

## N<sup>o</sup> 12

UITSpraak van den Raad voor de Scheepvaart in zake  
het verloren gaan van het stoomschip *Simon Bolivar*  
onder de oostkust van Engeland bezuiden het licht-  
schip *Sunk*.

Op 18 November 1939 is het stoomschip *Simon Bolivar* onder  
de oostkust van Engeland, bezuiden het lichtschip *Sunk*, door  
een ontploffing getroffen en verloren gegaan.

In overeenstemming met het voorstel van den inspecteur-  
generaal voor de scheepvaart besliste een commissie uit den  
Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld bij artikel 29 der  
Scheepwet, dat de Raad een onderzoek naar de oorzaak van  
deze scheepsramp zou instellen.

Het onderzoek heeft plaats gevonden ter zitting van den  
Raad voor de Scheepvaart van 23 Februari 1940 in tegen-  
woordigheid van den inspecteur-generaal voor de scheepvaart.

De Raad nam kennis van de stukken van het zeer uitge-  
breide voorloopig onderzoek der Scheepvaartinspectie en hoorde  
als getuigen: Auke Petrus Praamsma, Klaas Walter de Grooth  
en Frederik Kann, onderscheidenlijk derde-stuurman, tweede-  
stuurman en hoofdmachinist op de *Simon Bolivar* ten tijde van  
de scheepsramp, zoonede Hendrik Christiaan Thomson, inspec-  
teur van den nautischen dienst der Koninklijke Nederlandsche  
Stoomboot Maatschappij. De verklaring van Jan Bal, destijds  
matroos op het vaartuig, afgelegd bij het voorloopig onderzoek  
der Scheepvaartinspectie, is ter zitting voorgelezen.

Uit een en ander is den Raad het volgende gebleken:

Het stoomschip *Simon Bolivar* was een Nederlandsch passa-  
giersschip, metende 8309,11 bruto-, 5027,46 netto-registerton,  
van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij  
N. V., te Amsterdam. Het schip, dat in het jaar 1927 van staal  
is gebouwd, was voorzien van een viervoudige expansie-machine  
van 4800 Ipk. Bij 81 omwentelingen per minuut bedroeg de  
vaart ongeveer 13½ mijl per uur.

Op 17 November 1939, des avonds omstreeks 10 uur, vertrok  
de *Simon Bolivar* van Amsterdam voor de reis naar West-Indië.  
Er waren 265 passagiers aan boord, waaronder 34 kinderen be-  
neden den leeftijd van 12 jaar. De bemanning bestond uit 132  
personen. Het schip was uitgerust met 8 reddingbooten —  
n<sup>o</sup>. 1 tot 4 aan stuurboord, n<sup>o</sup>. 5 tot 8 aan bakboord —, elke

boot plaats biedende voor 51 personen, terwijl nog 8 drijvende toestellen aan boord waren, welke 104 personen konden dragen. Voorts waren er 18 reddingboeien, 465 zwemvesten en 55 kinder-zwemvesten.

Omstreeks te 2 uur 's nachts van 18 November vertrok het schip van IJmuiden en bevond zich tusschen 11 en 11.30 uur onder de Engelsche oostkust. Aldaar stoomende werd het bezuiden het lichtschip *Sunk* achtereenvolgens door twee ontploffingen getroffen, ten gevolge waarvan het vaartuig dusdanig werd beschadigd, dat het snel water maakte en zonk. Schip en lading zijn verloren gegaan, zoomede alle scheepspapieren. Vele dooden zijn te betreuren, waaronder de kapitein H. Voorspuy, terwijl talrijke opvarenden meer of minder ernstig zijn gewond.

Het wrak van het schip ligt op 51° 48,5' N.Br. en 1° 37' O.L.

Getuige A. P. Praamsma, derde-stuurman, die de wacht had tijdens de scheepsramp, heeft in hoofdzaak verklaard:

dat hij op 18 November des morgens om 8 uur op wacht kwam; dat het lichtschip *Noord Hinder* toen even op s.b.-boeg was en te 8.30 uur op 1 mijl afstand aan stuurboord werd gepasseerd; dat vervolgens koers gesteld is op het lichtschip *Sunk*, 271° r.w.; dat, toen hij te 8 uur op wacht kwam, twee kleine vliegtuigen van Duitse nationaliteit boven het schip cirkelden en in noordoostelijke richting verdwenen; dat er anderhalf à twee uur later nogmaals een vliegtuig — thans één — boven het schip vloog in de richting zuid—noord; dat er voortdurend scherp werd uitgekeken naar drijvende mijnen; dat het zicht, dat aanvankelijk vrij goed was, na het passeeren van de zuidelijkste boei van de Inner Gabbard — te 10.30 uur — minder werd; dat de kapitein blijkbaar van plan was bij het lichtschip *Sunk* een loods te nemen, doch dat zulks niet is gebeurd, daar geen loodsboot is gezien; dat omstreeks te 11 uur het stoomschip *Oranje Nassau* van de Maatschappij „Zeeland” de *Simon Bolivar* heeft opgelopen en aan stuurboord voorbijvoer, waarna de koers, welken de *Oranje Nassau* nam, vrijwel is gevolgd, eerst naar stuurboord, later naar bakboord; dat aldus te 11.15 uur het lichtschip *Sunk* met halve kracht werkende machine op ongeveer een halve mijl afstand aan stuurboord werd voorbijgevaren, waarna de telegraaf op „langzaam” is gezet gedurende ongeveer 3 minuten en daarna weer op „volle kracht vooruit”; dat te 11.20 uur de koers is gewijzigd in 150° r.w., waardoor het lichtschip *Sunk* op ongeveer 2 streken aan bakboord achteruit kwam; dat de bedoeling was in de lijn lichtschip *Sunk*—boei Longsandhead te komen; dat daarom nog een paar streken b.b.-roer is gegeven; dat tijdens de manoeuvre om in die lijn te komen omstreeks te 11.25 uur de eerste explosie plaats vond; dat hij den indruk heeft bewaard, een viertal snel achter elkaar volgende ontploffingen te hebben gehoord

als van kanonschoten; dat hij een oogenblik buiten westen is geweest, doch, toen hij weer bijkwam, den kapitein in het stuurhuis zag liggen met gespleten hoofd; dat hij daarna even bij de kaartenkamer is geweest, waar het echter zulk een ruïne was, dat hij daar niet in kon; dat hij vervolgens getracht heeft de stoomfluit, waarvan de lijnen waren afgebroken, in werking te brengen; dat, toen hij daarvoor bij de fluit in den schoorsteen zat, om te trachten met een vlaggelijn een verbinding tot stand te brengen, een tweede explosie plaats had aan b.b.-zijde, ongeveer 10 minuten na de eerste; dat het schip na deze explosie even naar stuurboord overhelde, vervolgens slagzijde over bakboord kreeg en snel zonk; dat hij daarop zoo vlug mogelijk naar beneden is gegaan, zijn zwemvest uit zijn hut heeft gehaald en aan bakboord te water is gegaan; dat hij daarna in reddingboot n<sup>o</sup>. 5 is terechtgekomen, die aanvankelijk nog aan het schip vastzat, maar ten slotte kon worden losgemaakt; dat de inzitenden door een Engelsch oorlogsschip zijn gered;

en voorts nog, dat hem bekend is, dat de eerste-stuurman vóór vertrek van Amsterdam bij den kapitein is geweest om te vragen, wanneer er sloepenrol voor de passagiers moest worden gehouden, doch dat hij het resultaat van dit onderhoud niet weet; dat hij er den volgenden dag niets van heeft gemerkt, dat aanstalten voor het houden van deze sloepenrol werden gemaakt; dat wel de eerste-stuurman in den loop van dien morgen bij hem is geweest om te vragen of hij er soms iets van afwist.

