

7-Jouker

SPIEGEL DER ZEILVAART

Verschijnt 10 × per jaar – 10e jaargang no. 4 – mei 1986 – losse nummers f 6,25



KROES: OVERNAADSE BOUW ■ TJALKACHTIGEN ■ BOEISELS ■
ZELENDE RIVIERVAART ■ LAATSTE REIS INGBORG ■

De eerste reis van de „Ingeborg”

Nieuwe schepen, motoren en installaties kunnen kinderziektes vertonen en dikwijls geven die de betrokkenen de nodige kopzorgen, maar het getob dat de bemanning van de nieuwe driemastmotorschouner „Ingeborg” in de winter van 1912-’13 moest doormaken, was wel heel erg. De rederij van het schip, het Groninger kantoor Onnes, moest zijn progressieve politiek – het in de vaart brengen van nieuwe motorschoeners – duur betalen.

Gusto-diesel

De driemastschoener „Ingeborg” werd in 1912 op stapel gezet – waarschijnlijk in Duitsland – om dienst te gaan doen bij een Duitse Noordpool expeditie. Hiervoor zou zij uitgerust worden met

Tekst: Frits Loomer

een hulpstoommachine. Dit plan leed echter, tijdens de bouw, schipbreuk zodat de werf met het schip bleef zitten. Reder en houthandelaar Jan Jacob Onnes uit Groningen breidde dat jaar zijn vloot, bestaande uit de driemastschoeners „Prima” en „Alida Catharina” uit. Sinds kort had hij de bij scheepswerf E. J. Smit te Hoogezand gebouwde driemastschoener „Oldambt” in de vaart gebracht. Dit schip had een Bolinder hulpmotor en alhoewel deze de nodige problemen had gegeven, besloot hij in

de „Ingeborg” ook een motor te laten bouwen. Een machinekamer was er immers al.

De motor van de „Ingeborg” zou aanzienlijk zwaarder worden als die van de „Oldambt”. Onnes koos voor een tweetakt drie cilinder diesel die gebouwd werd door scheepswerf & machinefabriek Gusto – Firma Smulders te Schiedam. Deze zou 120 tot 150 pk moeten leveren bij 200 tot 250 omwentelingen en was direkt omkeerbaar. Curieus was de koppeling van de schroefas aan de krukas. De flensen op beide assen waren door middel van zes tapse bouten aan elkaar verbonden. Wanneer het schip zeilde moesten deze bouten uit de flens geslagen worden zodat de schroef vrij kon meedraaien.

Deze Gusto-diesel was de eerste in zijn soort die de fabriek aan een zeeschip leverde. Na herhaalde proeven en keuringen werd hij goedgekeurd door

Germanischer Lloyd. Ook Scheepvaart Inspectie gaf een certificaat van deugdelijkheid op schip en motor af.

