



RAAD VOOR DE SCHEEPVAART

Wegens gebrek aan ruimte in „DE ZEE”, is het de Redactie niet mogelijk alle Uitspraken van de R. v. d. S. op te nemen. Alleen de Uitspraken die naar het oordeel van de Redactie belangrijk en leerzaam zijn, vooral voor de varende lezers, zullen worden geplaatst, waarbij ze zo nodig, op oordeelkundige wijze kunnen worden beknot.

Nr. 26. St.-Crt. nr. 80 van 25 april 1969.

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake het slagzij maken en zinken van het motorschip „Wuta” in de Atlantische Oceaan.

Betrokkene: de kapitein.

Onvoldoende voorzorgmaatregelen genomen vóór zand als ballast werd overgenomen.

Op 19 november 1968 heeft het m.s. „Wuta” op de reis van Delfzijl naar Dar Es Salaam in de Atlantische Oceaan bewesten de Westkust van Zuid-Afrika slagzij gekregen. Het schip is tengevolge hiervan op 20 november 1968 nabij de Saldanha Bay gezonken. De bemanning werd gered.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de raad van 3 februari 1969. Voor het hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de inspecteur voor de scheepvaart mr. K. de Waard.

Uit het vooronderzoek blijkt het navolgende:

De „Wuta” was een Nederlands motorschip, toebehorend aan de Rederij „Trianda” N.V. te Delfzijl. Het schip was in 1926 gebouwd. Het mat 157,75 brutoregisterton. Het schip was geladen met 100 ton gestort zand in ballast en voorts 60 vaten gasolie en 2 vaten smeerolie, waarvan 28 vaten als deklast. De diepgang bedroeg voor 1,50 meter en achter 2 meter.

De processen-verbaal van de Scheepvaartinspectie houden in als verklaringen van:

De kapitein

Ik voer nu op het m.s. „Wuta” als kapitein om dit schip van Delfzijl naar Dar es Salaam te brengen, daar de „Wuta” naar Tanzania verkocht zou worden. Wij waren op woensdag 11 september 1968 te circa 1.00 onder loodsaanwijzing uit Delfzijl vertrokken. Wij ontscheepten te circa 4.00 de loods en stelden koers. Op donderdag 12 september 1968 kwamen wij te circa 21.00 in aanvaring met het Nederlandse vissersschip „Marian Ellen” KW 159. Hierna zijn wij naar Rotterdam gevaren voor reparatie bij de scheepswerf „Waalhaven”. Op 3 oktober 1968 kwamen wij klaar met de reparaties. Deze werden goedgekeurd door Bureau Veritas en de Scheepvaartinspectie. Na compenseren en calibreren vertrokken wij op 3 oktober 1968 te 16.00 onder loodsaanwijzing naar zee. Wij ontscheepten te 18.00 de loods nabij de N.R.W.-boei en stelden koers. Wij

ondervonden goede gelegenheid tot de namiddag van de 7e oktober 1968 toen wind en zee gingen toenemen. Op 8 oktober 1968 ondervonden wij stormachtig weer met hoge zee en zwaar stampend en slingerend schip; wij kregen water over dek en luiken. Wij regelden de vaart naar omstandigheden. Op 9 oktober 1968 namen wind en zee weer af, hoewel er eerst wel een hoge deining bleef staan, waardoor het schip bleef slingeren. Wij ondervonden verder goede gelegenheid tot Dakar, alwaar wij op zondag 20 oktober 1968 te 12.10 afmeerden aan de bunkerplaats. Wij bunkerden 18.920 liter gasolie, gedeeltelijk in 40 vaten, verder circa 7 ton drinkwater.