Getuige K. W. de Grooth, tweede-stuurman, heeft verklaard:

dat hij in den morgen van 18 November van 4 tot 8 uur de wacht heeft gehad en vervolgens is gaan slapen tot ongeveer 10 uur; dat hij daarna een oogenblik in de kaartenkamer is geweest, waar de kapitein voor de kaart stond en hem wees, dat hij van de *Noord Hinder* recht op het lichtschip *Sunk* wilde koersen, daarbij mededeelende, dat hij dezen koers den besten achtte; dat hij verder in zijn hut bezig is geweest en, nog steeds daar vertoevende, kort na 11.30 uur de eerste explosie hoorde, die naar zijn herinnering niet aan een schot, maar aan het geluid van een dicht in de nabijheid inslaanden bliksemslag deed denken; dat hij met het hoofd tegen het bovendek werd geslagen, zoo spoedig mogelijk uit zijn hut snelde en drie der reddingbooten alleen aan de voortalies langs het schip zag hangen, daar de achtertalies ten gevolge van de ontploffing waren uitgepikt; dat hij zich naar de brug haastte, waar hij eerst niemand zag, doch bij het stuurhuis komende, waarvan beide deuren wijd openstonden, den kapitein en den roerganger voorover op den grond zag liggen te midden van een groote verwoesting; dat de kapitein reeds bleek te zijn overleden; dat hij bij den doorgang aan bakboord stond, toen een tweede explosie plaats had aan bakboord, juist onder sloep 7, ten

gevolge waarvan de reeds in deze boot aanwezige personen daaruit werden geslingerd; dat het schip, na eenige slagzijde over bakboord te hebben gekregen, snel zonk; dat de passagiers wel is waar niet rustig waren, doch dat van eenige paniek toch ook niet kon worden gesproken; dat hij ten slotte uit den chaos in zijn hut zijn zwemvest nog heeft kunnen vinden en daarmee aan bakboord van de brug is gesprongen; dat hij niet lang daarna door een Engelsch oorlogsschip is opgepikt.

Getuige F. Kann, hoofdmachinist, heeft verklaard:

dat hij zich in zijn hut bevond, toen de eerste ontploffing plaats had, die den indruk maakte alsof de bliksem vlakbij insloeg; dat hij na de ontploffing nog heeft getracht in de machinekamer, waar de derde-machinist de wacht had, af te dalen, doch hij hierin niet is geslaagd, daar zij vol stoom stond; dat hij ten slotte aan stuurboord in een boot is terechtgekomen, vermoedelijk sloep 1, en later door een Engelsch oorlogsvaartuig is opgepikt, en voorts, dat de beide waterdichte deuren — de eene tusschen machinekamer en stookplaats, de andere tusschen machinekamer en tunnel — in overleg met den kapitein zoo veel mogelijk gesloten waren; dat hij het noodzakelijk achtte, dat deze deuren voor een gedeelte openbleven om den machinist van de wacht gelegenheid te geven de werktuigen te controleren; dat het een staande order was de waterdichte deuren eenmaal per dag heen en weer te draaien; dat deze deuren van dek af gesloten konden worden, doch na de ontploffing daartoe geen gelegenheid meer was; dat hij nimmer met gesloten waterdichte deuren heeft gevaren, ook niet bij mist.

De ter zitting voorgelezen verklaring van den matroos Jan Bal, oud 52 jaar, houdt in hoofdzaak in:

dat hij zich ten tijde van de ontploffing beneden in het kabelgat, dat vlak boven de voorpijktank is gelegen, bevond; dat de invloed daar niet zoozeer te merken was; dat hij zoo vlug mogelijk naar dek is geklommen en daar constateerde, dat ruim I nog normaal gesloten was, doch ruim II geheel opengeslagen was en luiken en merkels waren weggevoegen; dat de trap voor de derde klasse passagiers om bij de sloepen te komen verdwenen was, zoodat deze langs een andere trap naar de brug moesten, welke trap dan ook vol menschen stond; dat hij door het zijgangetje aan stuurboord naar het achterschip liep; dat hij, halverwege dit gangetje zijnde, een passagier hoorde roepen en, over de reeling ziende, dien persoon uit een patrijfspoot van een der lager gelegen hutten zag hangen, die om een touw vroeg, daar de deur van zijn hut niet open kon; dat hij hem de broeking van een reddingboot toewierp en hem hiermede op de reeling trok; dat hij een dek hooger een hem bekenden passagier aantrof met een gebroken been, die zijn

hulp inriep; dat hij daarop naar sloep 1 is gegaan, waar de eerste-stuurman, die een bebloed hoofd had, met eenige anderen bezig was den zwaar gewonden roerganger in die boot te tillen; dat hij ten slotte in sloep n<sup>o</sup>. 2 terecht is gekomen, die, hoewel zwaar beschadigd, op de luchtkasten bleef drijven, toen zij eenmaal te water lag; dat het schip inmiddels reeds was gezonken tot het sloependeck; dat zij met de boot, waarin ongeveer 20 personen zaten, ten gevolge van den stroom over het voorschip dreven; dat de boot tegen den voorkant van de brug kwam te liggen; dat hij weer uit de boot is gegaan, op het zonnedeck is geklommen, waar hij een passagier, die met zijn jas bekneld zat, om hulp hoorde roepen, dat hij diens jas toen heeft doorsneden, omdat hij die op andere wijze niet los kon krijgen; dat hij van een paniekstemming niets heeft bemerkt, daar ieder deed wat hij kon.

Getuige H. G. Thomson, inspecteur van den nautischen dienst der Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, heeft ten slotte verklaard:

dat sinds het uitbreken van den oorlog een kaart van het Noordzeegebied van dag tot dag wordt bijgehouden naar aanleiding der ingekomen berichten; dat hij den avond vóór vertrek nog over de te volgen route naar de Downs met den kapitein heeft gesproken; dat hij hem nog in het bijzonder heeft gewezen op de verplaatsing van den loodsdienst van het lichtschip *Sunk* naar de *Shipwash*, voor het geval hij zich van loodshulp zou willen voorzien, waartoe hij echter niet verplicht was; dat er onder de tegenwoordige tijdsomstandigheden zooveel mogelijk op wordt gelet, dat de schepen in den morgen onder de Engelsche kust komen, doch dat dit niet in zich sluit, dat de kapitein verplicht zou zijn bij nacht de Noordzee over te steken, indien hij dit niet raadzaam zou achten; dat omtrent het houden van sloepenrol met de passagiers te voren niets is afgesproken; dat het reglement van de maatschappij voorschrijft, dat deze zoo spoedig mogelijk na vertrek moet worden gehouden; dat hij zeer teleurgesteld was, toen hij vernam, dat er vóór de ramp nog geen sloepenrol voor de passagiers was gehouden; dat na de ramp de voorschriften te dien aanzien zijn verscherpt, in dien zin, dat — wanneer er gevaarlijk gebied zal worden bevaren — het schip de haven niet mag verlaten, voordat er sloepenrol is gehouden; dat het al dan niet buiten boord draaien van de sloepen in het gevaarlijk gebied geheel aan de inzichten van den kapitein wordt overgelaten.