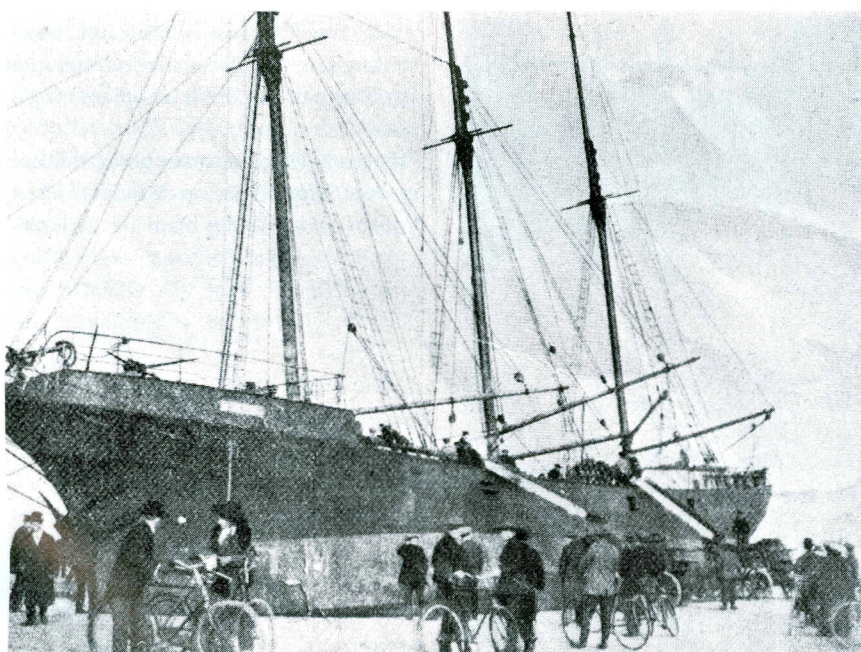
Proefvaarten

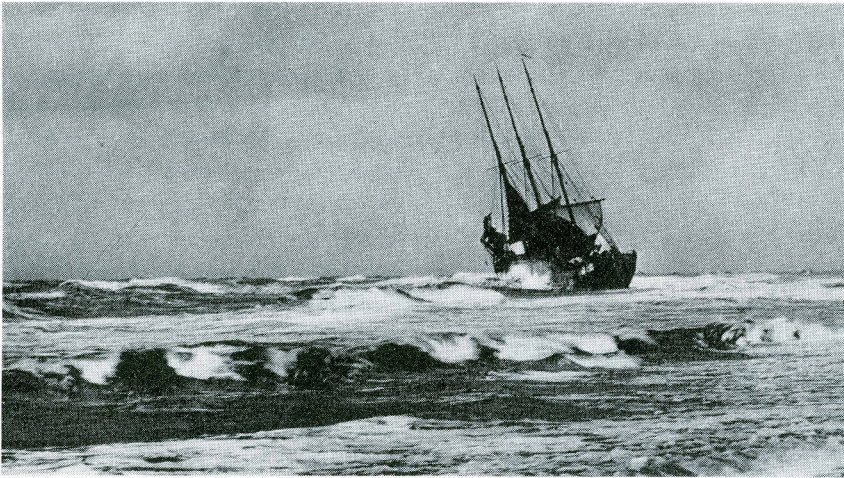
Op 13 december 1912 vertrok de „Ingeborg” voor haar eerste reis vanuit Delfzijl. Kapitein was G. F. de Wit die eerder de „Oldambt” onder zijn gezag had gehad. Machinist was de heer Schäfer en voor alle zekerheid ging ook ingenieur De Roos van Gusto mee. Hij had de leiding bij de inbouw van de motor gehad. Ondanks alle proeven en inspecties nam men het zekere voor het onzekere.

In de middag van de twaalfde vertrokken men van Delfzijl. Het zat niet mee want ’s avonds moest vanwege stormweer onder Borkum geankerd worden. Toen het weer anderhalve dag later opklaarde had Gusto’s eersteling er al geen zin meer in. Wegens gebrek aan perslucht kon er niet gestart worden. Kapitein De Wit zag zich genoodzaakt naar Delfzijl terug te keren. Er was trouwens tijdens de korte trip naar Borkum meer aan de motor ontdekt. Machinist Schäfer was van mening dat de schroef te groot was. Om het juiste aantal toeren te halen moest er teveel brandstof gegeven worden, hetgeen de motor sterk vervuilde. Gusto stuurde direkt een paar man naar Delfzijl en gedurende vijf dagen werd er druk gesleuteld.

Op de 22^e december vertrok men wederom naar zee. De bestemming was Antwerpen. Aldaar zou geladen worden

De „Ingeborg” behoorde in 1912 tot de grootste driemastschoeners die er gebouwd werden. Zij mat 268 brt-162 nrt. In ons land was de bekende driemaster „San Antonio” van rederij Hammerstein te Rotterdam (410 brt), gebouwd in 1909 tot omstreeks 1916 de grootste schoener. Beide schepen stonden voor de grote vaart te boek. Op deze foto ligt de „Ingeborg” hoog en droog op het Scheveningse strand. De lading steenkool wordt via shoots in wagens gelost. (foto: collectie R. Martens/Groningen).





De „Ingeborg” in de branding voor Scheveningen. Op het moment dat deze foto gemaakt werd was de elf koppige bemanning al door de reddingboot van Scheveningen van boord gehaald.

voor West-Afrika. Om 09.00 uur ging de „Ingeborg” achter de sleepboot de haven uit. De volgende dag rond 20.00 uur zat de schoener benoorden Terschelling toen, zoals het journaal vermeldt: „door den heer ingenieur De Roos werd medegedeeld, dat de motor het niet zou kunnen uithouden indien de reis nog lang duurde”. Daarop werd besloten het Vlie binnen te lopen.

Vanwege mist moest twee dagen op het Wad worden geankerd en op de 25^e december liep de „Ingeborg” Harlingen binnen. De Roos was er nu ook van overtuigd dat de schroef te zwaar was en dat bovendien de smering van de motor niet deugde. Weer werd er door een paar man van Gusto hard gewerkt. De schroef werd merkwaardigerwijs niet vervangen. Wel werd een extra smeeroleleiding gemonteerd zodat het smeerprobleem verholpen moest zijn.

