

# Het verhaal van het overvaren van de botter UK 60 in 1920

*Door Klaas Hoekstra*

In de week van 16 augustus 1920 viste de houten botter UK 60 voor de zeilen bezuiden de pieren van IJmuiden. In de nacht van 18 tot 19 augustus 1920, omstreeks 12 uur, was hij met zijn gevangen vis op weg naar de afslag in IJmuiden om deze daar te verkopen. Het weer was goed en de wind kwam uit het Noord Noord Westen als een lichte koelte en er liep een ebstroom, met de richting van het Noorden naar het Zuiden. De botter moest flink Noord overvaren om veilig de pieren binnen te lopen .

Tijdens deze vaart van de UK 60 kwam er een Stoomschip met de naam. 'Helder' die met een loods aan boord ook bezig was naar de pieren van IJmuiden te varen om daar binnen te lopen. Achter dit stoomschip voer de sleepboot 'Simson' die zodra het schip binnen de pieren was, assistentie zou verlenen om het schip veilig naar de sluizen te loodsen.

Toen de botter UK 60 de zuid pier passeerde moest hij nog een stuk noord over om vrij van deze pier naar binnen te varen. Als zeilschip zonder een hulpmotor was hij gezien de ebstroom bijzonder kwetsbaar. Het stoomschip 'Helder' die op 1 of 1 ½ mijl afstand de UK 60 reeds duidelijk had waargenomen, bleef zijn koers en vaart behouden. Hij gaf eerst een lange stoot op de stoomfluit die later gevolgd werd door twee korte stoten. Dit betekent dat het stoomschip eerst in een oostelijke koers lag en met die twee korte stoten aangaf iets naar bakboord uit te wijken. Het stoomschip bleef zijn vaart behouden en haalde de UK 60 snel in met als gevolg een aanvaring die de houten botter in tweeën spleet.

De schipper Bruinink die ongeveer 45 jaar reeds ervaring als visserman in de functies van matroos, stuurman en schipper op allerlei Noord- en Zuiderzeevissersschepen reeds had uitgeoefend, is tijdens deze aanvaring verdronken. Hij stond overal bekend als een voorzichtige zeeman die met volle overgave zijn schipperstaak uitoefende. De medeopvarende Maarten Post werd door de zeesleepboot 'Simson' gered.

Dit voorval is in een blad 'De Zee' 1920, blz. 680, en de behandeling voor de Raad voor den Scheepvaart opgenomen. Het oordeel van de Raad is, dat de aanvaring is te wijten aan een samenloop van omstandigheden.

Bij het uiteenzetten dier omstandigheden wordt de 'UK 60' verweten:

- 1° dat de UK niet tijdig heeft afgehouden om binnen te lopen; dat daartoe naar 's Raad mening alle gelegenheid bestond;
- 2° dat de UK niet heeft gereageerd op de fluitseinen van s.s. Helder;
- 3° de UK heeft alleen een wit licht gevoerd. Het heeft verzuimd het licht, voorgeschreven bij art. 7 sub 3 te tonen om zijn positie (koers) beter te doen kennen;
- 4° kleine zeilschepen als de UK mogen niet roekeloos in havenmonden en nauwe vaarwaters varen.
- 5° kleine zeilschepen als de UK hebben meer gelegenheid uit te wijken in havenmonden enz. dan grote schepen.
- 6° kleine zeilschepen als de UK behoren het grootscheepsch vaarwater vrij te laten of tijdig te verlaten wanneer een groot schip met kruisende koers in aantocht is.

Van het s.s. Helder wordt afgekeurd:

- 1° dat het lange stoten op de stoomfluit als attentiesein heeft gegeven, hetgeen aanleiding tot verwarring kan geven.

De Raad komt in het kort tot de volgende conclusie: Het s.s. Helder heeft vrijwel alles gedaan om de aanvaring te voorkomen. De UK 60 heeft alles verzuimd om de aanvaring te voorkomen; m.a.w. hoewel het er niet ronduit staat: De UK is de schuldige. Verder zijn volgens den Raad kleine zeilschepen vaak roekeloos in nauwe vaarwaters.

