

ONDER KLEIN TUIG

Analyse van een onfortuinlijke thuisreis.

Frits Loomeijer

De uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart over de stranding van de zeillogger VL 11 „Goede Verwachting II” pakte slecht uit voor de schipper. Door gemakzucht - aldus de raad - was zijn schip verdaagd op het Noorderhoofd van Hoek van Holland waardoor het zware averij had opgelopen.

Hoe pijnlijk deze uitspraak voor de toenmalige schipper ook was, ruim tachtig jaar later is een analyse van die onfortuinlijke gebeurtenis toch waardevol, omdat deze duidelijk maakt met welke heden ten dage nauwelijks nog voorstelbare factoren, de loggerschippers van toen rekening moesten houden.

In 1903 werd op de werf van de Gebroeders van der Windt te Vlaardingen een stalen zeillogger gebouwd in opdracht van de Visscherij Maatschappij „De Goede Verwachting” waarvan J. Proost de directie voerde. Het was een betrekkelijk kleine logger met de afmetingen 23,47 x 6,10 x 3,15 meter (lengte over de loodlijnen x breedte en x holte). Het schip mat 97 bruto registerton.

De logger leidde als VL 11 „Goede Verwachting II” met zoveel andere onder Vlaardings nummer, op een stranding in mei 1906 in de Baltasound (Shetland eilanden) na, een onopvallend en werkzaam bestaan tot in de herfst van 1910. Inmiddels (12 februari 1908) verkocht aan rederij Betz & Van Heyst, voer de VL 11 op 19 oktober van dat jaar huiswaarts na onder de Engelse wal, dwars van Flamborough Head, gevist te hebben. In het ruim lag bijna 28 last haring (471 kantjes).

Staartje van de eb

Schipper Dirk Swaneveld (24 jaar oud) peilde om zeven uur 's avonds de „vuren” (lichten) van IJmuiden aan lij. Volgens het scheepsjournaal stond er een stijve bries uit het west-noord-westen (windkracht zes), liep er een matige zee en was het zicht goed.

Bij het naderen van de Waterweg een paar uur later, waren behalve schipper Swaneveld, stuurmansmaat Johannes van Deventer en de matrozen Hendrik Penning en Cornelis Pons aan dek. De overige tien be-

manningsleden lagen in het vooronder te slapen.

Schipper Swaneveld vermoedde dat hij juist op tijd zou zijn om voor „De Hoek” nog het staartje van de eb mee te pakken en zo, ruim over stuurboord zeilend, de Waterweg aan te lopen. Het laatste uur echter was de wind sterk afgeflauwd. In feite was het noordelijke tij al om 01.00 uur gaan lopen en de VL 11 was pas tegen kwart voor twee bij de gasboei voor de Waterweg. Het schip liep op dat moment circa vijf knoop (zeemijl per uur) door het water onder betrekkelijk klein tuig: middelkluiver, stagfok, viszeil, aap en bezaan. Vanwege de sterker wordende stroom kwam het over de grond gemeten nauwelijks meer vooruit.

Schipper Dirk Swaneveld van de VL 11 „Goede Verwachting II”





De VL 11 strandde op dezelfde plaats waar in februari 1907 de ramp met de Engelse mailboot „Berlin” plaatsvond waarbij ruim 60 opvarenden verdronken.

Swaneveld merkte dat hij zich misrekend had en probeerde nu door op te loeven hoogte te winnen. De wind liet het echter hoe langer hoe meer afweten en de logger reageerde nauwelijks.

De VL 11 dreef dwarsuit richting Noorderhoofd.

Om te redden wat er te redden viel liet de schipper zo snel mogelijk de bezaan strijken, ruimde de schoot van het viszeil en legde het roer helemaal aan stuurboord in de hoop dat zijn schip op de voorzeilen zou afvallen zodat hij plat voor de wind, dicht langs het Hoofd naar binnen zou komen.

De vloed bleek echter sterker te zijn dan de wind en om 02.30 uur in de vroege ochtend van 20 oktober strandde de VL 11 „Goede Verwachting II” op het Noorderhoofd.