Op de 29^e werd koers gezet naar de Texelrede alwaar men moest blijven liggen voor orders. De reis naar West-Afrika was inmiddels door het tijdverlies van de baan. Heeft de dreiging deze reis te verliezen de rederij in Groningen ertoe bewogen in Harlingen zo snel mogelijk te repareren zonder op de helling te gaan en te wachten op een nieuwe, kleinere schroef?

Motorproblemen

Op 3 januari 1913 bereikte kapitein De Wit het bericht dat hij in ballast naar Methel (Firth of Forth-Schotland) moest om aldaar steenkool te laden voor Casablanca. Men kan zich de stemming voorstellen die er aan boord heerste toen op 5 januari bleek dat de Gusto-diesel het na een week voor anker liggen wederom liet afweten. Machinist Schäfer kreeg hem niet aan de praat en ten einde raad reisde hij 's avonds af naar Schiedam om bij Gusto hulp te halen. Ingenieur De Roos, die in Harlingen van boord was gegaan, kwam samen met een monteur met hem terug. Drie dagen later draaide de machine weer en na een proefvaart werd koers gezet naar Methel.

Het verhaal dreigt eentonig te worden want, alhoewel men behouden en zonder bijzonderheden in Methel aankwam, bleek aldaar dat het witmetaal van een van de drijfstaaglangers gesmolten was. Deze lagers waren nog wel een specialiteit van deze motor en werden door Gusto ten zeerste aangeprezen. Volgens machinist Schäfer was de smering nog altijd onvoldoende en was de te grote schroef de oorzaak van alle ellende. Echter, in de machinekamer werd weer een paar dagen hard gewerkt en op 18 januari was de motor, met nieuw lager, weer klaar voor gebruik.

Over dit gebruik verschilden de betrokken partijen nogal van mening. Inge-

neur De Roos verklaarde later dat de Gusto motor bestemd was voor het gebruik tijdens het in- en uitlopen van havens. Reder Onnes beaamde dat dit het voornaamste doel was maar meende tevens dat zijn dure diesel bij slecht weer in staat moest zijn enige etmalen achter elkaar te draaien. Er was niet voor niets 15 ton bunkers aan boord. Het verbruik was 19 liter per uur bij vollast. De Wit zei de motor te beschouwen voor het dagelijks gebruik. Waar had hij hem anders voor?

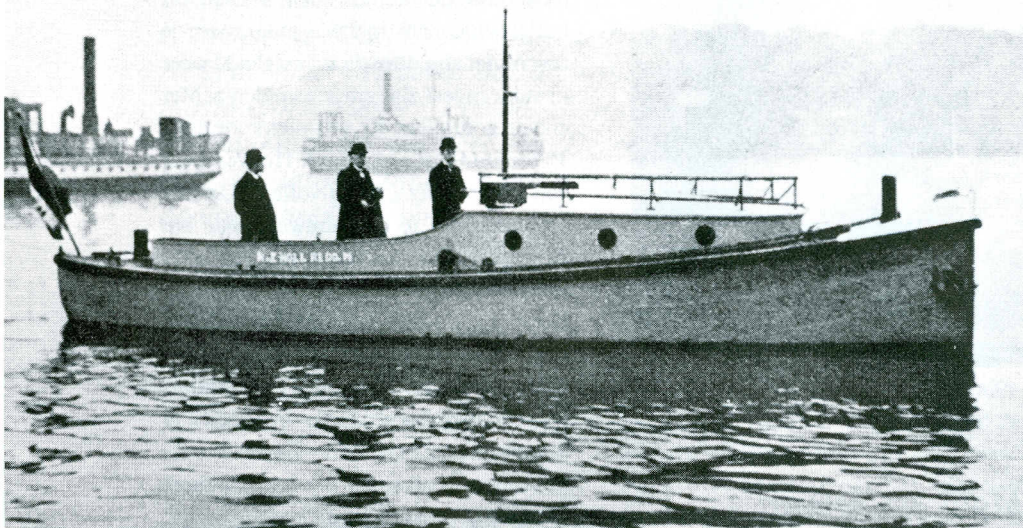
Deze vraag zal J. J. Onnes zich in die winterdagen van 1912-1913 ook dikwijls gesteld hebben. Echter, op 20 januari stak de „Ingeborg” wederom in zee met bestemming Casablanca. Een dag tevoren was men al eerder bijna vertrokken. De springen waren voor en achter al los, toen de reis werd uitgesteld omdat er een luchtleiding barstte.