C de Hart, leraar Zeevaartkunde te Amsterdam vindt deze conclusie onjuist, daarover later!

### Het vervolg

Het verslag van deze aanvaring en de uitspraak van de Raad voor den Scheepvaart gepubliceerd in het tijdschrift 'De Zee' 1920 heeft op velen een onbevredigende indruk nagelaten.

De heer C de Hart, leraar in de praktische en theoretische Zeevaartkunde te Amsterdam en oud Stuurman op de grote en kleine stoom- en zeilvaart, vindt deze uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart onjuist. Hij heeft daartoe de volgende bescheiden nagezien en geeft daarop een uitvoerig commentaar:

- A. Officieel afschrift van de uitspraak der Raad voor den Scheepvaart.
- B. Officieel afschrift verklaring zeeloods Hanekroot van het s.s. 'Helder'
- C. Officieel afschrift van verklaring van Kapitein Van der Wiele der zeesleepboot 'Simson', welke het s.s. 'Helder' op bewuste datum (18/19 aug. 1920) heeft geassisteerd en één der opvarenden heeft gered.
- D. Officieel afschrift der verklaring van voornoemd geredden schepeling, n.l. Maarten Post.
- E. Persoonlijk onderzoek te IJmuiden van ondergetekende, bij welk onderzoek hij de naaste verwanten en vrienden (bevaren vissers), benevens Kapitein Van der Wiele en Stuurman De Graaff van het s.s. 'Simson' heeft gesproken.
- F. Eigen ervaring als stuurman grote en kleine stoom- en zeilvaart.
- G. Algemene opinie onder de bevaren vissers te IJmuiden.

Zijn 'Kritiek' heeft hij in de volgende punten uitvoerig weergegeven:

1° Het weer was volgens de eensluidende verklaringen prachtig, de wind N.N.W., lichte koelte, plm. 12 u. middernachtzomertijd. Het getij was eb. De UK 60 van om de Zuid komende moest in verband met de lopende eb, met de lichte koelte, met de donkere nacht, het was twee dagen voor eerste kwartier, flink Noord halen om veilig te kunnen (binnenlopen) havenen.

2° Het is niet onmogelijk, m.i. zelfs zeker, dat schipper Bruinink van de UK 60 reeds eerder zou hebben afgehouden, maar omdat het s.s. 'Helder' één stoot gaf, (verklaring B en D) is hij blijven doorleggen, daarbij dus blijk heeft gegeven van goed zeemanschap.

Dat het s.s. 'Helder' later, te laat, twee stoten heeft gegeven, is m.i. een bewijs, dat aldaar een kink in de leiding was, tenzij dit nader wordt gemotiveerd.

Afgezien van bovenstaande feiten, was de UK 60 nog om andere reden in zijn recht:

Opm.: één: Een stoomschip moet wijken voor een zeilschip, tenminste zoo hij dit tijdig ziet en geen buitengewone omstandigheden dit verhinderen.

Opm.: twee: Wie het eerst komt, die het eerste maalt (gewoonterecht).

Waar nu (volgens A) op het s.s. 'Helder' de UK 60 reeds volgens eensluidende verklaringen op 1 à 1 ½ mijl afstand is gezien en z'n positie volkomen verkend was, dan was het niets meer dan gewone zeemansplicht geweest, gelet ook op de donkere nacht, die het schatten bemoeilijkt, het buitengaats gaande te houden tot het gevaar was geweken. Het is toch buiten

de pieren van IJmuiden schoon en geen enkel motief is van het Stoomschip 'Helder' aangevoerd, dat deze manoeuvre onmogelijk was.