Vanwege de noordwestenwind van de laatste dagen stond er nog een stevige deining waardoor de logger in een gevaarlijke situatie kwam. Direkt werd er gestakeld maar te hulp geschoten sleepboten konden niet

dicht genoeg bij het schip komen om een sleep-draad vast te maken. In de ochtend lukte het de bemanning van de stoomreddingsboot van Hoek van Holland, de „President van Heel”, om de veertien opvarenden van boord te halen met behulp van een wippertoestel.

De VL 11 was inmiddels lek gestoten en het bergings- en sleepvaartbedrijf L. Smit had een paar dagen nodig om de onfortuinlijke logger „af te brengen”, zoals dat in die dagen heette.

Schepenwet

Dankzij de afgenomen wind liep niemand iets op bij deze stranding maar het was ook juist die zwakke wind die de stranding mede had veroorzaakt. Indien de VL 11 van een hulpmotor zou zijn voorzien - die kwam anno 1910 echter nog nauwelijks voor in de visserij - zou het binnenlopen van de Waterweg die

nacht een eenvoudige routine-aangelegenheid zijn geweest.

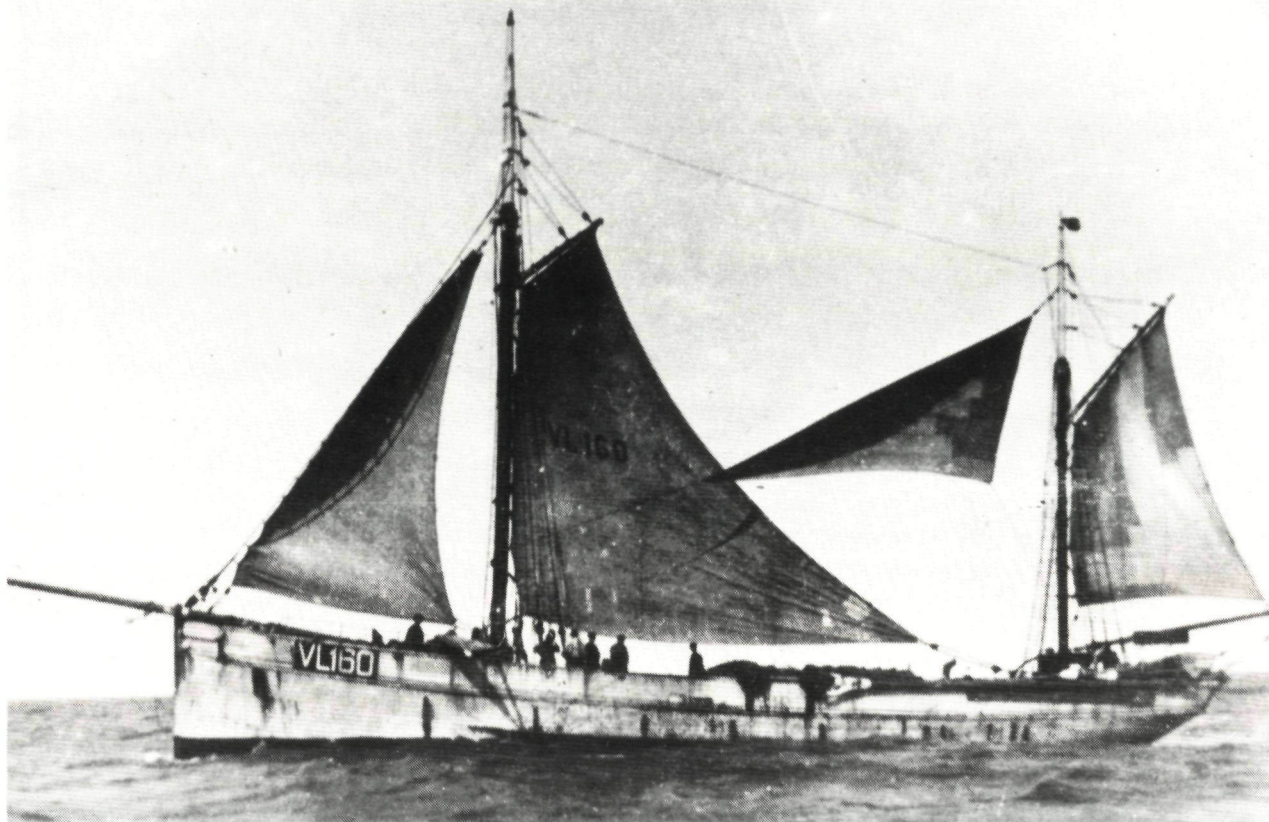
Het Hoofd van de in 1909 opgerichte Scheepvaart Inspectie te Den Haag was van mening, na van zijn inspecteur te Rotterdam een rapport over de stranding ontvangen te hebben, dat naar deze „ramp” geen nader onderzoek ingesteld hoefde te worden.