De laatste reis

Onder vol tuig en de motor stand by kruiste de schoener in de ochtend van de 20^e de Firth of Forth uit. Om 11.00 uur zag kapitein De Wit machinist Schäfer met een bewolkt gezicht aan dek komen en wat hij vreesde bleek juist te zijn. Wederom was er panne. Schäfer vertelde hem dat het smeerolie verbruik zodanig was dat de reis naar Casablanca niet



De bemanning van de „Ingeborg” op het strand van Scheveningen. Op de voorgrond van links naar rechts: 1e stuurman A. Schuringa, kapitein Gerrit Fokke de Wit (met bolhoed) en 2e stuurman J. Lascher. (foto: collectie R. Martens/Groningen)



De reddingboot van Scheveningen, de „Jhr. Mr. J. W. H. Rutgers van Rozenburg” van de N&ZHRM behoorde net als de „Ingeborg” tot de modernste schepen van haar type. Zij was in 1907 gebouwd bij Fa. Goedkoop te Amsterdam en was de eerste motorreddingboot van ons land. In de machinekamer stond een 45 pk Brook’s motor.

Deze foto werd in 1907 gemaakt na oplevering van de werf op het IJ te Amsterdam.

vervolgd kon worden. De Wit besloot Leith aan te lopen. Vijf dagen later vertrok hij weer. Na bijna iedere wacht moest hij in het journaal schrijven: „motor defect”. Op de 26^e was een luchtklep „in disorde”. Op de 27^e was hij „gewoon” defect. Op de 29^e liep hij weer maar op 31 januari om 19.00 uur sloeg het noodlot definitief toe. Wegens een warmloper was de motor nu echt buiten gebruik. De „Ingeborg” was geheel op haar zeilen aangewezen.

Er was echter meer aan de hand. Al vrij spoedig na het uitlopen van Leith verslechterde het weer en de oorzaak van het herhaaldelijk stoppen en defect raken van de motor moet voor een deel gezocht worden in het feit dat de „Ingeborg” zwaar werkte en op de 28^e januari slagzij kreeg. Om 16.00 uur begon het schip zwaar over bakboord te hellen waardoor hij veel water overnam. Nadat

men overstag gegaan was kon er gepompt worden.

De lensinrichting bestond uit motor- en handpompen. De hoofdmotor dreef een pomp aan die de machinekamer lens moest houden. De voorpiek kon met de hand worden gepompt en ook voor het ruim waren er twee handpompen. Tevens stond aan dek een Kelvin benzine-motor met magneetontsteking die een pomp voor het ruim en de dubbele bodemtanks bediende. Wilde men deze motor gebruiken, dan moest een geschakte houten kist die als bescherming diende weggenomen worden.

Niet direkt een betrouwbaar en zee-waardig geheel, zoals nog zou blijken. In de avond van de 28^e kreeg men het schip lens maar de volgende dag ontstond weer een lek. Nu in de machinekamer en de achterpiek. Even later ook in het ruim. Na verloop van tijd stond daar 18 duim water. Tegen 12 uur middernacht had men met vereende krachten het schip wederom lens. Op dat moment peilde kapitein De Wit het vuurschip Outer Dowsing Noord-Noordwest.

In de loop van de daaropvolgende nacht ruimde de wind tot Zuid-Zuid-oost en nam in kracht toe. Er stond een hoge zee en de „Ingeborg” werkte zwaar. Voortdurend kwam er water over en in het ruim stond weer 5 duim water. Tegen de morgen van de 31^e januari kreeg men

Neworp vuurschip in zicht. Kapitein De Wit overlegde met machinist Schäfer over de vraag of men Great Yarmouth aan zou lopen of zou proberen Rotterdam te bereiken. Dit laatste leek het beste idee. De Nieuwe Waterweg was niet veel verder dan Great Yarmouth en Schäfer argumenteerde dat hij liever naar Schiedam ging dan naar een Engelse haven omdat de Engelse machinefabrieken nog geheel op stoom en niet op motoren waren ingesteld. Aldus werd besloten.

Men hoopte nog diezelfde avond voor de Waterweg te zijn.

De wind was Zuid-west. De pomp was lens en het schip voerde schoenerzeil, grootzeil en bezaan, voortopzeil en buitenkluiver.

Stranding

Tegen 12.00 uur begon het weer te verslechteren. De bezaan en buitenkluiver werden geborgen en het groot- en schoenerzeil werden gereefd. Op dat moment bleek dat er weer water binnen kwam. Het schip kreeg een slagzij van drie voet. Om 15.00 uur kwam er een zware zee over die het dek schoonveegde. De benzine-motor voor de pomp was op slag onbruikbaar. De handpompen voor het ruim waren door de toegenomen slagzij eveneens nutteloos. Aan loef stonden zij droog en aan lijf waren ze niet te bedienen wegens het overkomende vaste water.