3° De UK 60 heeft zeker nagelaten de in art. 7 sub 3°. genoemde samengestelde lantaarn te tonen. Leraar C. de Hart merkt hierbij op, dat de Raad voor de Scheepvaart hierin echter ook abuis is, want de UK 60 mocht volgens voornoemd artikel niet het witte licht voeren, hetwelk toch in de uitspraak (A) wordt aangenomen wel te mogen, maar niet voldoende te zijn. Verder heeft deze lichten kwestie geen invloed op de manoeuvre gehad, daar volgens uitdrukkelijke officiële verklaringen van het s.s. 'Helder' zij geruime tijd (plm. 5 min:) voor de aanvaring de positie van de UK 60 hebben verkend.

Ook bleek dat uit een persoonlijk onderzoek van de Heer C. de Hart aan diverse vaartuigen als de UK 60 in IJmuiden, dat geen van die vaartuigen een dergelijke samengestelde lantaarn aan boord heeft en allen, als ze gewoon zeilende zijn, een vast wit licht voeren op den voorstevan. De opvarenden dezer vaartuigen, ongeschoolde mannen, schijnen dus in dit opzicht in volslagen onwetendheid te verkeren en ligt het zijn inziens op de weg van de Scheepvaart inspectie hen hier op te wijzen of in te grijpen.

4° Schipper Bruinink van de UK 60 stond overal en algemeen bekend als een zeer ervaren en voorzichtig zeeman, die ongeveer 45 jaar als visserman (schipper, stuurman en matroos) op allerlei Noord- en Zuiderzeevissersschepen met ére heeft gevaren.. Hij was bezig binnen te zeilen onder ongunstige (tij) omstandigheden, derhalve is (er) van roekeloosheid van zijn kant geen sprake, integendeel. Wel heeft het s.s. 'Helder' blijk gegeven van grove onvoorzichtigheid, daar men zich daar aan boord de situatie der UK 60 heel goed had kunnen indenken.

5° De UK 60 kon en mocht blijkens het voorgaande niet uitwijken. Hij mocht niet volgens de voorschriften; hij kon niet, omdat het s.s. 'Helder' door het geven van één stoot reeds kleur had bekend. Dat de loods van het s.s. 'Helder' deze eerste ene stoot als attentiesein heeft bedoeld maakt de zaak voor het s.s. 'Helder' nog slechter, temeer daar even later, twee stoten werden gegeven (B), die bedoeld werden als uitwijksein.

Verder was de UK 60 in de stroomnaad, in de bek van de pieren, waardoor en de stroom op zijn bakboordachterschip en de algemeen bekende loefgierigheid van kleine zeilschepen, en de lichte koelte, het manoeuvreren voor hem zeker moeilijk maakten.

6° Dat kleine zeilschepen het grootscheeps vaarwater, volgen de 'Raad voor de Scheepvaart' moeten verlaten en vrijlaten als grote schepen naderen met kruisende koersen, is zeker gewenst, doch in het gegeven geval een onbillijke eis, die trouwens, en zeer terecht, wettelijk nergens is gesanctioneerd. Op b.v. de Theems, Medway, enz. met zijn legio barges heeft men zelfs in de nauwste gedeelten maar te zorgen, dat men op een stoomschip staande (de zeilschepen hoe dan ook) deze vrijvaart.

Dat kleinere zeilschepen vaak, heel vaak, meewerken, dat is waar, maar dit is een beleefdheid van hun kant, niet meer. De UK 60 kon derhalve precies zoo navigeren om veilig binnen te lopen als zijn schipper oordeelde.

De opmerkingen over de UK 60 van de leraar C. de Hart zijn volgens ondergetekende een juiste beoordeling van de situatie zoals die zich heeft voorgedaan. Zijn opmerkingen over het stoomschip 'Helder' zijn zeker het nalezen en beoordelen waard.

Volgens (A) 'Dit is de uitspraak van de 'Raad voor den Scheepvaart', gaf het s.s. 'Helder' herhaaldelijk lange stoten op de stoomfluit als attentiesein. Dit is onjuist!

