

SAN ANTONIO

San Antonio

Indien u over dit schip nog meer wilt weten dan kunt u zich wenden tot hr de Vos tot N.C., die hier heel wat van af weet.

PS.

Bijgaande bescheiden mag u behouden.

fr. Hammerstein belzen
0.2550 10066

Zachwisse Hamweg 040 336896

Januari 1915
J.P. van der Sluis

4. 5 October 1914 gev. Verdrag 72 u. O.L. Antw. = 40 247.

3. 7 Sept. 19.. op 30°
7.3 M. b. w. des v
gem. h. = 47° 19'
Gemeten afstand voo
Voorwerp links van
Geraagd astron
Almanac geeft:
3 Juni 0 u. M.T.G.

19 Maart:
18 Maart: 0 u. M.T.
Almanac geeft:
Vrage verbeterd
nemer = 10 M.
Stand tijdm. =
Venus = 31° 22/5 (V
Canopus = 29° 27'
Reg. N.B. en 71° 0'

2. 18 Maart 19.. 's mit
* AR = 1 u.
7 Febr. 0 u. M.T.G.
Almanac geeft:
hoogteberekening (fo
poolsterhoogte = 45°
b. w. des avonds 9
7 Febr. 19.. op 2

San Antonio

Sen Andersen -

Indien u over dit schip nog meer wilt weten dan kunt u zich wenden tot hr de Vos tot N.C., die hier heel wat van af weet.

PS.

Bijgaande bescheiden mag u behouden.

Fr. Hammerstein belze
02550 10066

Zachwisse Hamburg 040 336896

n de San Antonio die U

en vinden van het schip maar
g in 1935 en tonen het schip
n deze foto's ook geïnteressee
aat U dat dan even weten.

vriendelijke groeten,

de Jant.

2e STUURMAN.

October 1914.

1. 7 Febr. 19.. op $20^{\circ} 37'$ geg W.L. met het oog 3.8 M. b.w. des avonds 9 u. 30 m. M. T. a. b. is waargenomen poolsterhoogte = $45^{\circ} 27'$. Gevraagd benaderde plaats door hoogteberekening (formule gebruiken).

Almanac geeft:

7 Febr. 0 u. M. T. G. M \odot AR = 21 u. 10 m. 58 s. 5.

* AR = 1 u. 14 m. 52 s. d = $88^{\circ} 40' 54''$.

2. 18 Maart 19.. 's middags \pm 6 u. 28 m. W. T. a. b. op $8^{\circ} 2'$ geg N.B. en $71^{\circ} 0'$ geg. O.L. is waargenomen: merid. h. Canopus = $29^{\circ} 27'$ aanw. tijd. = 11 u. 51 m. 54 s. m.p.h. Venus = $31^{\circ} 22' 5$ (W.)

Stand tijd. = \pm 2 u. 0. m. 36 s. Hoogte oog waarnemer = 10 M.

Vrage verbeterde standplaats volgens Villarceau.

Almanac geeft:

18 Maart: 0 u. M. T. G. M

\odot AR = 23 u. 45 m. 13 s. 3 φ hv = $18'' 6$

φ AR = 2 u. 24 m. 9 s. 8 Nd = $19^{\circ} 35' 41'' 6$

19 Maart: φ AR = 2 u. 26 m. 26 s. 5 Nd = $19^{\circ} 53' 32'' 6$

3. 7 Sept. 19.. op $30^{\circ} 16'$ N.B. en $55^{\circ} 18'$ W.L. met het oog 7.3 M. b.w. des voormiddags te 8 u. 30 m. M. T. a. b. \odot gem. h. = $47^{\circ} 19' 20''$. Hoogte voorwerp = $3^{\circ} 12' 20''$. Gemeten afstand voorwerp — naasten rand \odot = $78^{\circ} 19' 20''$. Voorwerp links van de \odot . Helling instr. 60° .

Gevraagd astronomische peiling van het voorwerp.

Almanak geeft:

3 Juni 0 u. M. T. G. \odot d = $22^{\circ} 22' 7''$ Δ p u. = $\pm 17'' 6$

\odot w $\frac{1}{2}$ m. = $15' 47''$

4. 5 October 1914 gevraagd tijd van hoogwater te Antwerpen. Vertraging 72 u. O.L. Antw. = $4^{\circ} 24'$.

Januari 1915
J. P. Smet

Uitspraken van den Raad voor de Scheepvaart.

Stranden van den motorschoener „San Antonio.”

Op 25 Januari 1914 is op de „bar” nabij Rabat de Nederlandsche motorschoener *San Antonio* gestrand.

