

Khasiella



Nr. 2 St-Crt No, 9 van 14 januari 1960.

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake het stoten op een wrak door het stoomtankschip "Khasiella" bewesten Weser-lichtschip, Betrokkenen: de kapitein, de 1ste stuurman, de 2de stuurman, de 3de stuurman en de 4de stuurman.

Op 20 september 1959 heeft het stoomtankschip "Khasiella" op de reis van Rotterdam naar Ornskoldsvik op de Noordzee bewesten Weser-lichtschip gestoten op een wrak. Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van 23 oktober 1959, in tegenwoordigheid van de hoofdinspecteur voor de scheepvaart.

De kapitein had zijn verdediging opgedragen aan kapitein W. F. H. Burger van de Vereniging van Nederlandse Koopvaardijkapiteins.

Het stoomtankschip "Khasiella" is gebouwd in 1956 en meet 12118,56 brutoregisterton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een 7500 pk stoomturbine. Het schip is uitgerust met de moderne navigatiemiddelen als radiorichtingzoeker, radar, decca, echolood, gyrokompas en automatische stuurinrichting.

Op 19 september 1959, te 20.37 uur, vertrok de "Khasiella" van Rotterdam met bestemming Ornskoldsvik. Het schip was beladen met benzine, petroleum en gasolie, alle witte olieprodukten. De diepgang was vóór 29'09", achter 30'07". Te 22.28 uur werd de loods buiten Hoek van Holland ontscheept.

De kapitein besloot de binnenroute te nemen naar de Elbe, benoorden de Waddeneilanden langs. Hij besloot daartoe, omdat deze route een bekorting geeft van 90 mijl op de buitenroute, verder omdat hij verwachtte zo nodig bij daglicht te Brunsbuttelt te komen. Hij had reeds vele keren met gelijke schepen deze route bevaren. Het was fraai weer; uit het van de loods ontvangen weerkaartje maakte de kapitein op, dat er geen mist zou komen. De kapitein heeft de gewoonte de aan boord ontvangen Notices to Mariners eerst door te nemen en deze daarna door te geven aan de 2de stuurman, opdat deze de correcties in de kaarten kan aanbrengen,

De kapitein was gedurende de morgen van 20 september vrijwel voortdurend op de brug of in zijn hut op de brug. Te 11.47 uur werd boei JE 11 aan bakboord gepasseerd. Het schip liep volle kracht. De 3de stuurman, die 3 jaar vaartijd heeft, had de wacht. De kapitein gaf de 3de stuurman opdracht om bij boei JE 12 (thans boei JW) koers te veranderen en daar het schip nu het mijnengebied had verlaten, achtte de kapitein de situatie gunstig om nu de brug te verlaten. Hij nam aan dat de kaarten waren bijgewerkt; hem was niets bekend over wrakboeien even voorbij boei JW. Het bestek werd geregeld gecontroleerd door deccapeilingen. Na boei JW zou 58° r.w. worden gestuurd; deze boei is te 12.05 uur gepasseerd. De kapitein was toen reeds naar de hut van de 1ste werktuigkundige gegaan,

waar hij telefonisch bereikbaar was. Hij was echter nauwelijks die hut binnengegaan, toen hij te 12.14 uur bemerkte, dat het schip ergens zwaar op stootte. Het rammelde en schokte hevig. Hij rende de hut uit en zag, nabij zijtank nr. 2 een straal uit het water komen, waarin benzine, modder en hout meekwamen. Tevens zag hij aan s.b.-zij een dikke straal bunkerolie. De gasleiding begon te blazen; de gasafsluiters van de benzinetanks stonden open, de andere waren dicht. Toen de kapitein op de brug kwam, stelde hij vast, dat de "Khasiella" een door 2 groene met een W gemerkte boeien aangegeven wrak, dat niet in de kaart stond, was gepasseerd. Het schip had nog een geringe vaart, de telegraaf stond op stop. Het was tussen deze boeien doorgevaren. Op de brug bevonden zich de 3de en de 4de stuurman, een roerganger en een matroos, die toevallig daar was. Het schip is voor onderzoek en herstel naar Rotterdam teruggekeerd.

De 3de stuurman heeft verklaard, dat hij in het bezit is van het diploma S3 en dat hij sedert oktober 1956 als 3de stuurman vaart. Op 20 september 1959 liep de 3de stuurman de V.M. Te 12.00 uur, toen zijn wacht was afgelopen, bevond het schip zich nog ongeveer één mijl van boei JW; deze boei was vooruit even aan bakboord. De 4de stuurman, die de wacht zou overnemen, was te 11.55 uur boven gekomen. Te 12,05 uur werd boei JW op korte afstand aan bakboord gepasseerd en werd koers veranderd naar 58° r.w.; men voer volle kracht. Het Weser-v.s. was te zien en eveneens de boei van wrak W6K aan stuurboord. Er waren op circa 5 mijl afstand enkele koerskruisers, maar verder zag de 3de stuurman niets.