Bij het voorloopig onderzoek heeft de eerste-stuurman Cornelis Smit, die vóór het openbaar onderzoek door den Raad naar West-Indië was vertrokken en door den Raad niet is kunnen worden gehoord, verklaard als volgt:

Ik heb de laatste 5 jaren als eerste-stuurman gevaren op het stoomschip *Simon Bolivar*. Het laatste jaar had kapitein Voorspuy het commando. Bijzonderheden omtrent reisroute of gevaren besprak de kapitein gewoonlijk met mij. Het was van kapitein Voorspuy bekend, dat hij zich veel met den gang van zaken aan boord bemoeide. Hij gaf mij dikwijls aanwijzingen omtrent in acht te nemen veiligheidsmaatregelen. Op den dag van vertrek, des avonds te ongeveer halftien, ben ik naar den kapitein gegaan om hem te vragen wanneer er sloepenrol voor de passagiers gehouden moest worden. De kapitein vond, dat het dien avond te laat zou worden. Vele passagiers hadden een lange dagreis achter den rug, waren verreisd en vermoeid en voor de vele kinderen was het houden van sloepenrol omstreeks middernacht niet gewenscht. De kapitein zeide dan ook, dat het uitgesteld moest worden tot den volgenden morgen na het ontbijt. Orders aan andere leden van de bemanning, dat de sloepenrol voor passagiers den volgenden morgen gehouden zou worden, heb ik niet doorgegeven, daar de kapitein mij dit niet heeft opgedragen. De kapitein deelde dergelijke orders altijd zelf mede aan den purser, die daarna voor de bekendmaking aan de passagiers zorg droeg. Bij het houden van sloepenrol voor de passagiers waren meestal aanwezig de tweede-stuurman, de purser, de chef-hofmeester en ik zelf. Er werd dan aan de passagiers op de verzamelplaats mededeeling gedaan, wat zij doen moesten bij het schip verlaten, het gebruik van de zwemvesten en het fluitsignaal. Dit werd soms in 2 of 3 talen medegedeeld. De reisroute heeft de kapitein niet speciaal met mij besproken; wel heeft de kapitein gezegd, dat wij langs het *Sunk*-vuurschip moesten gaan. Den diepgang van het schip weet ik niet precies. Naar ik mij meen te herinneren, lag het schip  $\pm 3$  voet achterover. Het dekdienspersoneel bestond uit 19 personen, t.w.: 1 bootsman, 2 timmerlieden, 1 lampenist, 2 bedienden en 13 matrozen, waarvan 2 onder de gage. Van deze 13 matrozen deed 1 dienst als brandwacht, 1 als kabelgast, 1 als tweede-lampenist en 1 in algemeenen dienst. De overige 9 matrozen waren ingedeeld in zeewachten, 3-wachtenstelsel. Voor diegenen, die niet in het wachtstelsel zijn ingedeeld, begonnen de werkzaamheden des morgens te 5 uur. Den ochtend na het vertrek uit Amsterdam zou te 8 uur 's morgens „tom too” gemaakt worden. Ik had dit des nachts tegen den bootsman gezegd. De bemanning moest beginnen met het spannen van de kleeden, waarop de Nederlandsche vlag geschilderd was, en die, waarop het woord Holland stond, over de luiken en op het zonnedek. Daarna moest het dek opgeklaard en gewasschen worden en moesten de verbruiksartikelen, die den laatsten dag te Amsterdam aan boord gekomen waren, weggeborgen worden. Ik had wacht tot 4 uur des morgens, daarna heb ik tot ongeveer halftien geslapen. Bij het overgeven van de wacht om

4 uur lag het schip aan op de Noord Hinder. Nadat ik omstreeks halftien ben opgestaan, ben ik over het sloependek en de passagiersdekken geloopt naar het achterdek voor algemeene inspectie. Ik ben toen ook geweest in het kantoor van den purser. Ik heb aan den purser gevraagd of het al bekend was, wanneer er sloepenrol voor de passagiers gehouden zou worden. De purser zeide mij toen, dat de kapitein hem nog niets daaromtrent gezegd had, maar dat de sloepenlijstjes gereed waren. Daarop ben ik door de dienstgang naar het voorschip geloopt om te zien hoe de werkzaamheden daar vorderden. Ik meen op het voordek met den bootman gesproken te hebben over een paar broekings van de reddingbooten. De ruimen waren afgesloten. Over de luiken lagen 3 presennings, welke geschalkt waren. Over ieder luik waren nog 4 sluitbalken aangebracht, welke met een bout met schroefdraad en moer stevig worden aangedraaid. Van het voordek ben ik via de trap, welke aan den voorkant van het brughuis naar boven loopt, over de brug naar mijn hut gegaan. Op de brug zag ik den kapitein staan en heb ik even met den derde-stuurman gesproken. Ik vroeg hem of de kapitein nog iets gezegd had over het houden van sloepenrol. De derde-stuurman antwoordde daarop, dat de kapitein niets daaromtrent gezegd had, doch dat het nogal heilig was en de kapitein het daarom waarschijnlijk een minder gunstige gelegenheid vond. Daarop ben ik naar het kantoortje gegaan en heb ik den vierde-stuurman en den klerk aan het werk gezet. Van daar ben ik naar mijn hut gegaan om het journaal bij te schrijven. Ik verwachtte, dat ieder oogenblik het signaal voor sloepenrol gegeven zou worden. Eenigen tijd daarna ben ik even naar buiten gegaan, daar het stoomschip *Oranje Nassau* van de Maatschappij „Zeeland” ons aan s.b.-zijde voorbijliep. Dit schip voer ongeveer in dezelfde richting. De kapitein zeide toen tegen mij, dat hij het lichtschip *Sunk* nog niet zag. Daarop ben ik weer naar mijn hut gegaan. Naar mijn schatting een half uur later heeft de eerste explosie plaats gehad. Ik zat aan mijn schrijftafel, ben tegen het bovendek aangeslagen, waarschijnlijk met stoel en al, en kwam weer op mijn stoel zittende terecht. Ik was versuft. Even later bemerkte ik, dat mijn gezicht vol bloed zat. Het bleek later, dat ik een diepe snede over het achterhoofd had en een wond boven mijn rechteroog. De ruiten van mijn hutramen waren stukgeslagen. Het was een geweldige ruïne in mijn hut. Het boekenkastje was van den wand geslagen, de waschtafel was stuk en lag over den vloer, enz. Ik wilde opstaan, doch zakte door mijn rechterbeen. Later bleek dit been gekneusd te zijn. Toch ben ik gaan loopen, het eerst naar mijn reddingboot n°. 5 aan bakboord. Ik zag deze boot aan één talie hangen en ook, dat de steven openstond, dat de boot dus onbruikbaar was. Daarop ben ik teruggegaan naar mijn hut en heb ik mijn zwemvest omgedaan. Ik