Naar de oorzaak van deze scheepsramp stelde de scheepvaart-inspectie een voorloopig onderzoek in; overeenkomstig het daartoe strekkend voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart van 19 October 1914 besliste eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 20 October 1914, dat naar de oorzaak van dit ongeval een onderzoek door den raad zou worden ingesteld, welk onderzoek werd aangevangen en beëindigd in 's raads openbare zitting van 27 Oct. 1914.

Als getuigen werden onder eede gehoord Petrus Benjamin van Deursen, wonende te Rotterdam, en Pieter Huizinga, wonende te Groningen, respectievelijk stuurman en matroos aan boord van de *San Antonio*. De raad nam kennis van het scheepsjournaal van bedoeld schip. Ook hoorde de raad nog Simeon Hammerstein, wonende te Rotterdam, gezagvoerder van de *San Antonio*, die echter ten tijde van de ramp wegens ziekte niet aan boord was en werd vervangen door een ander, gelijk hierna zal worden vermeld.

Uit een en ander is den raad het volgende gebleken:

De stalen driemast motorschoener *San Antonio*, toebehoorende aan A. Hammerstein te Rotterdam, is groot ongeveer 439 bruto R. T. en bemand met 9 à 10 koppen.

Het schip vaart de laatste twee jaren in de Middellandsche Zee en op de westkust van Afrika en bezoekt voornamelijk Gibraltar, Genua, Oran, Tanger, Rabat, Casa Blanca. De gezagvoerder Simeon Hammerstein, de zoon van den eigenaar, is in het bezit van een diploma 3de stuurman groote zeilvaart, een diploma 3de stuurman groote stoomvaart en een dienstdiploma 1ste-stuurman groote zeilvaart. Ingevolge artikel 7, al. 2 van de Schipperswet is dispensatie verleend van art. 3 dier wet, in dien zin, dat het voldoende is, dat zich aan boord bevindt een stuurman, voorzien van een diploma 3de-stuurman groote stoomvaart, hetgeen het geval is met getuige van Deursen.

Met de firma Michiel Mazella & Cie, te Tanger, had de gezagvoerder een contract gesloten betreffende het vervoer van passagiers voornamelijk tusschen Tanger en Rabat; deze reis werd binnen 24 uur afgelegd. Het aantal passagiers was verschillend, doorgaans echter meer dan 12, soms wel een vijftigtal, bijna steeds allen dekpassagiers.

Er was echter geen aanteekening op het certificaat van deugdelijkheid aangebracht, als bedoeld bij art. 4. sub *k*, der Schepenwet en het schip was allerminst voor het vervoer van passagiers ingericht. Zoo waren de reddingsmiddelen geheel onvoldoende, er waren namelijk slechts 2 sloepen aan boord, waarin plaats was voor ten hoogste 25 man bij zeer stil weer; het aantal reddingsgordels was ongeveer 10;

extincteurs en rookmaskers waren verder niet aanwezig, terwijl eene overdekte schuilplaats voor de passagiers slechts kon worden gemaakt door zeilen over de sloepen te spannen, waaronder men zich kon beschutten, tengevolge waarvan dan echter de sloepen niet voor direct gebruik beschikbaar waren. Kortom in alle opzichten was het schip ongeschikt voor passagiersschip.

Den 24sten Januari 1914 vertrok de *San Antonio* met eene lading gezaagd hout des morgens om 4 uur uit Tanger. Diep beladen was het schip niet, de diepgang bedroeg ongeveer 9 à 9½ voet. De kapitein, Simeon Hammerstein, was daar wegens ziekte van boord gegaan en vervangen door een Franschen kapitein, Cognac geheeten, terwijl mede aan boord was een broeder van den kapitein Hammerstein, t.w. Anton Hammerstein, die, hoewel niet in het bezit van eenig diploma, zich veel met de navigatie bemoeide, mede ook een gevolg hiervan, dat kapitein Cognac de Nederlandsche taal niet machtig was.

's Avonds 10 uur van laatstgemelden datum ankerde men op de reede van Rabat. Den volgenden dag werd de loodsvlag geheschen, de loodsboot kwam uit en zette den loods af aan boord van de Duitsche stoomboot *Mehedya*. Van de loodsboot gaf men aan de *San Antonio* een teeken, waaruit werd opgemaakt, dat men dit vaartuig, dat weer naar binnen ging, kon volgen, hetgeen geschiedde. Het was toen 2 uur, de zee was kalm, op de „bar” stond echter als altijd veel branding. De loodsboot gaf signalen met de stoomfluit.

