

Dossier 663

N°. 19.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart
te Amsterdam, betreffende de scheepsramp op
1 Februari 1913 overkomen aan het motorschoe-
nerschip *Ingeborg*.

Het motorschoenerschip *Ingeborg*, voerende de Nederland-
sche vlag, toebehoorende aan Jan Jacob Onnes, wonende te
Groningen, en mitsdien aldaar thuis behorende, staande
onder bevel van den gezagvoerder Gerrit Fokke de Wit; wo-
nende te Midwolda, is op 1 Februari 1913 in zinkenden toe-
stand benoorden Scheveningen gestrand.

De uit 10 koppen bestaande bemanning en een medereizend
motorsteller is door de motorreddingboot van Scheveningen
gered.

De inspecteur voor de scheepvaart in het 4de district heeft
op 1 Februari 1913 een voorloopig onderzoek naar het ge-
beurde ingesteld, eene commissie uit den Raad voor de
Scheepvaart besloot op 4 Februari 1913, dat de Raad voor de
Scheepvaart een onderzoek zou instellen, hetwelk in 's raads
openbare zitting van 12 Februari 1913 werd aangevangen en
in die van 13 Februari 1913 werd beëindigd.

De raad hoorde als getuigen:

1. J. S. de Roos, werktuigkundige, wonende te Rotterdam;
2. A. C. Mos, kustwachter, wonende te Scheveningen;
3. J. Overduin, kustwachter, wonende te Scheveningen;
4. G. F. de Wit, gezagvoerder, wonende te Midwolda;
5. J. G. Schäfer, motordrijver, wonende te Amsterdam;
6. J. J. Onnes, reeder, wonende te Groningen;
7. A. Schuringa, stuurman, wonende te Wildervank;
8. S. de Boer, smid, wonende te Leeuwarden, en
9. J. Lasschuit, stuurman, wonende te Haarlem,

en nam kennis van:

1. het journaal van het motorschip *Ingeborg*;
2. de monsterrol;
3. verslag van den loodscommissaris te Hoek van Holland;
4. de scheepsverklaring door gezagvoerder en bemanning op 3 Februari 1913 afgelegd voor den kantonrechter, mr. J. H. Boudewijnse, te 's Gravenhage;
5. verslag van het verhoor afgenomen door den inspecteur voor de scheepvaart in het 4de district op 1 Februari 1913 aan G. F. de Wit, A. Schuringa en J. G. Schäfer;
6. eerste vervolg van het internationaal register van den Germanischen Lloyd 1913;
7. verschillende teekeningen van het schip.

Aan de verhooren der getuigen en de overgelegde bescheiden is het volgende ontleend.

Het schip is in 1912 te Delfzijl bij de Scheepswerf en Machinefabriek van de firma Johannes Berg gebouwd onder toezicht van den Germanischen Lloyd, waarbij het na eene laatste bezichtiging in December 1912, op 1 Januari 1913 in de klasse \star 100 A/4 is opgenomen.

Het is getuigd als driemast-gaffelschoener en voert de Nederlandsche vlag.

De registertonnenmaat bedraagt 268 bruto, netto 215; de lengte 41,08, de breedte 7,56, de holte 2,65 M. De ankers zijn volgens de voorschriften van den Germanischen Lloyd.

Het schip heeft drie waterlichte schotten en kan waterballast bergen in een voorpiek, en een dubbelen bodem ter lengte van 25,38 M.

Het heeft een dek met verhoogd achterdek en verhoogde bak ter lengte van 5,50 M.

De reeder deelde mede, dat het voor buitenlandsche rekening gebouwd en bestemd was voor de vaart in het hooge Noorden. Men had het van hulpstoomvermogen willen voorzien. Hij nam het schip over toen het nog niet gereed was en besloot er een motor voor hulpvermogen in te plaatsen. De ervaring aan boord van zijn schip *Oldambt* opgedaan met een Bolinder-motor deed hem eene andere soort motor verkiezen, en een Diesel-motor van 120 tot 150 Rem. P. K. bestellen bij de werf Gusto, firma A. F. Smulders te Schiedam. Deze motor werd ook door den Germanischen Lloyd gekeurd.

Na herhaalde schouwing door de ambtenaren der scheepvaartinspectie is voor het schip een bewijs van zeewaardigheid afgegeven.

De motor tot voortbeweging van het schip is een tweetakts

drie-cylinder Dieselmotor (de boring van den cylinder is 230 m.M., de slag 380 m.M.). De brandstof, daarbij gebruikt, is ruwe olie. De as maakt 200 tot 220 omwentelingen per minuut.