zag boot n°. 1 aan stuurboord nog hangen, waarop ik daarheen gegaan ben. Ik heb de broekings losgegooid en liep daarna naar de brug om mij met den kapitein te verstaan. Ik vond den kapitein en den roerganger in het stuurhuis op het dek liggen. Ik heb tegen den kapitein geroepen en zijn pols gevoeld, doch ik begreep spoedig, dat hij reeds overleden moest zijn. De roerganger was zwaar gewond. Hij had veel bloed in zijn gezicht en later is gebleken, dat zijn beide beenen en zijn beide schouderbladen gebroken waren. Hij had den kompasketel tegen zijn hoofd gehad, waardoor hij een zware wond boven het rechteroog had. Naderhand is ook gebleken, dat hij dit oog zal moeten missen. Op de brug zag ik den derde-stuurman en den marconist. De derde-stuurman dacht, dat er een bom op het schip geworpen was, omdat er boven zoo'n geweldige verwoesting aangebracht was. De marconist kwam juist aanloopen. Ik vroeg hem om S.O.S. uit te zenden, waarop hij antwoordde, dat dit niet kon, daar de antenne naar beneden gevallen was en de toestellen niet gebruikt konden worden. Ik heb daarop gezegd, dat zij dan in de reddingbooten moesten gaan. Van de brug af heb ik over het voordek gekeken. Ik zag ruim II geheel openliggen. Het water met een laag stookolie er op kwam reeds in de trunk snel naar boven. Dit was nog vóór de tweede explosie plaats had. De dokter stond bij een gewonden man aan b.b.-zijde. Ik heb nog aan hem geroepen of hij niet boven kon komen om naar den kapitein te kijken. Ik heb geprobeerd door middel van telegraaf en telefoon verbinding met de machinekamer te krijgen. Ik meen zeker te weten, dat s.b.-telegraaf nog overeind stond en op „vol vooruit". Ik probeerde de telegraaf op „stop" te zetten, doch kon den handle niet overhalen. Den roerganger heb ik uit het stuurhuis naar s.b.-zijde op het sloependek gebracht. Hij is daarop niet vereende krachten in de boot gebracht. Ik ben nog eens naar den kapitein gaan kijken en heb nog in overweging genomen om hem in de boot te brengen, doch ik begreep, dat de bootruimte hard noodig zou zijn voor de nog levenden, daar een drietal booten onbruikbaar was. Ik heb nog even in de kapiteinshut gekeken om te trachten waardevolle papieren te redden, doch het was daar zoo'n chaos, dat er niets te vinden was. Ik heb gezien, dat de andere reddingbooten ordelijk te water gingen, waarna ik in boot 1 ging en ook deze boot gevierd werd. De boot werd gevierd tot het promenadedek om meer passagiers in te nemen. Op dat oogenblik had de tweede explosie plaats. Hierdoor werd de boot opgelicht en kwam terecht op een uitstekende of verbogen huidplaat, waardoor de boot lek gestooten werd. Door de beschadigde huid en doordat het schip slagzij over bakboord kreeg, schuurde bij het afvieren de boot langs de huid. Ik zag den heer Hazelhof op het promenadedek liggen. Hij zeide tegen mij, dat zijn beide beenen gebroken waren. Ik heb toen tegen



twee matrozen gezegd: „Wij moeten zien, dat wij Hazelhof in de boot krijgen.“ Dit is ook gebeurd, maar ik weet niet precies hoe. Toen de boot op het water kwam, ben ik duizelig geworden en te water gevallen. Ik heb mij aan een luik vastgeklampt. Na eenigen tijd zag ik, dat het schip niet verder zonk. Ik heb toen getracht naar boord terug te komen, doch dit gelukte mij niet. Een boot van een Engelschen mijnenveger heeft mij opgepikt. De eerste explosie moet plaats gehad hebben aan s.b.-zijde onder de brug, de tweede was aan b.b.-zijde. Matroos Jan Verzijden was bij mij in de boot, toen deze gevierd werd. Hij was niet gewond. Hij schijnt bij het aan boord hijschen op het Engelsche schip, dat hem kwam redden, te water geraakt te zijn en verdronken. Olieman van der Hulst was ook in de boot. Ook deze is later vermist; waardoor is mij onbekend. Uit voorzorg hadden wij de statietrappen geheel weggehaald, waardoor de passagiers gemakkelijker in de booten zouden kunnen komen. Verder was een deur op het E-dek opengezet, zoodat de 1ste klasse passagiers daardoor op het voordek konden komen.

De adjunct-purser Anne Rienk Meijer Cluwen heeft bij gemeld voorloopig onderzoek o.m. verklaard:

Ik heb ongeveer anderhalf jaar op het s.s. *Simon Bolivar* als aspirant-purser gevaren. Het schip vertrok steeds op Vrijdag van Amsterdam. Des Zaterdagds werden de passagiers ingescheept te Boulogne en Dover, waarop dan soms des Zondagmorgens, doch meestal des Maandagmorgens sloepenrol werd gehouden. Deze reis is er op den dag van vertrek des middags om 1 uur sloepenrol gehouden voor de bemanning, waarbij ook ik aanwezig was. Er waren deze reis veel passagiers aan boord, o.a. veel families met kinderen. Er waren verscheiden mandjes uitgegeven voor babies. Na vertrek heb ik des nachts de sloepenindeeling voor de passagiers opgemaakt. Te 4 uur 's nachts was ik hiermede gereed. Ik was tot ongeveer halftwee 's nachts met den purser in het kantoor. Ik moest toen nog aan het opmaken van de sloepenkaartjes beginnen. De purser ging naar bed en zeide: „Zou je het morgenochtend maar niet doen?“ Ik wilde het werk echter afmaken, daar ik wist, dat er den volgenden ochtend geen rustige gelegenheid voor zou zijn. Of het de bedoeling was om den volgenden morgen te 10 uur sloepenrol te houden, is mij niet bekend. Op de zwarte borden, welke in de eerste, tweede en derde klasse voor aankondigingen worden gebruikt, was het niet aangegeven. Op deze borden stond o.a.: „Deuren nimmer sluiten, doch op den haak zetten.“ De laatste waarschuwing luidde: „Zwemvesten moeten te allen tijde bij de hand of gereedgehouden worden.“ In den loop van den volgenden morgen is de eerste-stuurman omstreeks halfelf in het kantoortje geweest. Ziende, dat de sloepenrollijstjes al gereed waren, zeide deze ongeveer: „Als ik dat ge-

weten had, had ik nog sloepenrol kunnen houden." Of de stuurman toen de kaartjes medegenomen heeft, weet ik niet.