Er waren even voorbij boei JW geen wrakboeien in de kaart getekend. Nadat de nieuwe koers was voorgelegd, ging de 3de stuurman naar de kaartenkamer om daar het journaal in te vullen. De 4de stuurman stond tijdens het koers veranderen in het stuurhuis; hij had de wacht nog niet officieel overgenomen. De 1ste stuurman bevond zich in de kaartenkamer en controleerde daar de nieuwe koers, 58° r.w. Hij gaf de 3de stuurman opdracht de machinekamer te waarschuwen, dat over een uur gemanoeuvreed zou moeten worden voor het overnemen van de loods bij Elbe I-vuurschip. Hij zei ook nog, dat hij bij bijzonderheden gewaarschuwd wilde worden en ging daarna naar beneden. De 4de stuurman zou de wacht overnemen, maar na het eten zou de 1ste stuurman op wacht komen, Nadat de 1ste stuurman weggegaan was, kwam de 4de stuurman waarschuwen, dat hij een boei aan bakboord zag. De 3de stuurman dacht dat dit één van de in de kaart gedrukte wrakboeien was, vooruit aan b.b.-zij van de nieuwe koerslijn. Uit de kaart blijkt dat het hier boeien betreft, die 4,8 mijl voorbij boei JW liggen; het wrak, waarop de "Khasiella" stootte, ligt 2 mijl voorbij boei JW De 3de en de 4de stuurman gingen toen samen in de kaart kijken; de 4de stuurman zei toen, dat hij ook nog een boei aan stuurboord zag. De 3de stuurman wist niet, dat de 4de stuurman sprak over boeien dichtbij, en wees hem in de kaart Weser-v.s. en de boei W6K aan. De 4de stuurman sprak niet over afstanden en de 3de stuurman dacht alleen aan hetgeen verder in zicht kon komen. Toen de 3de stuurman na enige tijd naar het stuurhuis ging en de boeien zag, realiseerde hij zich dat dit wrakboeien waren. Hij zette de telegraaf op stop, maar onmiddellijk daarna, te 12.14 uur, stootte het schip op het wrak; het liep tussen de boeien door. De kapitein kwam direct boven. Door een decapeiling werd de positie vastgesteld. Hieruit bleek, dat juist op de koerslijn 2 nieuwe wrakboeien waren gelegd. De 3de stuurman heeft geen roer gegeven, omdat de afstand tot de boeien toen al te gering was. Hij had op 30 mei 1959 een reis van Hamburg naar Rotterdam gemaakt langs deze route; toen was alles in orde.

In een aparte verklaring deelde de 3de stuurman nog mee, dat hij, nadat de 1ste stuurman de opdracht had gegeven de machinekamer te waarschuwen, getracht heeft telefonisch contact daarmee te krijgen. Dat is niet gelukt, de telefoon functioneerde niet goed. Het gelukte evenmin de machinekamer te bereiken via de telefoon in de hut van de 1ste werktuigkundige. De 1ste stuurman zei daarop, dat hij zelf wel voor de waarschuwing zou zorgen en ging daarop naar beneden. De 3de stuurman is toen weer naar de kaartenkamer gegaan. Toen hij later met de 4de stuurman naar het stuurhuis ging, zag hij de wrakboeien op een afstand van 3½ à 4 scheepslengten.