Wij waren te 19.00 klaar met bunkeren en vertrokken naar zee. Wij hadden tot 29 oktober 1968 goed weer. Op die dag namen wind, zee en deining toe, waardoor het schip zwaar ging slingeren. Wij ondervonden hierna een matige wind en golvende zee, waardoor het schip stampte en slingerde. Op 3 november 1968 namen wind en zee weer wat af. Op donderdag 14 november 1968 nam de wind toe tot stormachtig met hoge zee, waardoor het schip zwaar ging stampen; wij kregen water over dek en luiken. Op 15 november 1968 ontdekten wij, dat er water achter in het ruim stond. De lenskorf verstopte steeds door het zand, waarop wij verder pompten met de handpomp, een vleugelpomp, wat goed ging. Ik had een blikje water mee naar boven genomen. Nadat ik dit een poosje had laten staan, proefde ik dit water en constateerde, dat het zoet water was, vermengd met een lichte oliesmaak. Ik vermoed dan ook, dat dit water uit het zand was, dat nogal nat geladen was. Wij ondervonden dit weer tot dinsdag 19 november 1968. Toen ik op die dag te 6.00 op wacht kwam, constateerde ik, dat het schip een slagzij had van ongeveer 10 à 15° over stuurboord. Toen ik dit met de stuurman besprak, weet deze de slagzij aan het feit, dat bakboordbunker leeg was, terwijl de bunker aan stuurboord nog gedeeltelijk vol was. Hiertegenover stond echter, dat de meeste volle vaten aan bakboord stonden. Ik vertrouwde het niet, daar ik de slagzij hiervoor te erg vond, en daarom liet ik het ruim openmaken. Hier zag ik water staan over de hele lengte van het ruim; achteraf schat ik, dat het al circa 1 meter hoog stond. Door het slingeren van het schip slingerde het water van stuurboord naar bakboord. Vermoedelijk werd hierbij meer zand mee naar stuurboord genomen dan naar bakboord, waardoor de slagzij steeds toenam. De lenskorven, zowel van de motorlenspomp als van de handpomp, raakten steeds meer verstopt, zodat wij niet meer konden lenzen. Ik schat, dat het ongeveer 10.00 geweest zal zijn, toen de oliedruk van de motor wegviel. Wij probeerden dit te herstellen door olie in het carter te gooien, maar dit mocht niet helpen. Wij draaiden zo langzaam mogelijk om de kop zoveel mogelijk op de deining te houden en het slingeren zoveel mogelijk tegen te gaan. Onze positie was toen 31° 50' Z.B. en 16° 50' O.L. Ik liet de opblaasbare rubbervloten klaarmaken; verder liet ik de zwemvesten klaarleggen en vroeg ik via Cape Town Radio sleepbootassistentie aan. Ik kreeg contact met de sleepboot „Atlantic”. Ik vroeg om een goede pomp en hoopte dan op eigen gelegenheid Kaapstad te kunnen bereiken. Om 12.00 zagen wij de Engelse destroyer H.M.S. „Decoy”, waarop wij 2 valschermsignalen afstaken om de aandacht te trekken. Om circa 13.00 kreeg ik radiocontact met H.M.S. „Decoy”. Ik vroeg hem om stand-by te houden tot de sleepboot gearriveerd was. Onze slagzij nam echter steeds toe, waarop ik Lloyd's open form van H.M.S. „Decoy” accepteerde. Om 13.25 kwamen bemanningsleden van de destroyer met pompen bij ons aan boord. Door het zand weigerden ook deze pompen. Hierop probeerden wij door middel van putsen water uit het ruim te halen terwijl gelijktijdig mensen beneden in het ruim bezig waren zand over te scheppen naar bakboord. In totaal waren hier 21 man mee bezig. Inderdaad werd de slagzij minder. Door de duisternis en het uitvallen van het licht moesten wij hiermee echter stoppen. Wel werd ge-