De inspecteur-generaal voor de scheepvaart heeft ter zitting van 23 Februari 1940 aangevoerd:

dat bij een ramp als de onderhavige twee oorzaken denkbaar zijn, nl. ontploffing van binnenuit of ontploffing van buitenaf, terwijl bij de tweede oorzaak kan worden gedacht òf aan een mijn, òf aan een torpedo; dat hier geen enkele aanleiding bestaat, in het bijzonder ook niet wat den aard van de lading van dit passagiersschip betreft, om te denken aan een ontploffing van binnenuit, terwijl ook sabotage, helsche machine of diergelijke gereedelijk kan worden uitgesloten; dat dus overblijft een mijn of een torpedo en dat, al kan dan een torpedo niet met volkomen zekerheid worden uitgesloten, als de meest waarschijnlijke oorzaak toch moet worden aangenomen een mijnontploffing, welke zich hier dan tweemaal zou hebben voorgedaan; dat omtrent de vraag, of men met een magnetische mijn (of twee van zulke mijnen) te doen heeft, te weinig bekend is om te dien aanzien een bepaalde keuze te doen; dat alleen kan worden geconstateerd, dat de toedracht der ontploffingen een andere is geweest dan zich tot dusver bij mijnontploffingen heeft voorgedaan; dat echter het nut van het in deze zaak gehouden onderzoek in hoofdzaak is gelegen in de leering, welke uit het gebeurde is te trekken, ook al is omtrent de oorzaak der ontploffingen volkomen zekerheid niet te verkrijgen; dat dan in de eerste plaats zich voordoet de vraag, of de *Simon Bolivar* de juiste route heeft genomen, en dienaangaande moet worden opgemerkt, dat tegen de route, die het schip heeft gevolgd, geen enkel bezwaar bestond, omdat niet anders bekend was dan dat deze route volkomen veilig was; dat voorts door den Minister een commissie is benoemd, waarin ook reeders en opvarenden zitting hebben gehad en deze commissie een rapport heeft uitgebracht, dat is gepubliceerd, naar welk rapport hier moge worden verwezen; dat wellicht binnenkort allerlei aanwijzingen, welke in dit rapport met het oog op de veiligheid worden gegeven, wettelijk zullen worden vastgelegd; dat thans nog één punt ter bespreking overblijft, nl. het niet gehouden zijn van de sloepenrol ook voor de passagiers, en het wel jammer is, dat hier aan het reeds voor vreedstijd geldende voorschrift van artikel 108 van het Schepenbesluit niet was voldaan.

De Raad is van oordeel, dat de toedracht van deze ramp, de grootste, welke sinds vele jaren de Nederlandsche koopvaardijvloot heeft getroffen, bij welke ramp helaas talrijke passagiers en opvarenden het leven hebben verloren, ten duidelijkste aantoonst, dat het schip door twee ontploffingen van buitenaf is verloren gegaan. Deze ontploffingen moeten veroorzaakt zijn

door mijnen, die zich bevonden in een gebied, waarin tot dusver de aanwezigheid van mijnen niet was vastgesteld. Voor de gevolgde route kan aan schip of reederij geen enkel verwijt worden gemaakt.

De uitspraak in deze zaak is ten zeerste vertraagd, omdat de Raad het, na de zitting van 23 Februari 1940, absoluut noodzakelijk oordeelde nog eenige getuigen te hooren, waaronder de eerste-stuurman Smit, die inmiddels naar West-Indië was vertrokken. De Raad achtte het verhoor van den eerste-stuurman vooral daarom noodzakelijk, omdat door het onderzoek geen klaarheid was verkregen omtrent twee punten van bijzonder gewicht, te weten: 1°. hoe het komt, dat, vóórdat op 18 November 1939 te 10.30 uur voormiddag de eerste ontploffing plaats had, nog geen sloepenrol met de passagiers was gehouden, en 2°. wie de leiding aan boord in handen had genomen, toen was gebleken, dat reeds bij de eerste ontploffing de kapitein Voorspuy onmiddellijk was gedood. Deze beide punten zijn van grooten invloed bij de beoordeeling van hetgeen na de ramp aan boord van de *Simon Bolivar* is geschied, in het bijzonder wat betreft den toestand van de reddingmiddelen en de wijze, waarop deze zijn benut. Daarbij kwam dan nog het niet geheel gesloten zijn van de waterdichte deuren, een punt, dat, naar 's Raads oordeel, van buitengewoon groot gewicht kan zijn wat het behoud van een door een ontploffing getroffen schip betreft.

Op verzoek van 's Raads voorzitter verklaarde de directie der Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij zich bereid den eerste-stuurman Smit te laten terugkomen uit West-Indië, ten einde door den Raad te worden gehoord. Toen deze getuige onderweg was, brak op 10 Mei 1940 de oorlog uit, terwijl sedert 15 Mei Nederland door Duitschland is bezet.

Onder deze omstandigheden heeft bedoelde getuige ons land niet bereikt en moet de Raad van voortzetting van het onderzoek in deze zaak afzien. De Raad bepaalt er zich thans toe om in het kort aan te stippen:

1°. dat van de gevolgde route aan de scheepsleiding geen enkel verwijt kan worden gemaakt;

2°. dat niet gebleken is, dat aan den toestand der reddingmiddelen iets haperde, terwijl de vraag van het al of niet buiten boord draaien der reddingbooten aan het oordeel van den gezagvoerder moet worden overgelaten;

3°. dat het te betreuren is, dat, toen de ramp voorviel, nog geen sloepenrol voor de passagiers was gehouden, en

4°. dat de beide hiervoren bedoelde waterdichte deuren gesloten hadden moeten zijn en de opvatting, dat zulks niet uitvoerbaar zou zijn, naar den Raad bij het onderzoek van later plaats gehad hebbende scheepsrampen is gebleken, gelukkig ook op de schepen hoe langer hoe meer is verlaten.

Het heeft onder de huidige omstandigheden weinig zin om uitvoerig op deze punten in te gaan.

Aldus gedaan door de heeren prof. mr. B. M. Taverne, eerste-plaatsvervangend-voorzitter, J. N. Egmond, lid, J. T. A. J. Bruinsma, plaatsvervangend lid, C. L. Julsing, buitengewoon lid, H. A. Crommelin, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. H. B. Tjeenk Willink, en uitgesproken door voornoemden voorzitter ter openbare zitting van den Raad van 26 November 1940.

(get.) B. M. Taverne.

.. H. B. Tjeenk Willink.

Voor eensluidend afschrift,

H. B. Tjeenk Willink,

*Secretaris.*

## N<sup>o</sup> 13

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in zake  
het door een ontploffing verloren gaan van het stoom-  
schip *Tara* op ongeveer 42° 49' N.Br. en 10° 13' W.L.

Op 21 Februari 1940 is het stoomschip *Tara* in den Atlantischen Oceaan, bewesten Kaap Finisterre, op ongeveer 42° 49' N.Br. en 10° 13' W.L. door een ontploffing getroffen en verloren gegaan.

In overeenstemming met het voorstel van den inspecteur-generaal voor de scheepvaart besliste een commissie uit den Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld bij artikel 29 der Schepenwet, dat de Raad een onderzoek naar de oorzaak van deze scheepsramp zou instellen.

Het onderzoek heeft plaats gevonden ter zitting van 28 Maart 1940 buiten tegenwoordigheid van den inspecteur-generaal voor de scheepvaart, die ten gevolge van andere ambtsbezigheden verhinderd was de zitting bij te wonen.

De Raad nam kennis van de stukken van het voorloopig onderzoek der Scheepvaartinspectie en hoorde als getuige den toenmaligen kapitein, Marinus Breedijk. De verklaring, door den bootsman Arie Boogaart afgelegd bij voormeld voorloopig onderzoek, is ter zitting voorgelezen. Uit een en ander is den Raad het volgende gebleken.