De 4de stuurman heeft verklaard, dat hij in het bezit is van het diploma S3 en sinds een jaar als 4de stuurman voer. Hij kwam op 20 september 1959 te 11.55 uur op de brug om de 3de stuurman af te lossen voor het middageten. De 4de stuurman ging in de kaartenkamer in de kaart kijken. Daar bevond zich ook de 2de stuurman, die de afgelegde mijlen opnam. Toen kwam ook de 1ste stuurman boven en ging in de kaartenkamer. De 4de stuurman meende, dat de 1ste stuurman ook op wacht zou blijven tot 12.30 uur; hem was niet gezegd, dat hij alleen de wacht zou krijgen. Te 12.05 uur veranderde de 3de stuurman de koers tot 58° r.w. en zei, dat boei JW was gepasseerd. De 4de stuurman zag in de kaart de wrakboeien van een wrak aan bakboord vooruit. Toen de 4de stuurman, na het koers veranderen, naar het stuurhuis ging, zag hij vooruit 2 boeien, één aan bakboord en één aan stuurboord; hij kon de kleur daarvan niet onderscheiden. Met behulp van een kijker zag hij, dat ze een donkere kleur hadden. Het viel hem op, dat de positie van de boeien vreemd was; er klopte iets niet. Hij verwachtte 2 boeien achter elkaar aan bakboord. Hij ging naar de kaartenkamer en maakte tegen de 1ste en de 3de stuurman de opmerking, dat hij er niets van snapte, en vroeg: "Wat zijn dat voor boeien?" De 3de stuurman zei, dat dit wrakboeien waren, die aan b.b.-zij van de koerslijn in de kaart gedrukt staan. De 4de stuurman zei, dat dit niet waar kon zijn, en keerde terug naar het stuurhuis. De 3de stuurman ging ook naar het stuurhuis en wees het Weser-v.s. aan en een boei aan stuurboord. De 1ste stuurman ging ook naar het stuurhuis. De 4de stuurman zei nog eens: "Dat kan niet van die boeien; die moeten achter elkaar liggen en er kan niet één aan stuurboord zitten." De 1ste en de 3de stuurman trachtten intussen vergeefs de machinekamer op te bellen. De 4de stuurman begon bang te worden. De 1ste stuurman was naar beneden gegaan na opdracht te hebben gegeven te worden gewaarschuwd bij iets bijzonders. De 4de stuurman begreep niet waarom de 1ste stuurman wegging toen de situatie niet geheel duidelijk was door zijn opmerkingen en observaties van de boeien. De 4de stuurman zag toen vanuit het stuurhuis door de kijker, dat de boeien vooruit groen waren; er was één aan stuurboord en één aan bakboord. Nu riep hij de 3de stuurman en zei: "Nu moet je toch eens komen kijken." De 3de stuurman kwam vlug aanlopen, maar hij deed niets. De afstand was toen nog wel zo, dat er iets gedaan kon worden. De boeien kwamen dichterbij en de 4de stuurman zag, dat de 3de stuurman twijfelde. De 4de stuurman adviseerde nog om uit te wijken en stelde voor de kapitein te roepen. De 3de stuurman zei niets en liep enige keren heen en weer tussen stuurhuis en kaartenkamer. Toen het schip bij de boeien was, liep het tegelijkertijd op het wrak. Toen pas zette de 3de stuurman de telegraaf op stop. Het was toen 12.14 uur. In de bijzondere verklaring deelt de 4de stuurman mee, dat hij de afstand, waarop hij voor het eerst de boeien zag, schat op 2 mijl. De 4de stuurman had, toen hij had gezien, dat het wrakboeien betrof, uit willen wijken, maar hij deed dit niet om de 3de stuurman, die de wacht had, niet te passeren.

De 1ste stuurman heeft verklaard, dat hij sinds 1931 vaart; hij is in het bezit van het diploma S1. Hij ging op 20 september 1959 even na 12.00 uur naar de brug om enkele carbonpapieren te vernieuwen. Hij liep even heen en weer in het stuurhuis. De 3de stuurman had nog de wacht. De 4de stuurman was al boven en ook de 2de stuurman. De 1ste stuurman vroeg aan de 4de stuurman of hij de wrakboeien al had gezien aan b.b.-zij van de nieuwe koerslijn, 58° r.w. De 4de stuurman antwoordde, dat hij een boei aan stuurboord en een boei aan bakboord zag, maar nog niet de tweede boei aan bakboord. De afstand tot de boeien, die de 1ste stuurman bedoelde, was nog vrij groot. Even later zei de 4de stuurman: "Ik zie de andere boei ook." De 1ste stuurman dacht, dat hij de tweede boei zag, welk aan bakboord van de koerslijn het in de kaart gedrukte wrak dekt. Hij heeft steeds in de mening verkeerd, dat de 4de stuurman over die boeien sprak. Indien hij de wrakboeien, dichterbij, waartussen het schip is doorgelopen, had gezien, zou de 1ste stuurman zeker niet van de brug zijn gegaan. De 4de stuurman heeft niet gesproken over afstanden tot de door hem geziene boeien. Betreffende het bijwerken van de zeekaarten heeft de kapitein verklaard, dat hij de gewoonte heeft de aan boord gekomen berichten aan zeevarenden door te nemen en dat hij ze daarna

aan de 2de stuurman geeft om de correcties uit te voeren. Het bericht, dat betrekking heeft op het wrak, waarop de "Khasiella" heeft gestoten, was al aan boord toen de kapitein het commando overnam. Het schip had 4 dagen in Rotterdam gelegen. De 2de stuurman is in de derde week van juli aan boord gekomen. De Notice to Mariners nr. 1185 nr 2.1 is op 14 juni 1959 te Stanlow aan boord gekomen. De kapitein meent, dat de 2de stuurman voldoende tijd heeft gehad deze Notice in de kaart bij te werken en heeft erop vertrouwd, dat de kaart was bijgewerkt. De 2de stuurman moet in het bijzonder de kaarten voor de komende reis bijwerken aan de hand van de B.a.Z.'s en de kaarten klaarleggen. De kapitein heeft dit altijd zo meegemaakt en vertrouwde daar ook nu op.