probeerde nog licht van de destroyer te krijgen, eerst door middel van een batterij, later door kabels over te brengen. Deze braken echter steeds af. In overleg met de dienstdoend officier, werd toen besloten het schip te verlaten, temeer daar de wind weer toenam tot Z.O., kracht 4-5, met hoge deining. Te 23.07 ging de eerste boot — deze was van de destroyer — met mensen van boord. Om 0.30 van woensdag 20 november 1968 ging ik met de laatste boot van boord. Om 14.00 van dinsdag 19 november 1968 had H.M.S. „Decoy” al een verbinding met de „Wuta” tot stand gebracht om ons zoveel mogelijk met de kop op de deining te houden. Voor wij van boord gingen was een dikkere nylon tros uitgebracht. Het ruim van de „Wuta” was weer zeedicht gemaakt voor wij van boord gingen. In overleg met Captain-Commander van H.M.S. „Decoy” werd besloten te proberen ons naar Kaapstad te slepen. Bij daglicht van de 20e november 1968 bleek de slagzij van de „Wuta” ongeveer 45° te bedragen. Volgens verklaring stond het ruim toen half vol water en was het te gevaarlijk om aan boord van de „Wuta” te verblijven. In overleg met Captain Commander werd toen besloten te proberen te Saldanha Bay te bereiken om de „Wuta” aldaar aan de grond te zetten. Dit mocht echter niet lukken. Te 17.50 zonk de „Wuta” in positie van 33° 03' 28" Z.B. en 17° 57' 53" O.L. in volgens de kaart ongeveer 17 vadem water. Met de „Decoy” zijn wij nog tweemaal over de plaats van zinken heen gevaren. Het echolood gaf toen 50 meter water aan. Ook werd het wrak nog gemarkeerd door twee groen geschilderde lege vaten. Hierna werden wij door H.M.S. „Decoy” naar Simonstown gebracht, alwaar wij op donderdag 21 november 1968 aankwamen.

Het pompen met de handpomp op 17 november 1968 duurde maar ongeveer een half uur, waarop het water verdwenen was.

De bestman:

Onze reis was oorspronkelijk in Delfzijl begonnen. Het schip zou verkocht en afgeleverd worden aan de eigenaar in Dar es Salaam. In Delfzijl werd het schip geballast met \pm 100 ton zand in het ruim. De buikdenning was geheel dicht. Het was een vrij nieuwe buikdenning; deze zag er goed uit. De buikdenning was niet afgedicht door middel van jute of ander materiaal. Er was ook geen gevelingschot aangebracht. Op de reis van Delfzijl naar Dar es Salaam werden we in de nabijheid van het vuurschip Noord-Hinder van achteren aangevaren door een trawler. We zijn toen voor reparatie in Rotterdam geweest. Na reparatie vertrokken we de 3e oktober 1968 te 16.00 van Rotterdam om de reis te vervolgen. De 19e november 1968 verkregen we geringe slagzij. De „Wuta” heeft geen dubbele bodem. Ik ben toen zelf het ruim in geweest en zag, dat er water in het ruim stond; ongeveer 30 cm aan de achterkant en minder aan de voorkant. Ik kon geen lekkage constateren. We begonnen met de lenspomp te pompen, doch het bleek, dat deze pomp niet lensde, aangezien de lenskorven door zand waren verstopt. De slagzij nam steeds meer toe. We hebben toen met de handpomp getracht te lenzen, hetgeen evenmin hielp, daar deze ook steeds verstopte. We hebben ook nog getracht om de lensleidingen in het ruim los te maken van de lenskorf. Boven de zandballast was een flens in deze leiding, die we losmaakten. Daarna hebben we op deze leiding een slang gezet. Doch ook dat lukte niet, aangezien de slang niet goed paste en omdat de pomp in de machinekamer verstopt raakte door het zand. We hebben toen met putsen getracht het water uit het ruim te krijgen; ook dit boekte geen resultaat. Via de radiotelefonie en met valschermsignalen hebben we de aandacht gekregen van de Engelse destroyer „Decoy”. Deze kwam te ongeveer 13.00 van de 19e november 1968 langszij. Met pompen, die zij zelf bij ons aan boord brachten, werd getracht het water uit het ruim te halen. Ook dat mislukte, omdat er zand gehaald werd. Er werden ongeveer 20 mensen aan boord gebracht om te

