

402-0138 Uitspraak van RvdS (Petten)

- Blad: Nederlandsche Staatscourant
- Publicatiedatum: Vrijdag 13 maart 1936 No 52
- Bron: delpher.nl

No 14

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in zake de stranding van het motorschip Constant op de Nederlandsche kust bij Petten. Betrokkene: de kapitein H. H. de Leeuw van Weenen.

Op 25 December 1935 is het motorschip Constant op de Nederlandsche kust bij Petten gestrand.

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 en dat het onderzoek tevens zou loopen over de vraag of niet het ongeval mede is te wijten aan de schuld van den kapitein Hendrik Harber de Leeuw van Weenen.

Het onderzoek had plaats ter zitting van 21 Januari 1936, buiten tegenwoordigheid van den inspecteur-generaal voor de scheepvaart, die door andere ambtsbezigheden was verhinderd.

De Raad nam kennis van de stukken van het voorloopig onderzoek der scheepvaartsinspectie en hoorde als getuige Willem Pomp, stuurman op de Constant ten tijde van de stranding. De kapitein Hendrik Harber de Leeuw van Weenen, voornoemd, werd, als betrokkene, buiten eede gehoord.

De voorzitter zette hem doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem gelegenheid tot zijn verdediging aan te voeren, hetgeen hij daartoe dienstig oordeelde en om het laatst het woord te voeren.

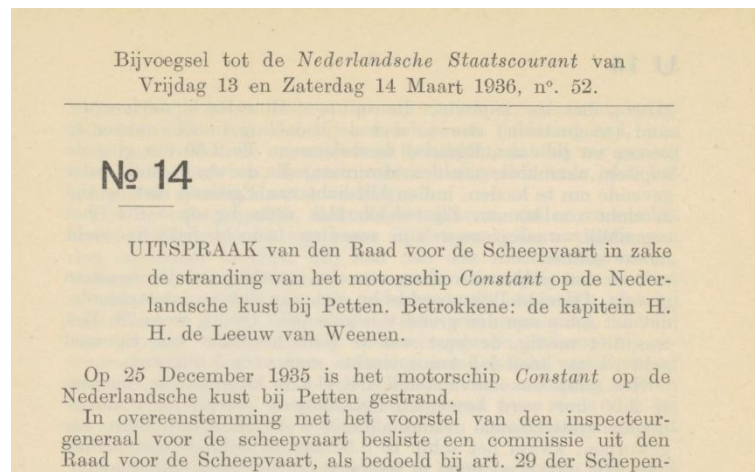
Uit een en ander is den Raad het volgende gebleken:

De Constant is een Nederlandsch motorschip, metende 198,94 bruto-, 118,18 netto-registerton, roepnaam PDLI, toebehoorende aan de N. V. Scheepvaart Maatschappij „Wopo”, te Dordrecht. Het schip is in het jaar 1932 van staal gebouwd en heeft een Bolnes-Diesel-motor van 110 pk.

Op 19 December 1935 vertrok de Constant van Memel, bemand met vier personen en beladen met 83 standaard gezaagd hout, met bestemming Zwolle, diepgang bij vertrek vóór 24 dm, achter 22,5 dm. Na vertrek uit Cuxhaven, op 23 December, moest eenige uren worden geankerd wegens motoraverij.

Op 25 December te 2 uur voormiddags werd het lichtschip Haaks gepasseerd, in peiling west, op naar schatting 4 á 5 mijl afstand, logstand 54. De wind was Z.Z.O., matig, golvende zee.

Hierop liet de kapitein, die op een Blue-Back navigeerde, zuid (magnetisch) sturen, met de bedoeling in vlak water te komen en zich aan Egmond te verkennen. Te 2.30 uur ging de kapitein naar kooi, aan den stuurman, die de wacht had, order gevende om te looden, indien het licht van Egmond niet op tijd in zicht zou komen. Zijn wekkerklok zette hij op 5 uur, het oogenblik, waarop naar zijn meening bedoeld licht in zicht moest komen.



Door het achteruitwerken van den motor werd de kapitein gewekt. Onmiddellijk spoedde hij zich aan dek en constateerde, dat het schip aan den grond was gelopen. De log wees 73. Het was niet mistig, de kust was te zien, het licht van Egmond echter niet, hoewel het nog slechts even vóór 5 uur was.