Bij de „bar” gekomen, werd de *San Antonio* door de zee naar bakboord geworpen; van de loodsboot werd het signaal „stuurboordsroer” gegeven, het bevel daartoe werd nog bovendien naar achteren geroepen door den 1sten-stuurman, getuige van Deursen, die op den bak stond bij de ankers. Het commando over het schip was toen blijkbaar weer in handen zoowel van kapitein Cognac als van Anton Hammerstein; toen het bevel „stuurboordsroer” den roerganger, getuige Huizinga, bereikte, was het reeds te laat, deze trachtte het roer over te halen, maar de *San Antonio* zat op de „bar.”

De loodsboot wilde te hulp komen, doch kon geen verbinding krijgen. Men liet de ankers vallen, door de zee werd echter het schip nog meer op het zand geworpen, waar het bleef zitten.

Eerst 30 Januari 1914 kwam de *San Antonio* met behulp van drie sleepbooten, Fransche marinematrozen, de bemanningen van de Nederlandsche schoeners *Sirra* en *Agda* en verschillende werklieden, weder vlot. Het schip werd onderzocht door deskundigen, de schade was uiterst gering en eene verklaring, bedoeld bij art. 11 van het Koninklijk besluit van 22 September 1909 (*Staatsblad* no. 315), gewijzigd bij Koninklijk besluit van 5 November 1913 (*Staatsblad* no. 407), werd door Lloyd's agent gegeven.

De raad is van oordeel, dat de oorzaak van de ramp hierin is te zoeken, dat het bevel van de loodsboot „stuurboordsroer” te laat is gegeven of althans te laat is overgebracht aan den roerganger, welk laatste niet onmogelijk in verband staat met de omstandigheid, dat naar het schijnt kapitein Cognac en Anton Hammerstein feitelijk met elkaar het commando deelden. Het is intusschen niet te ontkennen, dat het binnengaan van een haven als die van Rabat, zonder dat een loods aan boord is, en enkel op aanwijzing van een vooruitstoomende loodsboot, niet zonder gevaar en weinig aanbevelenswaardig is.

Bij het onderzoek in deze zaak is bovendien gebleken, dat gelijk boven is aangegeven, de kapitein Simeon Hammerstein in strijd met de wet herhaaldelijk de *San Antonio*, welke niet is een passagiersschip voor het vervoeren van meer dan 12 passagiers heeft gebezigd.

Aldus gedaan op 27 October 1914 door de heeren mr. G. Kirberger, plaatsvervangend voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting en D. H. Hinlopen, leden; C. M. van Rijn en E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. H. B. Tjeenk Willink, en uitgesproken door den plaatsvervangend voorzitter ter openbare zitting van 31 October 1914.

Klacht tegen Simeon Hammerstein, kapitein van den motorschoener „San Antonio.”

Door J. Smits, wonende te Rotterdam, is op 12 October 1914 bij den hoofdinspecteur voor de scheepvaart eene klacht ingediend tegen Simeon Hammerstein, kapitein van den motorschoener *San Antonio*, hierop neerkomende, dat deze op reis van Tanger naar Rotterdam, ter hoogte van de Engelsche eilanden in het Kanaal, in de maand September 1914 genoemden Smits, 2de-machinist aan boord van de *San Antonio*, in de keel heeft gegrepen en hem daarna met zijn hoofd tegen de kajuitstrap geslagen, waardoor hij, Smits, een hoofdwond aan den linkerslaap kreeg.

De inspecteur voor de scheepvaart in het IIde district hoorde op 14 October 1914 genoemden kapitein Hammerstein en de hoofdinspecteur voor de scheepvaart stelde op 19 October 1914, onder overlegging der stukken, den Raad voor de Scheepvaart voor, de klacht te onderzoeken, overeenkomstig welk voorstel eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 20 October 1914 besliste.

Het onderzoek had plaats in 's raads openbare zitting van 27 October 1914.

De raad hoorde den betrokkene, wien de beschikking van de commissie met afschrift van de klacht was beteevend, en wijders als getuige Cornelis Middelkoop, wonende te Wilnis, matroos aan boord van de *San Antonio*. De klager Smits, hoewel behoorlijk als getuige gedagvaard, was niet verschenen.