De rederij heeft weliswaar een circulaire uitgegeven over door de stuurlieden te verrichten overwerk, maar deze is niet bindend en er kan van worden afgeweken, indien dit noodzakelijk is. De 2de stuurman had in Rotterdam 4 dagen de tijd gehad om de kaarten bij te werken. Hiervoor had overwerk in rekening kunnen worden gebracht. Dit werk was noodzakelijk.

De 2de stuurman heeft verklaard dat hij sinds 8 jaar als stuurman vaart; hij is in het bezit van het diploma S1. Hij kwam op 22 juli 1959 te Accra aan boord van de "Khasiella"

De rederij schrijft voor, dat de kaarten van de te bevaren route aan boord worden bijgewerkt volgens de B.a.Z.'s door de 2de stuurman. Tijdens de jaarlijkse dokbeurten gaan de kaarten in Rotterdam naar de N.V. Observator. Deze regeling bestaat nu 2 jaar. Meestal krijgt men aan boord de Engelse Notices to Mariners. op 15 september 1959 kwam de "Khasiella" te Rotterdam en op 19 september vertrok ze weer. Indien hij die opdracht zou hebben gekregen, zou hij zeker de kaarten hebben bijgewerkt.

Na het stoten heeft de 2de stuurman een decapeiling genomen met de 3de en de 4de stuurman en zag hij, dat er, volgens de kaart, ter plaatse geen wrak lag. Hij ging direct de klapper raadplegen en vond dat er een Notice to Mariners was uitgegeven over dit wrak met 2 boeien,

Notice to Mariners nr. 21 van 23 mei 1959 vermeldt onder nr. 1185, dat er op $328\ 1/4^{\circ}$, 6,3 mijl van Wangeroogvuurtoren een gevaarcirkel bestaat en dat deze wordt aangegeven door 2 boeien.

Ter zitting verklaarde de kapitein, in aanvulling op zijn bij het vooronderzoek afgelegde verklaring, dat hij op 20 september 1959, te ongeveer 11.50 uur, de brug verliet om met de 1ste werktuigkundige iets te gaan bespreken. Hij had tevoren afgepast waar het schip zich te 12.00 uur zou bevinden. Betrokkene wist ook, dat te omstreeks 12.05 uur koers moest worden veranderd tot 58° r.w. De 3de stuurman zou tot ongeveer 12.20 uur op wacht blijven en dan door de 4de stuurman worden afgelost; de 2de stuurman zou te 12.30 uur op wacht komen en blijven tot 16.00 uur. Betrokkene had het volste vertrouwen in de 1ste en de 3de stuurman. De 4de stuurman was slechts een paar dagen aan boord, maar daar hij al een jaar als stuurman had gevaren, achtte betrokkene deze in staat om onder niet moeilijke omstandigheden, zoals toen heersten, zelfstandig wacht te lopen. Betrokkene heeft de 4de stuurman niet de instructie gegeven, dat hij alleen de wacht zou doen tussen 12.00 en 12.30 uur. Betrokkene ziet in dat er enige verwarring is geweest over de wacht. Indien de omstandigheden minder eenvoudig zijn, verzoekt betrokkene soms de 1ste stuurman bij de 4de stuurman op wacht te komen. De stuurlieden hebben de order de kapitein bij bijzonderheden te roepen; betrokkene had nu gemakkelijk kunnen worden geroepen, maar dat is nagelaten.

De stuurlieden mogen zelfstandig uitwijken, wanneer zij dat nodig achten. Het schip is door het stoten ernstig beschadigd; er is benzine verloren, maar vrijwel geen stookolie. Betrokkene wist destijds niet, dat de telefoon brug-machinekamer niet functioneerde.