Volgens (B) 'De verklaring van de zeeloods, is eerst één stoot gegeven als attentiesein, daarna twee korte stoten als 'ik wijk naar bakboord' Als gevolg van dit verschil vraagt C. de Hart zich af : hoe kan een ander uitmaken of één stoot een uitwijksein of een attentiesein is ?

Het seinsysteem s.s.'Helder' wordt dan ook zeer terecht door de (uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart), afgekeurd, al staat de heer C. de Hart voor zich in 't algemeen op een ander standpunt.

De gehele fluitbeweging was hier niet alleen overbodig doch werkte beslist verwarrend. Blijkens het voorgaande kwam C. de Hart tot precies de tegengestelde conclusie als de 'Raad voor de Scheepvaart'. Het s.s. 'Helder' heeft vrijwel alles nagelaten om de aanvaring met zijn treurige gevolgen te voorkomen. De UK 60 heeft geheel volgens de wettelijke bepalingen gehandeld, en met zeemanschap genavigeerd.

De heer C. de Hart wil niet met gevoelsargumenten werken en niet met psychosen (bepaalde maatstaven) de maatschappelijke kant belichten. Wel dringt voor hem de vraag naar voren, waarom door de Scheepvaartinspectie en De Raad voor de Scheepvaart op de door hem genoemde argumenten in de uitspraak, niet zijn aangeroerd: 'Is er na het ongeval door het s.s. 'Helder' alles in het werk gesteld om de opvarenden van het in tweeën gesneden bottertje te redden? We denken hier aan art: 414 Wetboek van Strafrecht. Tweede boek. 'Er was na de aanvaring toch geen sprake van, dat er ook maar enige kans was op ondergang van s.s. 'Helder' en opvarenden, als men in een vrijwel gesloten bassin (buitenhaven IJmuiden), met prachtig weer, pogingen had gedaan om de opvarenden te redden'.

Deze eerste zeemansplicht (eenvoudig), zoals door het stoomschip 'Helder' is gedaan, te endosseren (doorgeven) aan een achter haar aankomende sleepboot, is volgens C. de Hart niet te verdedigen.

Tenslotte wijst C. de Hart er nog op dat: waar van de botter UK 60 de hoofdgetuige, de schipper is verdronken; Waar als enige getuige 'van de kant der UK 60' is gedagvaard de geredde dekknecht, een ongeschoolde jonge man, die nimmer in enige rang heeft gevaren; 'En waar zeer belangrijke en onpartijdige getuigen, n.l. het gehele bevelvoerende personeel van de zeesleper 'Simson', gewoonweg zijn genegeerd bij het voorlopig onderzoek, daardoor is er volgens velen een onvolledig onderzoek ingesteld.

In verband met bovengenoemde feiten meent de heer C. de Hart en zoals hij mededeelt velen met hem, dat volgens art. 40 der schepenwet een herziening van voornoemd onderzoek dient plaats te hebben en hoopt hij, dat die uitspraak alsdan zodanig zal zijn, dat zij niet alleen preventief zal werken, maar tevens de mogelijkheid opent, dat de betrekkingen van de schipper van de UK 60, die niet verzekert was, in gunstiger conditie komen.

De schriftelijke verklaring en behandeling van de aanvaring van de UK 60 met het s.s. Helder door C. de Hart verdient vanwege zijn duidelijke juistheid een compliment.

In de Urker Courant van 21 aug: 1920 stond het volgende bericht: 'In de nacht van Woensdag op Donderdag van (18 op 19 augustus 1920) is de UK 60 die enige tijd geleden is verkocht aan de heer Albert Bruinink te Vlaardingen, overvaren door een stoomboot.

De schipper A. Bruinink verdronk, zijn knecht Maarten Post van Urk, werd gered.

Als er het nog eens belangstelling bestaat voor een nader onderzoek ben ik gaarne bereid mijn medewerking daaraan te verlenen.