

402-0136 Uitspraak van RvdS (Bornholm)

- Blad: Nederlandsche Staatscourant
- Publicatiedatum: 30 juli 1935, No 146
- Bron: delpher.nl

No 64

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in zake liet aan den grond loopen tijdens mist van het motorschip Constant op de Westkust van Bornholm. Betrokkene: de kapitein H. H. de Leeuw van Weenen.

Op 8 December 1934 is het motorschip Constant tijdens mist op de westkust van Bornholm, even benoorden Hasle, aan den grond geloopt.

In overeenstemming met het voorstel van den inspecteur-generaal voor de scheepvaart besliste een commissie uit den Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld bij art. 29 der Schepenwet, dat de Raad een onderzoek naar de oorzaak van deze stranding zou instellen, welk onderzoek ter zitting van 4 Juni 1935 in tegenwoordigheid van den waarnemend inspecteur-generaal voor de scheepvaart P. S. van 't Haaff heeft plaats gehad.

De Raad nam kennis van de stukken van het voorloopig onderzoek der scheepvaartinspectie en hoorde als getuige, buiten eede, Hendrik Harber de Leeuw van Weenen, kapitein op de Constant ten tijde van het ongeval.

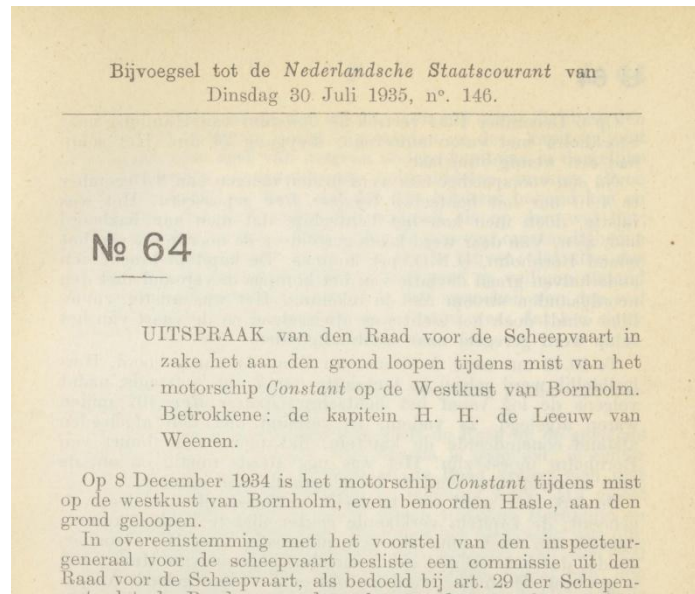
Naar aanleiding van de verklaringen van dezen getuige besliste de Raad, dat het onderzoek tevens zou loopen over de vraag, of de stranding wellicht mede was te wijten aan de schuld van hem, kapitein.

De voorzitter deelde den getuige 's Raads beslissing mede, hield hem voor, hoe hij thans in de positie van betrokkene kwam te verkeeren en alsnog gelegenheid had alles aan te voeren, hetgeen hij tot zijn verdediging dienstig oordeelde en om het laatst het woord te voeren. Betrokkene had geen bezwaar, dat het onderzoek terstond werd voortgezet.

Uit een en ander is den Raad het volgende gebleken: De Constant is een Nederlandsch motorschip, metende 198,84 bruto-, 118,18 netto-registerton, roepnaam P. D. L. I, van de N. V. Scheepvaart Maatschappij „Wopo”, te Dordrecht. Het schip is in het jaar 1932 van staal gebouwd en vaart met een bemanning van 4 personen.

Op 6 December 1934 vertrok de Constant van Hamburg naar Stockholm met vaten smeerolie; diepgang 23 dm. Het schip had een weinig stuurlast.

Na een voorspoedige reis werd in den morgen van 8 December te 4.10 uur het lichtschip Gjedser Rev gepasseerd. Het was mistig, doch men kon het lichtschip, dat men aan bakboord had, zien. Van daar werd koers gesteld op de noordpunt van het eiland Bornholm, O.N.O. per kompas. De kapitein bracht den anderhalven graad deviatie van het kompas in verband met den noordgaanden stroom niet in rekening. Het was mistig, zuidelijke wind, doch het zicht was afwisselend en de vaart van het schip werd geregeld naar omstandigheden.



Te 10.40 uur werd de sirene van Kaap Arkona gehoord. Herhaaldelijk werd gelood en ten slotte, om 7 uur 's avonds, nadat volgens de log vanaf het lichtschip Gjedser Rev 102 mijlen waren afgelegd, 24 vadem. In verband met den afgelegden afstand concludeerde de kapitein, dat men in de buurt van Bornholm moest zijn. Het was nog steeds mistig en om de kust te verkennen werd de koers veranderd in zuidoost.

Te 7.30 uur werd een mistsein, vermoedelijk van den wal, gehoord; de kapitein verklaarde echter niet te hebben kunnen nagaan van welk punt dit sein afkomstig was. Hij veronderstelde, dat het wellicht een waarschuwingsein van Hammeren is geweest. De motor werd gestopt en 7 vadem gelood. Aangezien aan bakboord een lichtschijnsel werd gezien — het was potdik van mist —, werd over stuurboord rondgegaan, waarna het schip een tijdlang bleef drijven, noordwest voorliggende. Met den koers noordoost werd vervolgens weer op de kust in gestuurd, steeds loodende. Nadat eenige malen 8 en 7 vadem was gelood, werd eensklaps 3 vadem bevonden. Dadelijk werd de motor gestopt en volle kracht achteruitgeslagen, doch vergeefs. Langzaam schoof het schip op de steenen en bleef vastzitten.