trachten met emmers en schoppen het ruim leeg te krijgen. We hadden toen al een slagzij van ongeveer 30 à 40°. Er werd daarmee doorgegaan tot het donker werd. Het m.s. „Wuta” was inmiddels door de „Decoy” op sleeptouw genomen. Onze machine was inmiddels stopgezet aangezien we geen oliedruk meer hadden. Te ongeveer 22.00 werd besloten de gehele bemanning van het m.s. „Wuta” aan boord van de destroyer te nemen. Het m.s. „Wuta” werd daarna gesleept in de richting van de Saldanha baai. De koers was ongeveer 150°. De „Wuta” werd zonder bemanning gesleept van omstreeks 22.00 van de 19e november 1968 tot ongeveer 18.00 van de 20e november 1968. Onze navigatielichten brandden op de accu's. Het m.s. „Wuta” verkreeg steeds meer slagzij. Te ongeveer 18.00 kapseisde het schip en werd de sleeptros op de „Decoy” gekapt. Dit gebeurde in de Aldanha baai.

Ik heb niet kunnen constateren, waaraan de lekkage in het ruim van de „Wuta” te wijten was.

De machinst:

Op 9 september 1968 ben ik te Delfzijl als machinist gemonsterd op het m.s. „Wuta” voor de reis van Delfzijl naar Dar es Salaam. Na vertrek uit Delfzijl zijn wij met het schip Rotterdam binnengelopen voor het repareren van een opgelopen aanvaringsschade. Op 3 oktober ben ik met het schip weer vertrokken om de reis voort te zetten. Op 20 oktober 1968 liep het schip Dakar binnen om te bunkeren, waarna wij op dezelfde dag weer vertrokken. Alles ging prima tot we op 19 november 1968 des morgens ontdekten, dat het schip was scheef gevallen. Na het ontdekken van het scheef vallen, heb ik met de kapitein en de overige bemanning het ruim opengemaakt. Hierin zag ik ongeveer 75 cm water staan aan stuurboord; aan bakboord was geen water. Ik ben toen naar de machinekamer gegaan en heb onmiddellijk de lenspomp van de hoofdmotor op het ruim gezet. Na enige tijd constateerde ik, dat de pomp niet meer haalde, omdat de leidingen vol met zand zaten, dat als ballast in het ruim was. Het water kwam steeds hoger in het ruim en de planken van de buikdenning begonnen op te drijven. Hierdoor kwam het zand bij de lenskorf, waardoor het onmogelijk werd met de lenspomp van de hoofdmotor verder te pompen. Hierna heb ik de handlenspomp op het ruim gezet. Dit had echter evenmin resultaat, daar de leiding en de pomp ook direct vol zand zaten. Inmiddels was de torpedojager „Decoy” om 13.00 uur langsij gekomen. Van deze torpedojager kregen wij een grote, door een benzinemotor gedreven, pomp, die we in het ruim hebben laten zakken. Deze pomp had een zuigslang van ongeveer 6". Na circa 5 minuten stopte ook deze pomp door het zand. Na verscheidene pogingen de pomp weer aan de gang te krijgen, zijn we hiermee uiteindelijk te circa 17.00 gestopt. Inmiddels waren ongeveer 21 man van de destroyer in het ruim om te trachten het schip recht te krijgen door het overscheppen van het zand. Omdat het weer steeds slechter werd, zijn we om ongeveer 23.30 uur van boord gegaan en overgestapt op de destroyer, die het schip op sleeptouw had. De volgende dag constateerde ik, dat het schip zoveel slagzij had, dat aan boord gaan niet meer mogelijk was; het ruim stond half vol water. Op de 20e november 1968 te 17.45 is het schip gezonken na een vergeefse poging om het schip op het strand te zetten. Om het schip op het zeeetje te kunnen houden, heb ik met de hoofdmotor langzaam doorgedraaid tot circa 13.30, waarna we op sleeptouw werden genomen door de torpedojager. De motor functioneerde prima en is door mij zelf gestopt.