De oorzaak was duidelijk. Schipper Swaneveld had door een samenloop van omstandigheden pech gehad. Het schip was technisch in orde geweest en de schipper had, gegeven de omstandigheden, gedaan wat hij redelijkerwijs kon doen.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, evenals de Scheepvaart Inspectie een jaar tevoren opgericht

bij het van kracht worden van de eerste Schepenwet, dacht er anders over. Dit eerbiedwaardige college was ingesteld om scheepsrampen te onderzoeken en er publiekelijk rapport over uit te brengen zodat anderen daar lering uit konden trekken. De leden van dit college achtten het nuttig dat aan de stranding van de VL 11 een zitting gewijd zou worden. Op 3 december 1910 kwamen de heren te Amsterdam bijeen. Naast schipper Swaneveld werden als getuigen ook de drie mannen gehoord die de bewuste nacht aan dek waren geweest. Allen legden een eensluidende verklaring af. De Raad was echter niet zo geïnteresseerd in de situatie die direct voorafging aan de stranding alswel in de reden waarom de VL 11 niet onder vol tuig voer.

Illustratief in het kader van dit verhaal is de foto van de zeillogger VL 160 „Johan Adriaan”. De „Goede Verwachting II” voerde in de nacht van 19 op 20 oktober 1910 vrijwel dezelfde tuigage als hier getoond: een bezaan, aap (kleine kluiver tussen bezaan en grote mast), viszeil en stagfok. Schipper Swaneveld had bovendien vanwege de ruime koers die hij voer de middelkluiver gezet.





Door de hoge deining in de nacht van 19 op 20 oktober 1910 was de VL 11 half over het Noorderhoofd geslagen.

Viszeil

De logger voerde het zogenaamde viszeil in plaats van het grootzeil. Het was in die tijd nog gebruikelijk dat loggers, wanneer zij op de visgronden waren aangekomen, het grootzeil afsloegen en vervangen door een veel kleiner en gemakkelijker hanteerbaar zeil aan een korte gaffel van circa 3,5 meter in plaats van de grote gaffel die 10 tot 12 meter lang was.

In tegenstelling tot de schepen van de beugvisserij hadden de vleetloggers voor de uitoefening van de visserij geen goede zeileigenschappen nodig. Tijdens het eigenlijke vissen lag de logger met half gestreken mast aan de vleet die min of meer als drijfanker fungeerde. Het bezaanzeil hield het schip indien gewenst op de wind.

Het halen, het aan boord nemen van de vleet, ging met behulp van de winch (stoomkaapstander, beter bekend als donkey) zodat bij dit werk ook nauwelijks gezeild hoefde te worden. Het grootzeil met lange gaffel was tijdens dit werk alleen maar lastig.

Daarom werd het grootzeil bij aankomst op de visgronden vervangen door het viszeil. De lange gaffel werd doorgaans tegen de verschansing gesjord.

Wanneer de teelt eind mei aanving, begon de haringvisserij ten oosten van de Shetland eilanden. In de loop van de zomer en herfst trok de loggervloot met de haring mee de zuidelijke Noordzee in richting Het Kanaal. Wanneer men een lange reis van en naar de Shetlands moest maken loonde het natuurlijk de moeite

het volledige tuig erop te zetten. Echter, vanaf de Engelse oostkust naar de Nieuwe Waterweg is een kort reisje en het kwam dikwijls voor, met name met een bezielde wind, dat men, doodmoe van een paar weken visserij, liever de kooi opzocht dan voor een reis van nauwelijks een etmaal, het viszeil afsloeg en het veel grotere grootzeil met lange gaffel optuigde.