Het stoomschip *Tara* was een Nederlandsch vaarttuig, metende 4760,24 bruto-, 2930,30 netto-registerton, van de N. V. Maatschappij „Vrachtvaart“, te Rotterdam. Het schip was in het jaar 1929 van staal gebouwd. Op 27 Januari 1940 vertrok het schip, bemand met 35 personen, van Bahia Blanca met een volle lading gerst, geconsigneerd aan de Nederlandsche Regering, bestemd voor Rotterdam. Diepgang bij vertrek 24 voet 8½ duim.

Op 21 Februari te 1.55 uur voormiddags had west van Kaap Finisterre een hevige ontploffing plaats. Het gegiste bestek was 42° 49' N.Br. en 10° 13' W.L.

De kapitein verklaarde in hoofdzaak:

dat de ontploffing plaats had bij luik 5, naar hij meende aan s.b.-zijde; dat het aanvankelijk zijn bedoeling was in s.b.-boot het schip te verlaten, doch dat deze boot, toen hij daar ten slotte kwam, ontijdig was losgegooid of losgeslagen en reeds van het schip verwijderd, alvorens allen, die er in thuisbehoorden,

daarin hadden plaats genomen; dat er zich twaalf personen in die boot bevonden, terwijl in b.b.-boot, waarmede hij toen het schip heeft verlaten, 23 personen waren; dat, toen de beide booten op ongeveer 40 à 50 m van het schip verwijderd waren, te omstreeks 2.15 uur een tweede zware ontploffing plaats had; dat men de andere boot uit het gezicht verloren heeft; dat omstreeks te 7 uur 's avonds land in zicht kwam en de bemanning van zijn boot door een visscherman is opgepikt, die de slachtoffers te La Coruna aan land bracht; dat hij in den middag van 22 Februari vernam, dat ook de bemanning van s.b.-boot veilig te Corme Bay was geland; dat met de radio-installatie gedurende de reis slechts tweemaal was geseind, het laatst tijdens het passeeren van Las Palmas voor een bericht aan de reederij; dat hij geen afdoende verklaring voor deze ontploffing kan geven.

De bootzman Arie Boogaart, die in s.b.-sloep het schip heeft verlaten, heeft onder meer bij het voorloopig onderzoek der Scheepvaartinspectie verklaard als volgt:

De voortalie van s.b.-boot pikte, na gevierd te zijn, hoogstwaarschijnlijk ten gevolge van een zee uit, de vanglijn, die door den eerste-machinist werd vastgehouden, slipte, de boot sloeg rond en dreef weg, zoodat er geen verbinding meer mede kon worden verkregen. Bij hem in de boot waren de eerste- en de derde-machinist, de kok, de hofmeester, drie stokers, de donkeyman, een matroos o. g. en de dekjongen. Zij hebben eerst op de zee gehouden met de riemen, maar daar hij zag, dat het W.Z.W. op ging en hij geen verbinding meer kon krijgen met de andere boot, is met de lantaarn en blauwlichten geseind. Hij heeft daarop zeil gezet en heeft, wetende, dat er 46° werd gestuurd, O.N.O. en N.O. t. O. voorliggende gevaren, ten einde de kust te bereiken. Hij heeft goed gezeild, vol en gereefd, al naar omstandigheden, zoodat het gelukte de Spaansche kust te bereiken en des nachts in de baai van Corme te ankeren. Later ontmoette men te La Coruna de bemanning van de andere boot.

Sjouke Elzinga, de matroos o. g., die eveneens met s.b.-boot de kust bereikte, heeft bij dat onderzoek o.m. verklaard:

„Wij hebben aan het zeilen van den bootzman ons leven te danken.”

De Raad is van oordeel, dat de oorzaak van de ontploffing, waardoor het stoomschip *Tara* is getroffen, niet met eenige zekerheid kan worden vastgesteld. Eenerzijds moet worden geconstateerd, dat van de aanwezigheid van een duikboot, die de *Tara* zou hebben getorpedeerd, niets is bespeurd, terwijl het anderzijds al zeer onwaarschijnlijk moet worden geacht, dat in het gebied, waarin de *Tara* is verloren gegaan, zich mijnen

zouden hebben bevonden. Wel staat vast, dat, wanneer de *Tara* getorpedeerd mocht zijn, dit zonder eenige waarschuwing zou zijn geschied. De oorzaak van deze ramp zal wel onopgehelderd blijven.

Wat de gedraging van kapitein en bemanning van de *Tara* betreft, moet worden opgemerkt, dat de gang van zaken den Raad niet geheel heeft kunnen bevredigen. De kapitein verklaarde, dat er met de reddingbooten nooit oefeningen waren gehouden. Het is niet onmogelijk, dat dit gemis van oefening er toe heeft bijgedragen, dat bij de inscheping niet alles is gegaan, zooals het behoort. De s.b.-sloep had zich reeds van boord verwijderd, voordat alle personen, die daarin thuisbehoorden, daarin hadden plaats genomen, hetgeen weer tot gevolg had, dat de bemanning niet gelijkelijk — te weten respectievelijk 23 en 12, in plaats van 17 en 18 man — over de beide reddingbooten was verdeeld. Hoewel de kapitein zag, dat er tijd genoeg was en op de brug niets was gebeurd, liep de stuurman van de brug, terwijl hij de telegraaf op „volle kracht vooruit” liet staan.

Het stemt tot voldoening, dat de tocht met de beide sloepen, die geheel onafhankelijk van elkaar hebben geopereerd, is gelukt. Het had gemakkelijk anders kunnen afloopen. Ten slotte valt bij deze ramp gelukkig geen slachtoffer te betreuren.

Aldus gedaan door de heeren prof. mr. B. M. Taverne, eerste-plaatsvervangend-voorzitter, A. L. Boeser en J. N. Egmond, leden, C. L. Julsing, buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. H. B. Tjeenk Willink, en uitgesproken door voornoemden voorzitter ter openbare zitting van den Raad van 26 November 1940.

(get.) B. M. Taverne.

„ H. B. Tjeenk Willink.

Voor eensluidend afschrift,

H. B. Tjeenk Willink,

Secretaris.

## N<sup>o</sup> 14

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in zake  
het door een ontploffing verloren gaan van het motor-  
schip *Tajandoen*, ongeveer 35 mijl benoorden Ouessant.

Op 7 December 1939 is het motorschip *Tajandoen* ongeveer  
35 mijl benoorden Ouessant door een ontploffing getroffen en  
verloren gegaan.

In overeenstemming met het voorstel van den inspecteur-  
generaal voor de scheepvaart besliste een commissie uit den  
Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld bij artikel 29 der  
Schepenwet, dat de Raad een onderzoek naar de oorzaak van  
deze scheepsramp zou instellen.

Het onderzoek heeft plaats gevonden ter zitting van 11  
Januari 1940 in tegenwoordigheid van den inspecteur-generaal  
voor de scheepvaart.