Betrokkene geeft toe, dat het wrak, waarop de "Khasiella" stootte, niet in de kaart stond. Betrokkene kende het B.a.Z., dat dit wrak meldde, niet, het was aan boord gekomen voordat betrokkene aan boord kwam. Betrokkene heeft vóór vertrek van Rotterdam de klapper, waarin de B.a.Z.'s worden ingeschreven, niet ingekeken en had ook nagelaten de 2de stuurman te vragen of de kaarten waren bijgewerkt. Het moet aan de schuld van de 2de stuurman worden

geweten, dat de kaart niet was bijgewerkt Betrokkene heeft nooit aan de 2de stuurman opdracht gegeven, de kaarten op zee bij te werken. Betrokkene nam aan, dat de kaarten, die door de 2de stuurman waren klaargelegd, bijgewerkt waren.

De raadsman, kapitein W. F. H. Burger, voerde hierna aan, dat hij zich verenigt met de conclusie van de hoofdinspecteur. Hij wil echter wijzen op de goede staat van dienst en de door de kapitein betoonde zeemanschap na de ramp bij het voorkomen van brand en het binnenbrengen van het schip.

De kapitein merkt nog op, dat hij de regeling van de wacht te veel heeft overgelaten aan de 1ste stuurman; hij ziet in, dat het beter is dat de kapitein dit zelf doet.

Het oordeel van de raad luidt als volgt:

Op 29 september 1959 heeft het tankstoomschip "Khasiella" op de reis van Rotterdam naar de Elbe in de buurt van Weser-v.s. gestoten op een wrak en is daardoor ernstig beschadigd. Het schip voer onder ideale weersomstandigheden, het wrak lag al enige maanden ter plaatse en was duidelijk gemerkt door 2 wrakboeien. Zie noot*)

*) Noot van de redactie. Volgens B.a.Z, 81/1141 van 7 april 1959 Is het Russische s.s. "Cholmogty" gezonken op Nb. 53° 52',8 El 7° 48',4.

De minste diepte op het wrak is 3 vdm. 1 vt, Een groene lichtboei met Oost topteken is gelegd 100 m S.E. van het wrak.

Volgens B.a.Z, 107/1572 van 9 mei 1959 is het Engelse m.s. "Harborough" gezonken in praktisch de hiervoor gegeven positie.

De minste diepte op dit wrak is 1 voet 100 M. N.W van het wrak is een groene ltcbtboei met West topteken gelegd.

Het B.a.Z. van 23 mei 1959 (No. 118) bevat geen bericht over deze wrakken.

Hoewel een B.a.Z. van. 23 mei 1959 van dit wrak melding maakte was dit wrak, hoewel het betreffende B.a.Z, aan boord was, niet op de gebruikte kaart aangegeven. De wrakboeien werden echter vanaf de brug van de "Khasiella" zó tijdig opgemerkt en als wrakboeien onderkend, dat er alle tijd was om daarvoor uit te wijken.

Het moet aan een samenloop van omstandigheden, waarbij behalve de kapitein alle stuurlieden betrokken waren, worden toegeschreven, dat, ondanks tijdige verkenning, de "Khasiella" op het wrak stootte,

Het ongeval geschiedde kort na 12.00 uur. Hoewel op het middaguur in de regel een groot aantal stuurlieden op de brug aanwezig is, met het oog op het maken van het middagbestek en het berekenen of afpassen van de afgelegde mijlen, is het mogelijk dat tijdens die periode aan het uitkijken minder aandacht wordt gegeven, omdat daar ook andere routinehandelingen moeten worden verricht, zoals het controleren van telegraaf, fluit en alarmseinen. Er moet voor worden gewaakt, dat ook dan de stuurman van de wacht zich alleen met uitkijken en de navigatie bemoeit. Hierbij moet erop worden gelet, dat te 12.00 uur de wacht wordt overgegeven, meest voor korte tijd, omdat de stuurman, die de A.M. loopt, als regel eerst op wacht komt nadat hij het middagmaal heeft gebruikt.

De 3de stuurman had de V.M. gelopen, meest onder toezicht van de kapitein. De kapitein is even voor 12.00 uur van de brug gegaan; hij heeft de 3de stuurman erop gewezen, dat hij bij boei JW, die te omstreeks 12.05 uur zou worden gepasseerd, koers moest veranderen tot 58° r.w. De kapitein meende, dat hij toen de brug kon verlaten, omdat, nu de laatste boei van de geveegde route zou zijn gepasseerd, er geen bijzondere gevaren voor de navigatie te verwachten waren.

De kapitein wilde de hoofdwerktuigkundige in diens hut spreken over de vaart in het Kieler kanaal.