De schroefas is met een zestal tapsche koppelbouten aan de krukas verbonden en deze moeten er uit geslagen worden, wanneer men den motor niet bezigt en de schroef, wanneer het schip onder zeil is, wil doen draaien. Voor de aslagers is een bijzonder soort wit metaal gebezigd.

Aan weerszijden van den motor zijn twee manoeuvreerketels aangebracht; het inblaasvat, perslucht inhoudende van 70 atmosferen druk, staat tegen de voorste wand van de motor-kamer.

De motor werd in November geleverd en door arbeiders van de werf Gusto en den motordrijver Schäfer gesteld onder leiding van den getuige de Roos.

Het was de eerste motor door de werf Gusto voor een zeeschip vervaardigd.

Getuige Schäfer kon, naar eigen verklaring, bevestigd door die van getuige de Roos, goed met den motor omgaan en had op eene motorfabriek en als motordrijver op zeeschepen de noodige ervaring opgedaan.

Hij heeft de ondervinding aan boord van de *Ingeborg* in een journaal vermeld, dat bij de stranding verloren is gegaan.

Getuige de Roos beweert, dat de werf Gusto geleverd heeft wat haar besteld is: een 120/150 P.K. Diesel-motor, als hulpvermogen voor het schip, voornamelijk te bezigen tot het in- en uitgaan van havens en zeegaten. Getuige Onnes beaamt, dat dit het voornaamste doel van het motorvermogen moest zijn, maar is van oordeel, dat de motor ook bij slecht weder dienst heeft te doen en getuige Schäfer verkeert onder den indruk, dat de motor toch eenige etmalen achter elkaar beweging aan de schroef moet kunnen geven. Er was dan ook 15 ton brandstof aan boord en het verbruik bedraagt 19 liter per uur.

Getuige de Wit heeft den motor beschouwd als te zijn bestemd voor dagelijksch gebruik, evenzeer als de motor aan boord van de *Oldambt*, door hem vroeger als gezagvoerder bevaaren.

De scheepsverklaring, hiervoren vermeld, geeft alleen een overzicht van de reis van de Firth of Forth naar den Nieuwen Waterweg en de stranding, het journaal geeft ook een overzicht van de wederwaardigheden van het schip van 2 December 1912 tot 20 Januari 1913.

Daaruit blijken de volgende feiten :

13 December 1912 is men vertrokken van Delfzijl, bestemd naar Antwerpen; het werd stormweder en men ging onder Borkum ten anker. Op 15 December weigerde de motor volgens getuige de Roos door gebrek aan samengeperste lucht. Getuige Schäfer vermeldt, dat de schroef te groot werd bevonden, waardoor de motor veel brandstof behoeftde om aan de as het noodig aantal omwentelingen te geven en dit had vervuiling van de brandplaatjes ten gevolge.

Men is naar Delfzijl teruggekeerd en gedurende de volgende dagen is er door getuige Schäfer met arbeiders van de werf Gusto aan den motor gewerkt, ook om te kunnen voldoen aan de eischen der scheepvaartinspectie.

Vrijdag 20 December was het schip weder zeeklaar. Getuige de Roos en twee machinestellers van de werf Gusto zouden de reis naar Antwerpen, vanwaar het schip naar West-Afrika bevracht was, medemaken.

Zaterdag 22 December 1912 is men te 9 uur v.m. vertrokken. Op Maandag 23 December des n.m. te ongeveer 8 uur „werd ons” — aldus zegt de gezagvoerder in zijn journaal — „door den heer ingenieur de Roos medegedeeld, dat de motor het niet zou kunnen uithouden indien de reis nog lang duurde”, waarom besloten werd om het Vlie binnen te vallen. Aldus geschiedde.

Den daarop volgenden middag heeft men op de Zuiderzee voor anker gelegen wegens mist. 's Anderen daags, toen men naar Harlingen dacht te varen, had men weder last met den motor, maar men is daar ter reede toch op 25 December aangekomen.

Getuige de Roos verklaarde desgevraagd, dat hem op de reis van Delfzijl naar Harlingen was gebleken, dat de schroef te zwaar was en dat de olieleiding niet deugde, getuige Schäfer rept ook van vervuilde brandplaatjes.

De schroef is te Harlingen niet vervangen, er is eene tweede olieleiding gemaakt, zoodat de smering beter was, en 29 December naar Texelreede gevaren kon worden.

Aldaar werd bericht ontvangen, dat het vrachtcontract was opgezegd en dat het schip voor orders moest blijven liggen, doch 3 Januari werd gemeld, dat het schip bevracht was van Methel (Firth of Forth) met steenkool naar Casa blanca (Marokko).