Ter zitting van de raad hebben aanvullend nog verklaard:

De kapitein:

Het zand was in Delfzijl geladen. De vaten kwamen op het zand aan de achterkant en in de zij; de vaten werden niet gesjord, maar in het zand vastgezet. De buikdenning is niet zand-dicht gemaakt. De planken van de

buikdenning zijn gaan drijven, doch alleen voor, niet achter. We hebben gedurende de reis niet op de vullings gepeild, maar er werd wel regelmatig gepompt. De kluisgaten van de kettingbak waren goed dicht. Het dek lag ongeveer een meter van de waterlijn. Vlak voor vertrek is er nog een survey geweest, maar ik weet niet of de waterdichte schotten toen getest zijn. Met goed weer is het ruim regelmatig open geweest. Op 17 november hebben we nog gepompt en toen stond er geen water in het ruim. De Scheepvaartinspectie had geen bezwaar om het zand los in het ruim te vervoeren. De eerste keer stond het water ongeveer 2 cm boven de buikdenning. Hoe hoog de buikdenning boven het vlak lag, weet ik niet.

De inlader had mij geadviseerd regelmatig te pompen, waarschijnlijk omdat het zand nat was. Het vak waarop we pompten en waar ik zoet water uithaalde, heb ik eerst zandvrij gemaakt; met de handpomp maakten we het vak daarna leeg.

De machinist:

De motor heb ik stop gezet. Door de slagzij viel de smeroliepomp van de hoofdmotor uit. Later kreeg ik hem weer op gang door olie aan te vullen. Hij bleef draaien totdat we op sleeptouw werden genomen. Er werd dagelijks gepompt. Het dek was goed. Tot de 19e november hebben de pompen steeds goed gewerkt; dit zag ik door buitenboord te kijken. We constateerden echter wel zand met pompen. Met de lenspomp konden we niet pompen.

Het oordeel van de raad.

De raad is van mening, dat de „Wuta” geen ernstige slagzij gekregen kan hebben door water uit het natte zand. In de voorafgaande weken was geen bijzondere overlast van water ondervonden. Het water moet in de periode na het vertrek uit Dakar van buiten zijn binnengedrongen. De oorzaak van het vervuld raken van het schip is niet duidelijk. Waarschijnlijk is een lekkage opgetreden, die men niet voor kon blijven door het verstopt raken van een lenskorf.

De raad oordeelt, dat men de kapitein ernstig moet verwijten, dat hij geen zorg heeft gedragen, dat de pompinstallatie behoorlijk kon werken. Hij had voor het inladen van de ballast maatregelen moeten nemen om het verstopping van de lenskorven door zand te voorkomen, maar heeft deze nagelaten. Het schip had geen dubbele bodem. Een zorgvuldige inspectie van de buikdenning heeft niet plaats gevonden. De buikdenning had afgedekt moeten worden met jute, terwijl een bekisting om de lenskorf nuttig had kunnen zijn. Het zand is door de buikdenning gesiepeld en de lenskorven zijn verstopt geraakt, waardoor het niet mogelijk was om te lenzen toen het water van buiten naar binnen drong. Op 19 november 1968 was de „Wuta” nog ongeveer 100 mijl van Kaapstad. Het is aannemelijk, dat het schip de haven had kunnen bereiken, indien de lensinrichting normaal had kunnen functioneren. Doordat de kapitein verzuimd heeft om voor het innemen van de ballast de passende maatregelen te nemen, heeft hij schuld aan het zinken van zijn schip. De kapitein heeft naar voren gebracht, dat zand herhaaldelijk zonder speciale voorzorgsmaatregelen vervoerd wordt. Dit kan juist zijn, maar dan betreft het een vervoer van enkele dagen en niet, zoals in het onderhavige geval, van enkele maanden. De kapitein heeft zich er verder op beroepen, dat de Scheepvaartinspectie, die de aard van de lading kende, geen bezwaar gemaakt heeft. Het is echter niet gebleken, dat de Scheepvaartinspectie op de hoogte is gebracht van de situatie in het ruim. Het lag in verband met de van haar gevraagde verklaring niet op de weg van de Scheepvaartinspectie om een nader onderzoek in te stellen. In ieder geval bleef de kapitein verantwoordelijk voor de toestand van schip en lading, waarmee hij naar zee ging.

De raad straft de kapitein door hem de bevoegdheid te ontnemen om als kapitein op zeeschepen te varen voor de tijd van twee maanden.