De raad acht het traject na boei J W niet zo eenvoudig als de kapitein meent, Het schip zou het punt passeren, waar schepen van en naar de Elbe en de Weser elkaar zouden kunnen ontmoeten. De kapitein heeft er zich niet van overtuigd, dat ten minste één ervaren stuurman de wacht zou hebben tot 12.30 of 13.00 uur. Hij heeft het regelen van de wacht overgelaten aan de 1ste stuurman en deze heeft de wacht niet geregeld. Onder deze omstandigheden kon het gebeuren, dat de 4de stuurman, die pas de vorige dag aan boord was gekomen en die op zijn vorig schip gewoon was van 12.00 tot 13.00 uur met de 1ste stuurman de wacht te hebben, ook nu tegen 12.00 uur bovenkwam met het vermoeden om met de 1ste stuurman de 3de stuurman af te lossen,

De kapitein heeft ook nagelaten, zich ervan te vergewissen dat de kaarten en zeilaanwijzingen waren bijgewerkt. De kapitein wist, dat op schepen van de Shell Tankers de kaarten van de bevaren route door de 2de stuurman worden, bijgewerkt en wist ook, dat de "Khasiella" sinds mei 1959 niet op de Hamburgroute had gevaren. Het had dus voor de hand gelegen, dat hij vóór vertrek uit Rotterdam de 2de stuurman had gevraagd of de kaarten waren bijgewerkt en dat hij de klapper op de verschenen B,a.Z's had ingekeken.

Evenmin als de 4de stuurman, had de 3de stuurman vernomen wie hem te 12.00 uur zou aflossen. Nu de 4de stuurman tegen 12.00 uur op de brug kwam en de 1ste stuurman ongeveer tegelijkertijd in de kaartenkamer verscheen, nam de 3de stuurman aan, dat deze 2 stuurlieden hem zouden aflossen. Daar hij nog eerst koers moest veranderen nadat te 12.05 uur boei JW was gepasseerd, kwam hij er niet direct toe om de wacht over te geven. Hij ging in de kaartenkamer en begon daar het journaal in te vullen,. Hij wist dat de 4de stuurman, die op de brug stond, niet de wacht had en dat aan deze ook niet de gestuurde koers en het middagbestek waren overgegeven. Toen na enige tijd de 4de stuurman zei, dat hij vooruit boeien zag, die niet overeenkwamen met de in, de kaart staande wrakboeien, heeft de 3de stuurman vrijwel geen waarde aan die mededeling geschonken. Hij was van mening, dat de 4de stuurman sprak over boeien, die verderop in de kaart waren aangegeven, en heeft zich pas, toen het bijna te laat was, laten bewegen om naar de brug te gaan. Toen zag hij tot zijn schrik, dat het heel andere boeien betrof. Hoe-wel er toen nog wel gelegenheid was geweest om iets te doen of om de kapitein te waarschuwen, zoals de 4de stuurman hem voorstelde, deed de 3de stuurman niets tot op het moment dat het schip in aanraking kwam met het wrak. De raad houdt bij de nalatigheid van de 3de stuurman er rekening mee, dat hij in opdracht van de 1ste stuurman gedurende vrij lange tijd bezig is geweest te trachten, verbinding te krijgen met de M.K, om te waar-schuwen, dat over een uur de loods bij Elbe 1 zou moeten worden overgenomen.

De raad is ervan overtuigd, dat de 3de stuurman, indien hij vóór en direct na de koersverandering te 12.05 uur goed had uitgekeken, de betreffende wrakboeien had moeten zien.

De 1ste stuurman kwam slechts heel toevallig tegen 12.00 uur in de kaartenkamer; hij wilde enige carbonvelletjes halen. Toch heeft hij zich daar met de navigatie bemoeid; hij bemerkte dat van koers werd veranderd; hij heeft toen aangepast hoeveel mijl. het nog was tot aan Elbe l en gaf toen de 3de stuurman opdracht de M,K. te waarschuwen, dat over een uur gemanoeuvreed zou worden. Bovendien vroeg hij aan de 4de stuurman of deze al wrakboeien had gezien. Dit alles moest de 3de en 4de stuurman de indruk geven, dat de 1ste stuurman de wacht zou overnemen. Hij heeft gehoord, dat een discussie is ontstaan tussen de 4de stuurman en de 3de stuurman over enige in zicht zijnde boeien doch heeft niet de moeite genomen om zich van de grond dezer discussie op de hoogte te stellen en te gaan kijken over welke boeien de 4de stuurman sprak. Toen ging de 1ste stuurman naar beneden, na de 3de stuurman te hebben, opgedragen hem te waarschuwen bij bijzonderheden. Nu er echter een bijzonderheid was, te weten twijfel over enige boeien, ging hij weg alsof hem dit niet aanging. De 1ste stuurman, die normaal de wacht regelt, heeft nu ook daarin niets gedaan. Hij moet hebben, begrepen dat de niet zeer ervaren 4de stuurman de wacht zou krijgen op een vrij moeilijk traject.