Kluiver en stagfok werden nu geborgen en in het grootzeil werd een stormriif gestoken. Om 19.00 uur peilde De Wit vuurschip Maas ZZO en Scheveningen ZO. Op dat moment kwam Schäfer met de eerder beschreven onheilstijding dat de motor was warmgelopen.

Inmiddels was het volslagen stormweer. Als gevolg van de slagzij was er nog nauwelijks te zeilen. Men dreef in feite op de Nederlandse kust aan.

Er bleef weinig anders over dan noodsignalen te geven. Alle beschikbare blauwlichten en vuurpijlen werden afgestoken en daarna begoot men poetskatoen met petroleum om te stakelen, maar blijkbaar werd dit door niemand opgemerkt.

Op 1 februari om 06.00 uur riep De Wit

zijn bemanning bijeen voor een scheepsraad. Op zijn voorstel werd besloten de „Ingeborg”, die al tot de luiken in het water lag, op het strand te zetten.

Intussen had de kustwacht te Scheveningen de dreigende stranding opgemerkt en de reddingboot gealarmeerd.

Het is nauwelijks voor te stellen dat dit kleine scheepje in de ochtend van 1 februari 1913 de haven van Scheveningen verliet en in staat was om in een zware zuidwester storm voor lager wal 11 man over te nemen van de „Ingeborg”.

Hier vaart de reddingboot in de Scheveninger haven als escorte van een Noordzeebotter met Koningin Wilhelmina aan boord.

Dit was de „Jhr. J. W. H. Rutgers van Rozenburg”. Een scheepje van 11,50 × 2,50 × 0,75 meter met een 45 pk Brook's motor waarmee met mooi weer 8 knoop gehaald kon worden.

In de vroege ochtend van 1 februari 1913 voer dit scheepje de haven van Scheveningen uit de donkere Zuidwester storm in. De redding verliep evenwel vlot, mede omdat de geladen „Ingeborg” eerst op de buitenbanken bleef steken en diep in het water lag. Na een paar uur stapten alle opvarenden van de schoener behouden in Scheveningen aan land. De „Ingeborg” strandde later even ten noorden van Scheveningen op het strand en werd enige tijd daarna door Smit & Co geborgen.



Konklusie van de Raad voor de Scheepvaart

De Raad voor de Scheepvaart, die de zaak „Ingeborg” reeds op 20 februari behandelde, kwam tot de volgende konklusies:

„De reden die is opgegeven voor het oversteken van de Noordzee op 31 februari, toen het schip al bij herhaling lek was geweest en de ongemakken aan den motor menigvuldig waren geweest, kan de Raad billijken. Rotterdam was bestemmingshaven en de reis derwaarts was niet gevaarlijker of moeilijker dan die naar de naaste noodhaven Yarmouth. De stranding van het schip is te wijten aan verschillende oorzaken als daar zijn: het lek worden van het schip gedurende zwaar weder, het onklaar worden van den dekmotor juist toen pompen op de ruimen gebiedend noodzakelijk was en het onklaar raken van den voortstuwingsmotor juist toen wegens slagzijde met het schip niet meer te zeilen was. Het onklaar worden van den dekmotor kon voorkomen worden, omdat dit toestel te veel aan de elementen blootgesteld is; de weinige bedrijfszekerheid van den voortstuwingsmotor schijnt te moeten worden gezocht in het groot oppervlak van de schroef. Het lekken wil de gezagvoerder geweten hebben aan het openspringen van deknaden, waarvoor inderdaad veel te zeggen schijnt. De Raad heeft door het gehouden onderzoek de overtuiging gekregen dat de scheepsramp van de „Ingeborg” niet valt te wijten aan de gezaghebbenden aan boord.”

De „Ingeborg” werd op het strand nabij Scheveningen gelost en, zoals vermeld door L. Smit & Co te Rotterdam afgebracht en geborgen. Rederij Onnes was er inmiddels van overtuigd geraakt dat de aankoop van de grote en moderne motorschoener geen succes was. Nog hetzelfde jaar werd de „Ingeborg” naar Frankrijk verkocht.

Bronnen:

Uitspraken van den Raad voor de Scheepvaart in *De Zee*, jrg. 1913 p. 400-404.
De Reddingboot 1824-1924, honderd jaren reddingwerk. Amsterdam, 1924.