De Raad nam kennis van de stukken van het voorloopig  
onderzoek der Scheepvaartinspectie en hoorde als getuigen  
Johan Bernard Roeterink, Pieter Jonker en Johannes Frederi-  
kus Muiser, onderscheidenlijk gezagvoerder, tweede-stuurman  
en vijfde-machinist op de *Tajandoen* ten tijde van het ongeval.

Uit een en ander is den Raad het volgende gebleken:

Het motorschip *Tajandoen* was een Nederlandsch vaartuig,  
metende 8158,74 bruto-, 4894,18 netto-registerton, van de N.V.  
Stoomvaart Maatschappij „Nederland”, te Amsterdam, bouw-  
jaar 1931.

Op 28 November 1939 vertrok het schip van Amsterdam naar  
Nederlandsch Oost-Indië, via Antwerpen. De bemanning best-  
ond uit 54 personen, terwijl 14 passagiers aan boord waren.  
In den morgen van 6 December verliet de *Tajandoen* de Downs,  
waar voor onderzoek was geankerd. Op 7 December omstreeks  
te 5.15 uur 's morgens, terwijl het schip zich omstreeks 35 mijl  
noord van Ouessant bevond, werd het ongeveer in de mid-  
scheeps aan s.b.-zijde door een hevige ontploffing getroffen.  
De bemanning en passagiers hebben het schip in de sloepen  
moeten verlaten, waarna het spoedig is gebroken en ongeveer  
15 minuten na de ontploffing gezonken. De schipbreukelingen  
zijn door in de nabijheid zijnde stoomschepen opgenomen. Zes  
leden van de equipage werden vermist.



De verklaring van den kapitein, getuige Roeterink, komt neer op het volgende:

De *Tajandoen* had een volle lading stukgoederen in, uitsluitend voor Nederlandsch Oost-Indische havens. Onder de lading bevond zich ongeveer 350 ton carbid, gedeeltelijk in het voorschip, gedeeltelijk in de midscheeps geladen; in de kruitkamers waren 1 kistje juchtpatronen en 10 kistjes detonateurs geborgen, bestemd voor Batavia. De 12 reddingbooten, plaats biedende aan 630 personen, waren voor onmiddellijk gebruik gereedgemaakt. Zij waren niet buitenboord gedraaid, ter voorkoming van beschadiging of verlies bij explosie, doch konden in zeer korten tijd buitenboord worden gedraaid en gevierd. Voorts waren er nog twee drijvende toestellen aan boord, plaats biedende aan ongeveer 70 personen, terwijl 15 reddingboeien over de dekken waren verdeeld en klaar voor gebruik opgehangen. Verder was aan alle opvarenden een zwemvest uitgeleerd, terwijl zich als reserve nog een aantal in de reddingbooten bevond en ook een aantal in het kabelgat was geborgen.

Vóór vertrek van Amsterdam was met de bemanning sloepenrol gehouden; op de Schelde met de passagiers, die te Antwerpen aan boord waren gekomen. De *Tajandoen* droeg alle ken-teekenen van een Nederlandsch schip.

Na het verlaten van de Downs is na Dungeness zoo spoedig mogelijk de 20-vademlijn opgezocht en is het midden van het Kanaal gehouden. Vervolgens is koers gesteld 240° r.w. op 35 mijl van Ouessant. De motor werkte volle kracht, vaart  $\pm$  14½ mijl. In den vroegen morgen van 7 December hoorde de kapitein, terwijl hij te kooi lag, den stuurman van de wacht fluiten. Hij veronderstelde, dat de uitkijk het licht van Ouessant had gepraaid. Kort daarop voelde hij een heftigen schok, waardoor hij uit bed werd geworpen. Hij hoorde een dof, grommend geluid en kreeg den indruk, alsof er twee ontploffingen vlak na elkaar plaats hadden. Hij zag door de achterpoort van zijn hut eenigen tijd een geweldige steekvlam boven schoorsteen en machinekamerkap. Hij spoedde zich naar de brug, waar de tweede-stuurman, die de wacht had, reeds order had gegeven de sloepen buiten boord te draaien. De motor was dadelijk stil blijven staan en het elektrische licht was uitgegaan. De telegraaf werkte niet meer, terwijl ook de luchtfluit niet in werking was te brengen. Aan den radiotelegrafist is opdracht gegeven te seinen. Deze heeft tot tweemaal toe S.O.S. geseind, doch geen antwoord gekregen, vermoedelijk omdat de antenne naar beneden was gekomen. Het schip moest worden verlaten. Getuige heeft het schip in reddingboot 1 — zijn boot — verlaten. Bij hem in de boot bevonden zich ongeveer 27 personen, waaronder 6 passagiers en 8 Javanen. Tijdens het vieren van sloepen 3 en 5 zijn menschen te water geraakt. De machinisten

K. P. Bakker en P. Vergunst, die zich tijdens de ontploffing in de motorkamer bevonden, zijn aldaar naar alle waarschijnlijkheid om het leven gekomen. Toen men ongeveer 50 m van het schip verwijderd was, begon de olie, die uit het schip stroomde, te branden. Nog twee drenkelingen zijn opgepikt, w.o. de vijfde-machinist Muiser. Nadat de boot reeds vrij ver van de *Tajandoen* af was, zag getuige recht achteruit en recht achter de *Tajandoen* een sterk licht, ongeveer 5 m boven het wateroppervlak, dat hij het best kon vergelijken met dat van een koplamp van een auto. Hoewel hij aanvankelijk in de meening verkeerde, dat het licht van een schip zou zijn, dat hulp kwam bieden, kan dit toch niet het geval zijn geweest, want het Italiaansche schip, dat hen na ruim een uur heeft opgenomen, en het Belgische schip, waarop zij ten slotte zijn overgegaan, kwamen eerst veel later in de nabijheid. Het licht was toen allang verdwenen. De ontploffing moet hebben plaats gevonden op ongeveer 49° 1' N.Br. en 4° 52' W.L., waar 56 vadem water staat.

De tweede-stuurman, getuige Jonker, heeft verklaard:

dat hij te 4 uur 's morgens van 7 December op wacht was gekomen; dat even vóór 5 uur de blink van het licht van Ouesant doorkwam en hij daarop naar de kaartenkamer ging om de peiling van dit licht in de kaart te zetten; dat terwijl hij daarmede bezig was de ontploffing plaats had, naar hij meent aan stuurboord; dat hij een zwaren schok voelde, waardoor het schip heftig schudde; dat het was, alsof een zeer zware zee over het schip kwam; dat het schip even naar bakboord overhelde, daarop weer recht kwam en vervolgens langzaam eenige graden naar stuurboord overhelde; dat hij, zich aan stuurboord aan dek bevindende, een licht — wellicht een deklucht of een toplicht — achter de *Tajandoen* van stuurboord naar bakboord over zag gaan; dat hij bij zijn boot, sloep 3, komende, zag, dat deze reeds gestreken was en, vol water, nog in de talies te water lag; dat er geen personen in die boot waren; dat hij zich daarop naar sloep 1, de boot van den kapitein, heeft begeven.

Deze getuige verklaarde ook nog, dat omstreeks te 5 uur het Belgische stoomschip *Louis Sheid*, het vaartuig, waarop de opvarenden van de *Tajandoen*, na door een Italiaansch stoomschip te zijn opgenomen, ten slotte zijn overgegeven, uit tegenkomende richting passeerde en dwars was.