Den 5den Januari zou men in ballast naar Methel vertrekken, maar de motor was niet behoorlijk aan den gang te krijgen en getuige Schäfer reisde 's avonds naar Schiedam

om hiervan aan de werf Gusto kennis te geven en hulp te vragen. Op 7 Januari kwamen getuige de Roos met een werkmán, A. Oosterhold, weder aan boord van de *Ingeborg* en sedert is aan den motor gewerkt tot 9 Februari. Toen is naar Oudeschild proef gedraaid en daarop de reis over de Noordzee begonnen.

Getuige de Roos heeft opgegeven, dat op Texelreede de verstuiver bleek te zijn verbrand, getuige Schäfer zegt, dat de smering ook toen nog onvoldoende was gebleken en dat de Roos toen ook erkend heeft, dat de schroef te zwaar was. Op de reis naar Methel en wel op 10 Januari bleek het metaal der lagers van de drijfstanden gesmolten. Getuigen Schäfer en Oosterhold zijn, toen het schip te Methel was aangekomen, een paar dagen bezig geweest om dit ongeval te verhelpen en 18 Januari was de motor weder gereed.

Den 19den Januari zou men met het uitlopend tij vertrekken. Nauw was de motor in werking gesteld of er barstte eene luchtleiding en het vertrek moest een dag worden uitgesteld.

Met de zeilen bijstaande en werkende met den motor vertrok de *Ingeborg* 20 Januari van Methel en kruiste de Firth of Forth af. Te 11 uur v.m. kwam getuige Schäfer den gezagvoerder echter mededeelen, dat het smeerolieverbruik dusdanig was, dat de reis naar Casablanca niet kon worden vervolgd. Daarop werd de steven gewend en ging men naar Leith. Op 25 Januari werd weder zee gekozen; het journaal vermeldt: „Motor voortdurend defect”. Op 26 Januari heet het: „Motor defect; wegens luchtklep in disorde”; op 27 Januari 10 n.m., dat de machinist meldde: „Motor defect”.

Op 29 Januari is de motor weder in staat dienst te doen; op 31 Januari des n.m. 7 uur kon hij wegens een warmlooper niet meer gebruikt worden en was het schip voor voortbeweging op de zeilen aangewezen.

Getuige Schäfer, zijn oordeel over den motor samenvattend, gaf te kennen, dat de motor op zich zelf wel goed was, maar dat de smering niet deugde en vooral bij slingerend schip bezwaren ondervond. Ook was de schroef te zwaar. Om deze het vereischte aantal toeren te laten maken moest er eene bovenmatige hoeveelheid brandstof gebruikt worden en daaronder leden de fijnere machinedeelen.

Toen zijn oordeel op 30 Januari door den gezagvoerder werd gevraagd, of men de Noordzee van het Newarp naar het Maaslichtschip zou oversteken, meende hij, dat daartegen

geen bezwaar bestond, vermits de reis slechts korten tijd zou duren.

De lensinrichting aan boord der *Ingeborg* bestaat uit handpomp en pompen, bewogen door motoren. De Gusto-Diesel-motor staat in verbinding met eene pomp, die de machinekamer lens moest houden. Op den voorpiek is eene handpomp en handpompen staan aan weerszijde van het ruim. Voorts was aan dek een Kelvin-benzine-motor opgesteld met magneetontsteking, bestemd om eene pomp in beweging te brengen, werkende op de ruimen en op den dubbelen bodem. Moest deze motor in gebruik genomen, dan moest een houten omhulsel, gedekt met persennings, weggenomen worden. De Kelvin-motor geraakte in het ongereede toen men zijne diensten het meest behoefde, d. w. z. toen het schip zwaar lek geworden was en ten gevolge daarvan slagzijde kreeg, zoodat niet gezeild kon worden.

De toelichting, door den gezagvoerder — in overeenstemming met de verklaring der gehoorde opvarenden — gegeven bij journaal en scheepsverklaring, maakt het mogelijk het volgende overzicht van het gebeurde op de reis van Leith naar Rotterdam op te stellen.

Het journaal geeft aan, dat de bestemming van het schip Casablanca was. Dit moge oorspronkelijk zoo geweest zijn, bij vertrek van Leith stond het reeds vast, dat men naar Rotterdam zou gaan ter vervanging van de te zware schroef, vermits de gezagvoerder daartoe strekkende orders van den reeder te Methel bekomen had.