Toen eenige uren daarna de mist opklaarde, bleek het schip onder de kust te zitten, ongeveer 100 m uit den wal, driekwart mijl benoorden Hasle.

Nadat met behulp van bergers een gedeelte van de lading was gelost, kwam het schip den volgenden morgen — 9 December — omstreeks te 8 uur vlot en is de haven van Hasle binnengelopen. Na duikeronderzoek en voorloopige reparatie is de reis naar Stockholm voortgezet.

Later is het schip te Hamburg op de werf afdoende gerepareerd. De schade bleek ongeveer elf bodemplaten te belopen.

De waarnemend inspecteur-generaal voor de scheepvaart heeft aangevoerd: dat het onderzoek wel duidelijk heeft uitgewezen, dat deze stranding niet had behoeven voor te komen, te meer niet, omdat de kapitein iemand is, die behoorlijk onderlegd is; dat op de navigatie in het begin van de reis geen enkele aanmerking valt te maken; dat echter, toen het schip dicht bij den wal was, de navigatie slecht is geworden en deze kapitein juist het omgekeerde doet van hetgeen andere kapiteins in dergelijke omstandigheden — onvoldoende hulpmiddelen, immers alleen een „Blue back” — doen; dat het den kapitein bekend kon en moest zijn, dat de 7-vadem-lijn zo goed als op den wal ligt; dat de kapitein er dan echter onder de gegeven omstandigheden voor had moeten zorgen in de vrije zee te blijven; dat alles des te vreemder is, omdat de kapitein heel goed op veiligen afstand Bornholm had kunnen passeeren en liet opzoeken van den wal van Bornholm geheel onnoodig en verkeerd was; dat ten slotte daaraan het ongeval is toe te schrijven.

De Baad is van oordeel, dat deze stranding geheel aan verkeerde navigatie is te wijten.

Tot de 7 vadem werd aangelood heeft de Baad op de gevolgde navigatie geen aanmerking. Wat daarna is geschied, is echter ten eenenmale verkeerd geweest en de Raad vraagt zich met bevreemding af, wat de kapitein nu eigenlijk wilde. Hij moest niet op Bornholm zijn; hij moest alleen tusschen Bornholm en de Zweedsche kust doorvaren. Waarvoor het nu nodig was om, toen hij eenmaal aan stuurboord een mistsein van den wal hoorde, hetgeen toch een sein van Bornholm moest zijn, den wal van Bornholm — let wel, bij mist, want bij helder weer is een nauw 7 keurige verkenning, ter controleering van den gestuurden koers, den stroom, enz., natuurlijk zeer aan te bevelen — te gaan opzoeken, is den Raad een raadsel. De kapitein kon het sein niet identificeren. Maar dat rechtvaardigt toch niet zich aan zulk een gevaarlijke onderneming te wagen, terwijl hij op Bornholm zelf niets te maken had. Trouwens, de kapitein had niet anders dan een „Blue back” aan boord. Nu kan men op die kaart zeer goed navigeeren, maar men kan niet met het lood land er op verkennen. Toen de kapitein eenmaal aan stuurboord een sein van den wal hoorde, had hij rustig kunnen doorvaren. Een nadere plaatsbepaling was onder de gegeven omstandigheden niet strikt noodzakelijk.

Dat de kapitein, na 7 vadem te hebben gelood, nog landwaarts in stuurt, terwijl de 7-vadem-lijn daar ter plaatse om zoo te zeggen op den wal ligt, is een ernstige fout. Toen de kapitein eenmaal terug wilde, deed hij weer verkeerd. Voor den Baad verklaarde hij, dat hij, het lichtschijnsel ziende, denzelfden weg terug wilde, waarom hij, nu dit lichtschijnsel aan bakboord was, stuurboord rond ging. Ook hier verzuimde de kapitein te bedenken, dat hij, stuurboord rondgaande, nog een flink eind het gevaar naderde. Hij had achteruit moeten slaan.

Uit al het voorafgaande volgt, dat de kapitein, indien hij het, om welke reden dan ook, niet gewenscht achtte om door te varen, óf het gaande had moeten houden, óf ten anker had moeten gaan.

Een straf van schorsing acht de Raad geboden.

Mitsdien : Straft den betrokkene, Hendrik Harber de Leeuw van Weenen, kapitein, geboren 28 Juni 1902, verblijf houdende aan boord en wonende te Wilsom (O.), door hem de bevoegdheid te ontnemen om als kapitein te varen op een schip, als bedoeld bij art. 2 der Schepenwet, voor den tijd van *veertien dagen*.

Aldus gedaan door de heeren prof. mr. B. M. Taverne, plaatsvervangend voorzitter, G. J. Lap en B. C. van Walraven, leden, F. J. van Veen, plaatsvervangend lid, R. Kramer, buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. H. B. Tjeenk Willink, en uitgesproken door voornoemden plaatsvervangend voorzitter ter openbare zitting van den Baad van 11 Juli 1935.

(get.) B. M. Taverne.
„ G. J. Lap.
„ van Walraven.
„ F. J. van Veen.
„ R. Kramer.
„ H. B. Tjeenk Willink.

Voor eensluidend afschrift, H. B. Tjeenk Willink, Secretaris.