De 4de stuurman heeft uitgekeken terwijl de 3de stuurman zich in de kaartenkamer bevond. Hij heeft iets onregelmatigs ontdekt in de ligging van de wrakboeien en heeft dit gemeld aan de 3de stuurman. Toen deze daarop niet op de juiste wijze reageerde, heeft hij zijn waarschuwing herhaald en slaagde er pas zeer laat in de 3de stuurman te bewegen zelf te gaan kijken. Ook toen zou het nog mogelijk zijn geweest het wrak vrij te varen. De 3de stuurman nam geen maatregelen en de 4de stuurman liet deze eveneens na. Hij kon niet de moed opbrengen om in te grijpen toen de man, die voor de wacht de verantwoording had, naliet om de geëigende maatregelen te nemen.

De 2de stuurman is, hoewel hij omstreeks 12.00 uur niet op de brug is geweest, ook betrokken bij deze ramp. Hij had de kaarten voor het nu bevaren traject moeten bijwerken en hij heeft dit nagelaten. Hij heeft wel de kaarten voor het traject in de kaartenkamer klaargelegd, maar hij liet na de kapitein te waarschuwen, dat ze niet waren bijgewerkt.

Toch heeft het niet in de kaart aantekenen van de betreffende wrakboeien niet tot de ramp behoeven te leiden. Ook indien de boeien op de op dag van vertrek van Rotterdam zouden zijn gelegd, zouden deze niet in de kaart hebben gestaan. Bij behoorlijk uitkijken zouden de boeien echter zijn opgemerkt. Dat was ook het geval op de "Khasiella". Al had de 3de stuurman ze niet gezien, de 4de stuurman heeft ze tijdig opgemerkt. De 3de en de 1ste stuurman hebben echter niet goed op de waarneming van de 4de stuurman gereageerd. Dit neemt niet weg, dat indien de 2de stuurman zijn plicht had gedaan en de boeien in de kaart had ingetekend, het zien van de boeien geen verrassing zou zijn geweest; bovendien zou dan te 12.05 uur een andere koers zijn gestuurd, een, die vrijliep van het wrak.

De raad komt tot de overtuiging, dat het aan boord heeft ontbroken aan goede leiding en organisatie. De kapitein liet te veel over aan de 1ste stuurman en deze regelde te weinig. Het komt de raad onbegrijpelijk voor, dat de 1ste stuurman is weggegaan zonder eens naar voren te kijken, terwijl hij wist, dat er iets bijzonders voorviel.

Op grond van het bovenstaande besluit de raad de volgende straffen op te leggen:

De 4de stuurman gaat niet geheel vrijuit, doordat hij niet ingreep toen daarvoor nog tijd was. Voor hem bestaan zeer verzachtende omstandigheden en de raad beslist hem niet te straffen. De 3de stuurman moet allereerst schuldig worden beschouwd. Hij heeft tijdens zijn wacht onvoldoende uitgekeken en heeft geen acht geslagen op waarschuwingen, van de 4de stuurman, die uitkeek.

De raad beslist de 3de stuurman te straffen door hem de bevoegdheid om als stuurman te varen op zeeschepen te ontnemen voor de tijd van drie weken.

De raad straft de kapitein door hem de bevoegdheid om als kapitein te varen te ontnemen voor de tijd van één week,

De raad straft de 1ste stuurman en de 2de stuurman door het uitspreken van een berisping.

Tot zover dit verslag van de uitspraak van de Raad, met dank aan Ben Gernaat die zo vriendelijk was om het voor mij in zijn archieven op te zoeken en te kopiëren.

Wat me allereerst opvalt, is de razendsnelle manier waarop dit geval is behandeld: een maand nadat het gebeurde kwam het al voor de Raad. Meestal duurt dat immers veel en veel langer. Zoals ik al zei, was ik bij de behandeling aanwezig en zodoende weet ik ook wat er allemaal **niet** in dit verslag is opgenomen. Zo wordt er met geen woord gerept over het feit dat er vrouwen van officieren meevoeren, terwijl er toch met nadruk werd gevraagd of dit soms had meegespeeld bij de haast die iedereen duidelijk had om snel naar achteren te gaan voor het borreltje voor het eten. Dat werd uiteraard in alle toonaarden ontkend - en gelijk hadden ze om dat te doen - maar het ligt natuurlijk voor de hand dat die 1ste stuurman deze keer nét even meer haast had om naar achteren te gaan en met zijn gedachten nét even ergens anders was. Een andere verklaring is er naar mijn bescheiden mening niet voor het feit dat hij, zoals in het

verslag staat: *"is weggegaan zonder eens naar voren te kijken"*.