Op de reis van Leith, waar de motor hersteld was, naar Rotterdam, had men met zeer slecht weder te kampen, er liep eene hooge deining en het schip werkte zwaar. Op 28 Januari te 4 uur kreeg men slagzijde over B.B., terwijl het schip gedurig veel water overnam; men ging toen over stag, had daardoor de gelegenheid het water uit te pompen en het schip werd weer lens. Op 29 Januari ontstond er weder een lek, nu in de machinekamer en in den achterpiek, later ook in het ruim, waar 18" water stond. Het schip werkte bij voortdurend hevig en nam veel water over. Men wist het echter weder lens te krijgen. Te 12 uur n.m. werd het Outer Dowsingvuurschip waargenomen in het W. t. N. In den loop van den volgenden nacht ruimde de wind tot Z.Z.O., steeds in hevigheid toenemende en er liep weder eene hooge zee. In het ruim ver- toonde zich weder 5" water, maar het schip kon weder lens gepompt worden. Tegen den morgen nam het weder wat af

en naderde men, sturende in peiling der kust, het Newarpuurschip.

De gezagvoerder pleegde nu overleg met den stuurman Schuringa en den machinist Schäfer over de vraag of men zou pogen Yarmouth te bereiken, of de Noordzee zou oversteken en de reis naar Rotterdam vervolgen. Het laatste scheen verkieslijk, omdat men even snel te Rotterdam als te Yarmouth zou kunnen komen en de Engelsche machinefabrieken en werven nog niet goed zijn ingericht op bouw en herstelling van motoren. Men dacht des avonds reeds in den Nieuwen Waterweg te zijn. De wind was toen Z. t. W. Het schip voerde schoenerzeil, grootzeil en bezaan, voortopzeil en buitenkluiver. De pomp was lens.

Tegen 12 uur 'smiddags namen wind en zee weder toe, bezaan en buitenkluiver werden vastgemaakt en een rif werd gestoken in grootzeil en schoenerzeil. Het schip was blijkbaar weder lek, althans het kreeg weder slagzijde van ongeveer drie voet.

Te 3 uur n.m. kwam eene geweldige zee over met het gevolg, dat de dekmotor onbruikbaar werd en het lenspompen onmogelijk werd, daar de handpompen aan lij door de zware slagzijde geen water gaven en de handpompen te loevert om dezelfde reden niet bemand konden worden. Toen werd het zwichtrif in het grootzeil gestoken; kluiver en stagfok werden vastgemaakt.

Te 7 uur n.m. werd het Maasvuurschip in het Z.Z.O., Scheveningen in het Z.O. gepeild.

Toen kwam getuige Schäfer melden, dat de motor niet meer te gebruiken was ten gevolge van een warmlooper. Gaandeweg werd het zwaar stormweder, de *Ingeborg* werkte hevig, nam veel water over, kreeg hoe langer hoe meer slagzijde en met de zeilen viel niets meer te beginnen. Alle beschikbare blauwlichten en vuurpijlen werden afgestoken, daarna begoot men poetskatoen met petroleum en stak dit aan, men dreef steeds meer naar de Nederlandsche kust, maar werd blijkbaar niet opgemerkt.

Ongeveer 1 uur v.m. kwam het Noorsche stoomschip *Bon* van Christiania in de nabijheid. De *Ingeborg* streek haar boot en men beproefde verbinding met de *Bon* te krijgen, wat echter mislukte. Bij herhaling brak de lijn waarop de tros gestoken zou moeten worden.

Tot 5 uur v.m. zette de *Bon* hare pogingen tot hulpverleening voort en middelerwijl dreef de *Ingeborg* tot voor Scheveningen. Getuige de Wit vreesde, dat het schip, dat gaande-

weg dieper zonk, eenmaal op sleeptouw genomen, in diep water zou zinken en geheel verloren gaan. Hij liet dan ook aan de *Bon* weten, dat hij zich zelve redden kon, in de verwachting het schip in ondiep water te kunnen doen stranden, als wanneer de bemanning met de boot het strand zou kunnen bereiken.

Te 6 uur werd scheepsraad gehouden en des schippers voorstel goedgekeurd. Het schip lag toen met de luiken te water; de bemanning had de zwemvesten aan.

Intusschen was de *Ingeborg* door de kustwacht te Scheveningen opgemerkt. A. C. Mos, die bij de semafore de wacht had van 8 uur n.m. tot 6 v.m., had te 4 uur een wit licht in N.W. richting waargenomen, dat nu en dan meer N. waarts ging. Daar hij echter duidelijk het roode vuur van een stoomschip daar vlak bij zag en geene noodseinen gegeven werden, had hij niet gedacht aan een schip in nood. Nauwelijks thuis gekomen van de wacht, werd hij opgeroepen om met de motorreddingboot *Jhr. Rutgers van Rozenburg* een gestrand schip te hulp te komen. Zijn maat, J. Overduin, die hem te 6 uur had afgelost, had meenen op te merken, dat het witte licht van een schip in nood was en, hoezeer de post op den vuurtoren dit ontkende, van den directeur der Visschershaven verloff gevraagd en verkregen om er met de reddingboot op uit te gaan.