Kapitein Hammerstein verklaarde, dat ten tijde en ter plaatse als door klager bedoeld, deze de wacht had in de machinekamer, dat de *San Antonio* door een Fransch oorlogsschip was aangehouden, welk schip een kanonschot langs de *San Antonio* had afgegeven, dat hij toen bemerkte, dat klager inplaats van op zijn post te zijn, op het dek was gekomen en praatjes maakte met de Fransche matrozen, dat hij hierover zeer verstoord was, dat hij, zoodra het oorlogsschip de *San Antonio* had vrijgelaten, klager tot zich riep en hem over zijn plichtverzuim onderhield, dat hij eenigszins opgewonden was ook door de aanhouding door het oorlogsschip, dat hij bij het onderhoud met klager dezen tot tweemaal toe duchtig door elkaar schudde, dat klager toen zeker uitgleed, in ieder geval viel en wel met het hoofd tegen de kajuitstrap, waardoor hij eene wonde aan het hoofd kreeg, dat hij later de wonde zelf heeft verbonden, dat het hem leed doet, dat hij zich aldus heeft vergeten, doch dat hij in eene zenuwachtige stemming verkeerde; dat hij ontkent, dat hij klager in de keel heeft gegrepen en dat hij evenzeer ontkent, dat hij klager opzettelijk met het hoofd tegen de kajuitstrap heeft geslagen.

Getuige Middelkoop verklaarde, dat hij gezien heeft, ten tijde als in de klacht bedoeld, dat kapitein Hammerstein J. Smits beetpakte en hem hevig schudde, dat Smits toen met het hoofd tegen de kajuitstrap aanviel; dat hij meent ook gezien te hebben, dat Hammerstein

Smits afranselde, dat hij niet gezien heeft, dat Hammerstein Smits bij de keel greep; dat de *San Antonio* kort te voren door een Fransch oorlogsschip was aangehouden.

De raad neemt krachtens de verklaringen van den betrokkene en van getuige Middelkoop als bewezen aan, dat de eerste J. Smits, ter plaatse en ten tijde als in de klacht bedoeld, hardhandig en ruw heeft aangepakt en door elkaar geschud. De betrokkene heeft zich daardoor schuldig gemaakt aan eene misdraging ten opzichte van den schepeling Smits. Hetgeen den betrokkene meer of anders is ten laste gelegd in de klacht, dan de raad als bewezen aanneemt, acht de raad niet bewezen.

In aanmerking nemende de verzachtende omstandigheden, dat de betrokkene door de aanhouding door het Fransche oorlogsschip in eenigszins zenuwachtige stemming verkeerde en dat hij bovendien terecht op Smits vertoornd was, dat deze toen zijn post in de machinekamer had verlaten, straft de raad Simeon Hammerstein, kapitein van de *San Antonio*, wonende te Rotterdam, ter zake voormeld, met de straf van berisping.

Aldus gedaan op 27 October 1914 door de heeren mr. G. Kirberger, plaatsvervangend voorzitter; W. Alliol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting en D. H. Hinlopen, leden; C. M. van Rijn en E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. H. B. Tjeenk Willink, en uitgesproken door den plaatsvervangend voorzitter ter openbare zitting van 31 October 1914.

r reis,

"Gracht te Kooi" uw interesse
"San Antonio".

of zond ik u een copie van
tentie d.d. 16 Mei 1929 waarin
kip te koop aanbieder, als
el herinner was de vraagprijs
0.-!!

ip was voorzien van de eerst
werkspoor motor, niet met
werkspoor motor, deze motor
dient omkeerbaar, vandaar

FAIRPLAY 16 MEI 19 29

**EXCLUSIVELY IN OUR HANDS
FOR SALE.**

**3-Mast Motor-schooner
"SAN ANTONIO."**

About 470 tons d.w. on 10' 6" draft. Built 1909. Classed Lloyd's + 100 A1. Survey 1927. Water ballast 133 tons in C.D.B. and F.P.T. 4 Cyl. 160 H.P. Werkspoor Diesel Motor. Flat keel. Electric light. Dimensions: 155' x 27'3" x 9' 7"/12' 4".

*For further particulars, plans, etc., please apply
to the SOLE BROKERS!*

JACQ. PIEROT Jr. & SONS,

Sworn Brokers for the Sale, Purchase and Construction
of Steamers and Ships.

ROTTERDAM.

Telegrams : PIEROT—ROTTERDAM.

270 175 2222

e' beträgt 2 Mio DM. Eine
ereit, einen Kredit von Ein-
5 Jahren zu gewähren. 1,2 Mio
ehemaligen Passagiere und
ingen - in der Stückelung
0 DM in Form einer Reederei.
erigen Eigner das Schiff
in 6 Jahren hereingefahren.

Paschke

1.1.81 zu übernehmen, um
ndovoile schon über ein Ein-
gen. bei

ndovoile bis 24. 4. 1981

reiben Sie mir bitte oder
nso wie Herr Becker gern bereit,
alles zu besprechen.

Paschky

er , ev. Ostsee

bei

ndovoile bis 25 . 4.1981

Mondovoile

,--

373.375,--

l

c 140,--

29.400,--

:

c 180,--

124.200,--

Werft

--,--

||
000,-
||

artenreederei ist neu zu
teile sind existent ...