Op den bak

De Raad voor de Scheepvaart had op 3 december 1910 in feite twee belangrijke vragen aan schipper Dirk Swaneveld die, door daar eerlijk op te antwoorden, een afkeurend oordeel over zijn zeemansschap afriep. Ten eerste wilde de Raad weten waarom er niet geankerd was om de stranding te voorkomen. Het verslag van de zitting vermeldt het antwoord van de schipper en zijn mannen als volgt:

„Desgevraagd verklaarden zij, dat zich op het schip geen kraanbalken bevinden en dat het anker met een paar slagen op den bak gesjord en niet opgestoken was; de ankertros lag in het kabelgat en is moeilijk daaruit te halen, maar de vischreep ligt voor de hand in het ruim en kan dus desnoods opgestoken worden”.

Grappig is dat de heren van de grote vaart en de marine die in de Raad zitting hadden, spreken van sjourren „op den bak” terwijl het nog zeker veertig jaar zou duren voordat loggers met een bak uitgerust zouden worden. Zij waren duidelijk gewend aan grotere schepen. Be-doeld wordt dat het anker tegen de verschansing op het voorschip gesjord was.

Gemakzucht

De tweede vraag gold het viszeil. Waarom voerde de VL 11 dit kleine tuig? Volgens het verslag van de zit-

Na berging werd de VL 11 gerepareerd en in 1911 als VL 35 „Thetis” in de vaart gebracht. Deze foto dateert van 1922 toen zij onder schipper Bertus van Emden in 5 reizen 1299 kantjes ving.



ting antwoordde Swaneveld dat loggerbemanningen in het algemeen erg opzien tegen het aanslaan van het grootzeil. „Men vreest op de uitreis dat het nat zal worden, als wanneer men het niet in het kabelgat kan opbergen, en laat het op de thuisreis daar veelal blijven, omdat men bij slecht weer het toch weder bergen moet en men haast heeft om thuis te komen”.

De schipper erkende, dat, als hij een grootzeil gevoerd had, hij, toen hij stuurboord moest wenden om vrij te varen, daarin wel geslaagd zou zijn. De Raad concludeerde dan ook:

„Dat de oorzaak van de stranding van de „Goede Verwachting II” op 20 oktober 1910, daaraan is toe te schrijven, dat het schip te weinig zeil heeft gevoerd dan dat daarmede behoorlijk gemanoeuvreed kon worden toen de wind afnam en de sterke stroom het schip landwaarts dreef.

Tegen het uit gemakzucht verzuimen van het voeren van het grootzeil, een op Nederlandsche visschersvaartuigen veel voorkomend misbruik, meent hij (de voorzitter van de Raad) ernstig te moeten waarschuwen. Ook valt af te keuren dat de VL 11 bij het binnenkomen van een riviermond geen anker tot onmiddellijk gebruik gereed had en dat de noodige manschap om het te kunnen bedienen niet bij de hand was”.

Dirk Swaneveld kwam er ondanks dit negatieve oordeel zonder berisping of tijdelijke ontzegging om als schipper te mogen varen af. Waarschijnlijk hadden de „hoge heren van de Raad” ondanks hun wat theoretische benadering van deze stranding toch zoveel realiteitszin dat zij beseften dat de Vlaardingse schipper naar eer en geweten als goed zeeman had gehandeld. Dat de praktijken op de visserij anders waren dan zij zouden moeten zijn, keurden zij af. Swaneveld hoefde echter niet als zondebok te dienen. Deze stranding grepen zij aan vanwege de voorbeeldfunctie die erin zat. Het hier geciteerde verslag van deze zitting werd dan ook gepubliceerd in het zeevaartkundig tijdschrift „De Zee”. Een tijdschrift dat echter door geen visserman gelezen werd.

Een nieuw leven en een andere bestemming

De „Goede Verwachting II” maakte in zekere zin haar naam waar door ondanks de bijna fatale stranding toch een zeer repektabele leeftijd te bereiken.

Nadat de logger in de week na de stranding door L.