De verklaring van den vijfde-machinist, getuige Muiser, komt neer op het volgende:

Op het oogenblik der ontploffing bevond hij zich achter in de tunnel en zag door de openstaande tunneldeur in de motorkamer veel vuur van stuurboord naar bakboord vliegen. Hij draaide zich om, wilde vluchten, viel, doch kon niettemin door den vluchtkoker op het achterdek komen. Hij begaf zich naar sloep 3, waar nog geen der commandanten — de tweede-stuur-

man of diens plaatsvervanger, de derde-machinist — aanwezig was. Toch werd de boot gevierd, door wie weet hij niet. Toen de boot halverwege gevierd was, werd de voortalie vastgehouden en de achtertalie doorgesloopt. De sloep kwam achterover te hangen en hij geraakte te water. Hij zwom daarna naar sloep 5, die vol water stond, en is ten slotte door de boot van den kapitein opgepikt.

Terwijl hij te water lag achter de *Tajandoen*, zag hij aan stuurboord van dat vaartuig, niet ver boven den waterspiegel, eenige lichten, die echter spoedig weer verdwenen. Even daarna passeerde hem op ongeveer 2 meter afstand een zich langzaam bewegend voorwerp, komende uit de richting van de *Tajandoen*, dat hij van bakboord in zag en naar zijn meening de bovenbouw van een duikboot moet zijn geweest.

De inspecteur-generaal voor de scheepvaart heeft schriftelijk aangevoerd:

Het motorschip *Tajandoen* vertrok van Amsterdam naar Antwerpen en van daar naar Nederlandsch-Indië. Het schip was geladen met stukgoed, waaronder 350 ton carbid, en was geheel uitgerust voor de reis en voorzien van voldoende reddingmiddelen. Ook was een transparant op het achter-sloependek geplaatst, die 's nachts evenals een natievlag boven luik 5 en de natievlag achteruit werden verlicht. Aan weerszijden op de huid was met witte letters „Tajandoen-Holland” geschilderd en bij voor- en achterschip aan weerszijden een groote Nederlandsche vlag. Het schip was dus zeer goed kenbaar gemaakt.

Vóór het vertrek van Amsterdam is er sloepenrol met de bemanning gehouden, terwijl na het vertrek uit Antwerpen, waar passagiers aan boord waren gekomen, voor hen nogmaals sloepenrol werd gehouden. Zonder bijzonderheden werd de reede van Duins bereikt, welke reeds 6 December voormiddags werd verlaten. Na het passeeren van Dungeness werd koers gezet op 35 mijl westen Ouessant. Te 5.10 uur, toen het schip zich op ongeveer 49° 1' N.Br. en 4° 52' W.L. bevond, had een ontploffing plaats, ten gevolge waarvan de *Tajandoen* is gezonken. Bij deze ramp hebben 6 personen het leven verloren.

Uit de verklaringen, afgelegd bij het voorloopig onderzoek en bij de openbare behandeling voor den Raad voor de Scheepvaart, zoomede uit het rapport, door de directie van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” opgemaakt, blijkt naar mijn meening voldoende, dat een ontploffing, veroorzaakt door invloeden, anders dan die van buiten, uitgesloten moet worden geacht. Er blijft dan slechts de oorzaak van buiten over, waarvoor in aanmerking zouden kunnen komen een mijn of een torpedo.

Hoewel de mijn als oorzaak niet geheel uitgesloten moet worden geacht, zijn de diepte ter plaatse van de ramp (56 vadem)

en de heerschende getijstroomen oorzaak, dat het aanwezig zijn van verankerde mijnen hoogst onaannemelijk is. Een drijvende mijn is evenmin waarschijnlijk, daar tot den tijd van de ramp geen voorbeelden van niet goed werkende mijnen bij losraken van den ankerkabel zijn te vinden. Er blijft thans slechts de torpedo, die, waar geen boven water varende schepen in de nabijheid werden gezien, van een onderzeeboot afkomstig moet zijn. Uit de verklaring van den eerste- en den vijfde-machinist mag wel haast met zekerheid worden aangenomen, dat een onderzeeboot ter plaatse geweest is en het is dus hoogstwaarschijnlijk, dat deze een torpedo heeft afgeschoten, die tot den ondergang van de *Tajandoen* leidde.

Wat de gebeurtenissen aan boord van de *Tajandoen* na de ramp betreft, dient te worden opgemerkt, dat de reddingbooten alle binnen boord waren gedraaid, waardoor zij na de ramp eerst naar buiten moesten worden gebracht.

Het zou wellicht, waar de bemanning en de passagiers gemakkelijk in twee sloepen konden worden geborgen, wenschelijk zijn geweest, reeds te voren eenige sloepen buiten boord gedraaid te hebben. Hoewel oefening van de sloepenrol is gehouden, is gebleken, dat een volledige oefening, op de reis van Antwerpen naar Vlissingen, zeer zeker nut had kunnen hebben en ook niet achterwege had moeten zijn gelaten.

Ten slotte moge ik nog met lof melding maken van de goede diensten, bewezen door het Belgische s.s. *Louis Sheid* en het Italiaansche s.s. *Georgio Ohlsen*.

De Raad is van oordeel, dat het motorschip *Tajandoen* door een ontploffing van buitenaf is verloren gegaan. Voor een ontploffing van binnenuit is geen enkele aanwijzing te vinden. Bij de vraag, of het schip door een mijn of door een torpedo is getroffen, wijzen verschillende getuigenverklaringen, en ook de plaats, waar de ramp geschiedde, op dit laatste, doch het onderzoek laat een zekere en bepaalde conclusie niet toe. Ook wanneer men zich stelt op het standpunt van de getuigen, die verklaren een boot te hebben gezien — welke boot dan wel een duikboot moet zijn geweest —, dan nog kan omtrent de nationaliteit van die duikboot niets met eenige zekerheid worden vastgesteld.

De Raad heeft aanvankelijk besloten het onderzoek nog voort te zetten en wel met een deskundig onderzoek aan de hand van de door middel der getuigenverklaringen verkregen gegevens. Inmiddels is echter, door de veranderde tijdsomstandigheden, de uitvoering van dat plan niet uitvoerbaar gebleken, terwijl ook overigens de voortzetting van het onderzoek den Raad niet meer noodig voorkomt.

Onder de bestaande omstandigheden acht de Raad voor het maken van verdere opmerkingen geen aanleiding. Op inrichting

en toestand van de reddingmiddelen heeft de Raad geen aanmerkingen. De door het Belgische s.s. *Louis Sheid* en het Italiaansche s.s. *Georgio Ohlsen* bewezen diensten moeten met lof worden gememoreerd.

Aldus gedaan door de heeren prof. mr. B. M. Taverne, eerste-plaatsvervangend voorzitter, A. L. Boeser, lid, F. J. van Veen, plaatsvervangend lid, P. A. Arriëns, buitengewoon lid, H. Ebes, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. H. B. Tjeenk Willink en uitgesproken door voornoemden voorzitter ter openbare zitting van den Raad van 26 November 1940.

(get.) B. M. Taverne,

„ H. B. Tjeenk Willink.

Voor eensluidend afschrift,

H. B. Tjeenk Willink,

Secretaris.