

RAAD VOOR DE SCHEEPVAART.

De Raad voor de Scheepvaart heeft gisteren uitspraak gedaan in zake het ongeval, door het

Stoomschip „Andijk”

beloopen.

De Raad is van oordeel dat het aan de „Andijk” op 29 October 1925 overkomen ongeval te wijten is aan het buitengewoon zware stormweer en wel in het bijzonder aan de geweldige stortzee, welke te half elf dien morgen over kwam en groote verwoestingen heeft aangericht. Het is heel goed mogelijk dat het slechts weinig heeft gescheeld of het schip was met man en muis vergaan. Immers, niet alleen was de brug ingeslagen en de stuurinrichting — ook het handstuurgerei — geheel ontredderd en onbruikbaar, maar luik I was geheel en luik II was aan den voorkant ingeslagen — de sluitbalken van luik I waren gebroken, keggen losgevlagen en alle presennings met één slag verdwenen — en er waren door ontzetting van het dekhuis, gaten in het dek gekomen, waardoor water in de sparebunker en op de stookplaat kwam. Nog zulk een breker, of zelfs een van mindere kracht, terwijl het schip in dien toestand verkeerde, zou zeer waarschijnlijk den ondergang hebben gebracht en het is dus wel zeer verheugend dat de gelegenheid heeft bestaan om de gaten in het dek zooveel mogelijk, maar vooral om de luiken te verzorgen. Immers, de verwoestende stortzee had zich wat luik I betreft, bepaald tot het wegslaan der luikbedekking zonder dat er water in het luikhoofd kwam. Ook de omstandigheid dat, ondanks de vernieling der aardverbinding, nog een draadloos sein kon worden gegeven is van groot nut geweest, terwijl ten slotte de krachtige machine wellicht een onmisbare factor is geweest voor het behoud van het schip.

Naar aanleiding van deze ramp zijn in de pers geruchten verspreid over de zeewaardigheid van de „Andijk”, terwijl tevoren een adjunct-inspecteur in ambtelijke berichten, welke bij de stukken op deze ramp betrekking hebbende, aan den Raad zijn overgelegd, de zeewaardigheid van het schip in twijfel had getrokken. Ook zou voortdurend door opvarenden van de „Andijk” bij den adjunct-inspecteur over de zeewaardigheid van de „Andijk” zijn geklaagd.

De Raad heeft het onder deze omstandigheden zijn plicht geacht om zoo uitvoerig mogelijk onderzoek naar de zeewaardigheid van de „Andijk” in te stellen. Het schip voer met een geldig certificaat van deugdelijkheid. Het is dus van vitaal belang voor de Nederlandsche zeevaart dat, omtrent de vraag of schip en bemanning veilig aan de zee konden worden toevertrouwd, geen onzekerheid besta.

Op grond van dit uitvoerig medegedeelde onderzoek wordt in het vonnis gezegd:

Uit al het voorafgaande vloeit wel voort dat de klachten van den adjunct-inspecteur niet in stand kunnen blijven. De Raad is tot deze conclusie

gekomen zonder ook maar eenigen twijfel te koesteren aan de goede trouw van den adjunct-inspecteur. De Raad is er van overtuigd dat deze louter en alleen uit plichtsgevoel heeft gehandeld en dat hij zich niet verantwoord achtte, indien hij niet met klem aandrong op het aanbrengen van de vereischte verbeteringen, welke z. i. noodzakelijk waren. Toch kan de Raad niet ontkomen aan den indruk dat genoemde ambtenaar wat al te toegankelijk is geweest voor klachten van ontevreden.

Wat in de toekomst met de uitwatering van schepen als de „Andijk” zal geschieden, staat niet vast. De mogelijkheid dat de uitwatering bij een volgende internationale regeling iets zal worden vergroot is door den deskundige Van Driel geopperd, echter niet alleen betreffende gesloten shelterdekschepen, maar betreffende alle gladdekschepen, welke een uitwatering hebben volgens den „three-deck-class”-standaard, omdat deze schepen in afgeladen toestand, vooral volgens in het buitenland geldende opinies, bij slecht weer onhandelbare schepen zijn. Genoemde deskundige heeft daarbij vooral op het oog de zeemansbezwaren — ook omvattende klachten over het vele water overnemen, hetgeen voor de bemanning, die langs het dek het logies moeten bereiken, veel last kan opleveren — bezwaren, welke zeer zeker van gewicht zijn en b.v. een rederij aanleiding zouden kunnen geven om van de bepaalde minimum uitwatering niet ten volle gebruik te maken, doch niet rechtstreeks in dien zin de zeewaardigheid betreffen, dat de schepen gevaar lopen te vergaan.

Wat dit laatste punt betreft, mag nog gewezen worden op de omstandigheid, dat een uitvoerige enquête van een door den President van den Board of Trade benoemde Commissie, bestaande uit nautici, reeders en scheepsbouwers in Engeland in de jaren 1913 en 1914 gehouden, tot de conclusie heeft geleid dat er geen enkel redelijk bewijs is aan te voeren dat de schepen volgens de huidige uitwateringsvoorschriften met een zoodanig vrijboord varen dat zij daardoor gevaar lopen te vergaan. Bedoelde Commissie hield 92 zittingen en hoorde 62 getuigen, omvattende reeders, gezagvoerders, stuurlieden en zeelieden van lagere rang. Voorts werd nog gecorrespondeerd met verschillende assuradeuren en scheepsbouwmeesters. Talrijke havens werden bezocht en 102 schepen werden geïnspecteerd. Men heeft niets gevonden dat eenige aanleiding gaf tot het vermoeden dat het vrijboord voor de schepen onvoldoende was.

Alles bijeen genomen, moet de Raad tot de conclusie komen dat uit niets is gebleken dat de „Andijk” ten tijde van de ramp in onzeewaardigen toestand verkeerde. Integendeel, de „Andijk” heeft zelfs het bewijs kunnen leveren, dat dit niet het geval was.



© 2020

Lloyd's Register
Foundation

W124L-0161