Smit & Co geborgen was, werd zij op 29 oktober 1910 bij de werf van Gebr. van der Windt afgeleverd om gerepareerd en klaargemaakt te worden voor de volgende teelt. Inmiddels verkocht aan Visscherij Maatschappij „Olympus”, directie Van Buiren van Heyst, kwam zij in mei 1911 als VL 35 „Thetis” met wederom Dirk Swaneveld als schipper, in de vaart. Teelt na teelt voer de logger ter visserij tot zij in 1926 voor de verkoop opgelegd werd. In het Visscherijblad van de Nieuwe Vlaardingsche Courant van 2 mei 1927 duikt zij voor het eerst sinds de gebeurtenissen zeventien jaar eerder op in een bericht over verkoop van de VL 35 naar Duitsland. Een kleine twee weken later haalt de „Thetis” de krant weer in het volgende bericht van 13 mei:

„Loggers op drift” - De naar Duitsland verkochte loggers Thetis VL 35 en Johanna Saturna VL 74 en Johanna SCH 25 zijn gistermorgen, gesleept door den sleepboot Olymp naar Hamburg vertrokken. Twee loggers

In 1975 lag de voormalige VL 11 als uitgediende vrachtlogger „Aenne Jacobs” opgelegd in een priel nabij Absersiel aan de Unterweser.





In zeer slechte staat verkerend werd de „Aenne” gedurende de jaren tachtig enkele keren verkocht. Van restauratie is het niet gekomen. De logger ligt de laatste jaren als woonschip in Amsterdam.

zijn NW van Terschelling losgeraakt van den sleep. Op de gegeven noodsignalen is de reddingsboot Branderis uitgegaan en heeft de bemanning van een der op drift geraakte loggers te Terschelling aangebracht en later is de logger zelf ook daar binnengebracht. De sleepboot Texel is daarop uitgevaren om den anderen logger te halen. Een stoomboot verblijft inmiddels in de nabijheid der loggers om zoonodig hulp te verlenen. Op 17 mei 1927 werd bericht:

„Ook de tweede logger van den sleep naar Duitsland is binnengesleept te Texel”. Uiteindelijk kwam de sleep zonder noemenswaardigheden in Duitsland aan. De drie loggers werden op werven nabij Hamburg voor de vrachtaart verbouwd en de voormalige „Thetis” kwam daarna op de Weser terecht waar de havenstad Brake een kleine halve eeuw de thuishaven zou blijven.

Van 1928 tot 1939 onder de naam „Henny” en vanaf 1939 tot het einde van de jaren zeventig als „Aenne Jacobs”. Een naam die het schip kreeg van kapitein Steenken die voorheen een tweemastschoener van dezelfde naam had. In de jaren vijftig was de „Aenne Jacobs” eigendom van kapitein Hans Slichting te Bra-

ke om daarna weer in het bezit van de familie Steenken te komen.

Ondertussen was het scheepje steeds verder tot motorschip verbouwd met een tamelijk hoog kampanjedenk met daarin een typisch Duitse verzonken stuurhut. In deze gedaante werd de oude logger in 1973 opgelegd te Abersiel, een gehucht bij Rodenkirchen aan de Weser tussen Brake en Nordenham.

Na jaren in de uiterwaarden voor eb en vloed gelegen te hebben werd de Aenne Jacobs in het voorjaar van 1976 naar de sloop te Bremerhaven verkocht.

De snijbrander ging er als gevolg van lage schrootprijzen echter niet direkt in en de oude logger raakte andermaal aan de zwerf. In 1979 werd zij teruggevonden bij een sloperij te Kiel en gekocht door een aantal personen uit Leeuwarden. Onder de naam „Aenne” verscheen de vroegere VL 11 in Stavoren om daar enkele jaren te blijven liggen in afwachting van ombouw tot zeilend passagiersschip. Sindsdien is het in zeer slechte staat verkerende, bijna 90 jaar oude schip diverse malen verkocht. Laatstelijk werd het, ontdaan van de hoofdmotor, als woonschip gesignaleerd in het oostelijk havengebied te Amsterdam.

BRONNEN:

- Uitspraken van den Raad voor de Scheepvaart, in: *De Zee*, tijdschrift gewijd aan de belangen der Nederlandsche stoom- en zeilvaart, 1911 - p. 147/149.
- Visscherijblad van de Nieuwe Vlaardingsche Courant, jrg. 1927.
- Archief P. Erkelens, Visserijmuseum / Vlaardingen.
- Archief J. Kaiser, Wewelsfleth.

Speciale dank gaat uit naar de heer D. van Os te Vlaardingen wegens het ter beschikking stellen van gegevens over de geschiedenis van de VL 11 „Goede Verwachting II”.