepraat kwam ook dat voor elkaar. Op 10 Mei konden we beginnen met het lossen van de secties en verdere onderdelen; een karwei dat 4 dagen in beslag nam.

De uiteindelijke bestemming van de zuiger was Maligga, een dorpje in de buurt van Diwanayah, ca 350 km van Basrah. Voor dit verdere transport moesten de geloste onderdelen op spoorwagens worden ge-



plaatst. De moeilijkheid hierbij was dat de spoorwegen in Irak een spoorbreedte hebben van slechts 1 meter. Alles moest dus nauwkeurig op de wagons worden geplaatst en de secties van de ponton in balans worden gebracht. Het hele transport, bestaande uit 67 wagons, kon daarna met een snelheid van 9 km per uur van Basrah naar Maligga worden vervoerd.

In Maligga werden de secties en kisten onder veel geschreeuw van de Iraki met behulp van dragline en bulldozer overgeladen op

trailers, die hun lading naar de 2 km verder gelegen bouwput brachten. Hier werden de secties gelost en over spoorstaven naar de juiste plaats in de bouwput geschoven.

De zuiger werd in de droge bouwput door de toekomstige bemanning opgebouwd met de hulp van een vijftigtal Iraki. Op 9 Juli konden we met de motoren gaan draaien en, nadat eerst nog enige kleinigheden waren verholpen, werd op 11 Juli de eerste modder op de wal gespoten. Alles werkte zeer goed, zodat de zuiger tot grote tevredenheid van de hoofduitvoerder werd overgenomen.

De voornaamste werkzaamheden van de „Iraq I” zullen bestaan in het graven van irrigatie-kanalen voor de landbouw. In de zomer kan het water uit deze kanalen worden opgepompt voor besproeiing van het land en de sawah's, terwijl in de regentijd deze kanalen het overtollige regenwater kunnen afvoeren.

De verhouding met de Iraki was goed; zij bleken zeer gewillig om te werken. Maar ze houden er meer van om op jacht te gaan, te dobbelen of thee te drinken. De Irakse vrouwen zijn op het platteland allen nog gesluierd. Ze worden daar niet ten huwelijk gevraagd, maar door hun toekomstige echtgenoot gekocht. In de grote steden als Baghdad en Basrah, is de bevolking beter ontwikkeld en komen deze levensgewoonten niet meer voor. Daar zijn goede scholen, waar de jeugd o.a. Engels leert.

Het land is grotendeels kaal en bestaat uit eindeloze woestijnvlakten. Slechts hier en daar ligt een dorpje van lemen hutten. De mensen leven hier van schapenteelt en de verbouw van dadels en wat rijst. Het klimaat van Irak is zeer warm. De middagtemperatuur loopt op tot ca 48° C, en dat iedere dag weer! U zult begrijpen dat er menig druppeltje zweet is gevallen eer de zuiger zover was opgebouwd dat de golfplaten van de kapsantens ons een weinig beschutting boden.

Op 4 Augustus ben ik weer uit Basrah naar Schiphol vertrokken, nu via Istanbul, Wenen en Dusseldorf.

Ik geloof wel dat met deze opdracht de I.H.C. ook in Irak, zowel de tevredenheid van de opdrachtgevers heeft verworven als haar goede naam heeft bevestigd.