Het schip was aanvankelijk niet vlot te krijgen. Des middags te 2.30 uur werd begonnen deklading te werpen met aangenomen vletterlieden. Nadat aldus 8 a 10 standaard hout was geworpen, kwam het schip te 3.30 uur 's middags met behulp van den motor en door te hieuwen op een uitgebracht anker, vlot.

De plaats van stranding moet ongeveer één mijl benoorden Petten zijn geweest.

Stuurman Pomp verklaarde, dat hij gedurende zijn wacht verscheidene schepen was gepasseerd, eerst eenige aan s.b.-zijde, daarna een tamelijk groot schip aan b.b.-zijde. Hij dacht er juist over om te gaan looden, toen het schip aan den grond liep. De kust heeft hij niet gezien toen hij terugkwam van het klaarmaken van het lood. Deze getuige heeft de overtuiging, dat er juist gestuurd is.

De Raad is van oordeel, dat dit ongeval is te wijten aan onvoldoende navigatie, waarvoor de betrokkene ten volle aansprakelijk moet worden geacht. Hij heeft de navigatie verkeerd opgezet en geheel onvoldoende orders gegeven, toen hij naar beneden ging. Hij had trouwens zelf aan dek moeten blijven.

Vooreerst valt op te merken, dat hij op een gegisten afstand van 4 mijl het lichtschip Haaks is gepasseerd. Deze gissing kan verkeerd zijn geweest. Nu de kapitein tevens verklaarde een boei te hebben gezien, is de kans groot, dat hij meer in stond dan hij dacht. Wilde hij zekerheid hebben, dan had hij het lichtschip op kunnen zoeken.

Van dit onzeker bestek laat de kapitein zuid sturen, terwijl de stroom hem moest inzetten. Vermoedelijk zou de ramp dan nog te voorkomen zijn geweest, wanneer hij behoorlijk orders had gegeven. Hij geeft echter aan den ongediplomeerden stuurman de order om te waarschuwen, wanneer het licht van Egmond *niet tijdig in zicht zou komen*. Deze order is geheel onvoldoende. Immers daarbij werd geheel aan den stuurman overgelaten te beoordeelen, wanneer het licht in zicht moest komen.

Vermoedelijk heeft deze stuurman zich daarmede niet beziggehouden. Het feit, dat hij een schip aan bakboord had, was voor hem voldoende om zekerheid te hebben, dat hij ver genoeg van de kust af was, hetgeen echter niet verhinderde, dat het schip zeer spoedig daarop vastliep.

Het is onbegrijpelijk, dat de betrokkene, onder voormelde omstandigheden, met een koers in den wal, de navigatie aan den stuurman overliet. Hij had aan dek moeten blijven en, wanneer hij bepaald rust moest nemen, evenwijdig aan de kust moeten laten sturen. In zijn gedachtengang, namelijk, dat hij inderdaad op 4 mijl afstand de *Haaks* was gepasseerd, had hij een bepaald, veilig, tijdstip moeten opgeven, waarop hij gewaarschuwd moest worden, wanneer dan het licht van Egmond nog niet te zien was. Hij had echter er mede rekening moeten houden, dat hij nog vóórdat hij bij Egmond was, reeds vlak bij de kust zou zijn. Dit in verband met zijn onzeker uitgangspunt en den inzettenden stroom.

In alle opzichten is de betrokkene te kort geschoten. Het komt den Raad onbegrijpelijk voor, dat deze kapitein, die het vorig jaar door den Raad moest worden gestraft wegens een aan verkeerde navigatie te wijten stranding, op deze wijze heeft genavigeerd.

Een ernstige straf is hier, naar 's Raads oordeel, geboden.

Mitsdien: straft den betrokkene Hendrik Harber de Leeuw van Weenen, kapitein, geboren 28 Juni 1902, wonende te Wilsum, 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 *twee maanden*.

Aldus gedaan door de heeren prof. mr. B. M. Taverne, plaatsvervangend voorzitter, C. J. Canters, G. J. Lap, A. L. Boeser en B. C. van Walraven, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. H. B.

Tjeenk Willink, en uitgesproken door voornoemden plaatsvervangend voorzitter ter openbare zitting van den Raad van 3 Maart 1936.

(get.) B. M. Taverne.

„ H. B. Tjeenk Willink.

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