Ook wordt er met geen woord gerept over de aanwezigheid van de vertegenwoordigers van Shell Tankers op de publieke tribune terwijl daar toch rechtstreekse vragen over dat overwerk aan werden gesteld. Mogelijk konden ze dat niet opnemen omdat die mannen anders waarschijnlijk eveneens als "betrokkenen" behandeld hadden moeten worden.

Dat de inspecteur vanachter zijn krant tevoorschijn schoot en uitriep: "Kapitein, het was een zootje bij u aan boord!" komt in dit verslag terug als: *De raad komt tot de overtuiging, dat het aan boord heeft ontbroken aan goede leiding en organisatie.*

Maar dit was dus het geval van de "Khasiella" zoals dat in werkelijkheid is gegaan. Dat de 3de noch de 4de stuurman het lef had om het roer aan boord te leggen of de telegraaf op vol achteruit te zetten, verbaast me niet; eigen initiatief werd in die dagen bij dat soort maatschappijen *niet* gewaardeerd. Hoe dat nu is bij Shell of bij, pakweg, Maersk, weet ik uiteraard niet.

Niet zo erg lang na dit geval van de "Khasiella" voer ik als tweede stuurman op de "Balticborg". De derde stuurman, wijlen Geert van de Berg, ging naar school voor S2 en we kregen een nieuwe derde die van Shell Tankers kwam, waar hij, naar ik meen, als 4de had gevaren. Ik weet nog maar al te goed dat we moeite hebben gehad om die eigen initiatief bij te brengen. Gelijk de eerste reis werd al duidelijk hoe dat bij hem gesteld was. We gingen naar Mäntyluoto en ik had 's middags de wacht toen we de loods naderden. Ik had Oom Sikke Bakker een halfuur van tevoren gewaarschuwd en die was al boven, in zijn kreukelige te krappe uniform met te korte pijpen en zijn te kleine petje op zijn hoofd. Ook de 3de stuurman was nog boven omdat hij graag bij het overnemen van de loods aanwezig wilde zijn. Ik zag de loodsboot uitkomen en dus zette ik de telegraaf eerst op halve kracht en nog even later op dead slow.

"Mag je dat zomaar doen?" fluisterde de derde.

"Dat mág niet alleen, dat móét ik ook doen. Ik heb die ouwe niet horen zeggen dat hij het van me overnam, dus ik ga gewoon door."

Dat had hij nog nooit meegemaakt. En zo was vroeger de cultuur bij veel maatschappijen. Levensgevaarlijk.



OP SCHEEPSWRAK GELOPEN

Benzine stroomde weg uit lekgestoten tanker

Wegens brandgevaar geen toegang tot Waterweg

(Van onze correspondent)

ROTTERDAM. — Met tal van gaten in het casco, waaruit benzine stroomde, is vannacht de 12119 ton metende Nederlandse Shell-tanker „Khasiella” voor de Nieuwe Waterweg gearriveerd. Het schip was gistermiddag omstreeks half een in de Wesermond op het wrak gelopen van het Russische schip „Kholmogory”, dat

laar in maart van dit jaar na een aanvaring zonk.

De „Khasiella” kreeg echter geen vergunning om de Waterweg binnen te lopen wegens het te grote brandgevaar. Dit ondanks de verzekering van de kapitein, dat hij na gisteravond geen benzine meer had verloren. Vanmorgen vroeg ging de havenmeester van Rotterdam met een aantal autoriteiten aan boord om de situatie te beoordelen. De „Khasiella” is daarna voorlopig gedicht en het schip heeft toestemming gekregen op te stomen naar de tweede petroleumhaven te Rotterdam.

Direct nadat de tanker op het wrak was gelopen, stroomden duizenden liters benzine, waarmee de „Khasiella” zaterdagmorgen uit Rotterdam was vertrokken, door een aantal enorme scheuren naar buiten om borrelend en stinkend op het water te komen drijven. Brandgevaar was zeer groot en de vele schepen, die op deze route voeren, veranderden van koers om geen risico te lopen.

De kapitein wendde ten slotte de steven en voer in opdracht van zijn maatschappij langzaam terug naar Rotterdam.

Tegen de avond stond de hele voorpiek van het schip vol water. Ook in ruim 1, waaruit tonnen benzine waren gevloeid, stond water. De rest van de lading kon behouden blijven, doordat de bemanning water onder de benzine had gepompt. Door het bijvullen van ballasttanks en het lozen van een deel der lading kon men het schip, dat voorover in het water lag, weer enigszins in evenwicht brengen.