Tegen 7 uur verliet de reddingboot, bemand met schipper C. J. Klaasen, C. J. Klaasen jr., Mos en Overduin, voornoemd, en den motordrijver Kamp de binnenhaven, waar zij steeds gereed ligt.

Te 7.20 was men langs zijde van de *Ingeborg*, die reeds tot dek te water lag; de vier voorste fokken stonden nog bij, zoo ook het gereefde groot- en schoenerzeil. De boordlichten brandden nog. De boot hing aan eene vanglijn achter aan het schip.

De gezagvoerder wilde het schip nog niet verlaten, maar werd overgehaald zulks te doen en gaf ten slotte toe.

Naar het oordeel van Mos en Overduin was er met het schip toen niets meer te beginnen.

De geredden waren: G. F. de Wit, gezagvoerder; A. Schuringa, stuurman; J. Lasschuit, stuurman; J. G. Schäfer, motordrijver; S. de Boer, hulp-motordrijver; A. van der Heeg, kok; A. Oudeman, matroos, H. G. Lutz, matroos; L. Wenneveen, lichtmatroos; Chr. L. Kooima, lichtmatroos; A. Oosterhold, machinesteller.

Gevraagd, of hij bij het naderen van de kust, de ankers

niet had kunnen laten vallen, antwoordde getuige de Wit, dat dit zeker mogelijk geweest was, maar dat het schip vermoedelijk achter de ankers zou zijn gezonken, en nu het schip vermoedelijk vlot zal kunnen worden gebracht.

Getuige Onnes uitte zijne bevreemding, dat de bemanning van het Maas-vuurschip de in nood verkeerende *Ingeborg* niet heeft opgemerkt en niet om sleepbooten naar den Hoek van Holland heeft geseind.

Of de *Ingeborg* gezien is door de bemanning van de „Maas” is niet gebleken. Maar wanneer dat zoo is, dan had deze toch niets voor haar kunnen doen, daar sedert 23 Juni 1912 de dienst der draadlooze telegraphie aan boord van het vuurschip is opgeheven, vermits er bijna geen gebruik van gemaakt werd.

De raad heeft door het gehouden onderzoek de overtuiging gekregen, dat de scheepsramp van de *Ingeborg* niet valt te wijten aan de gezaghebbenden aan boord.

De reden, die is opgegeven voor het oversteken der Noordzee op 31 Januari 1913, toen het schip al bij herhaling lek was geweest en ongemakken aan den motor menigvuldig waren geweest, kan de raad billijken. Rotterdam was bestemmingshaven en de reis derwaarts was niet gevaarlijker of moeitevoller dan die naar de naaste noodhaven Yarmouth.

De stranding van het schip is te wijten aan verschillende oorzaken, als daar zijn: het lek worden van het schip gedurende het zware weder, het onklaar worden van den dekmotor juist toen pompen op de ruimen gebiedend noodzakelijk werd, en het onklaar raken van den voortstuwingsmotor juist toen wegens de slagzijde met het schip niet meer te zeilen was.

Het onklaar worden van den dekmotor kon voorkomen, omdat dit toestel te veel aan de elementen is blootgesteld; de weinige bedrijfszekerheid van den voortstuwingsmotor schijnt te moeten worden gezocht in het te groot oppervlak van de schroef. Het lekken wil de gezagvoerder geweten hebben aan het openspringen van deknaden, waarvoor inderdaad veel te zeggen schijnt.

Aldus gedaan op 13 Februari 1913 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allrol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; D. Hubert, plaatsvervangend lid; C. M. van Rijn, W. Fenenga, J. T. J. de Bruyn Kops, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend

19 UITSPRAKEN VAN DEN RAAD VOOR DE SCHEEPVAART.

secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter
ter openbare zitting van 20 Februari 1913.

(get.) TH. B. PLEYTE.

„ W. ALLIROL.

„ L. ROOSENBERG.

„ C. L. J. KOTTING.

„ D. HUBERT.

„ VAN RIJN.

„ W. FENENGA.

„ J. DE BRUYN KOPS.

„ C. HENNY.

Voor afschrift:

RICHARD JANSSEN.

Secretaris.