

# RAPPORTEN EN MEDEDEELINGEN VAN DEN RIJKSWATERSTAAT.

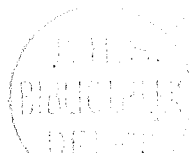
N<sup>o</sup>. 13.

I

INHOUD:

I. VERSLAG BETREFFENDE HET VISSCHEN NAAR EEN GEZONKEN MIJN IN DE HAVEN VAN IJMUIDEN, OPGEMAAKT DOOR DEN INGENIEUR VAN DEN RIJKSWATERSTAAT W. G. C. GELINCK.

II. VERSLAG OMTRENT DE LICHTING VAN HET OP 18 JUNI 1917 IN DE DOORGRAVING TE HOEK VAN HOLLAND GEZONKEN STOOMSCHIP „TURIN”, OPGEMAAKT DOOR DEN INGENIEUR VAN DEN RIJKSWATERSTAAT A. T. DE GROOT.



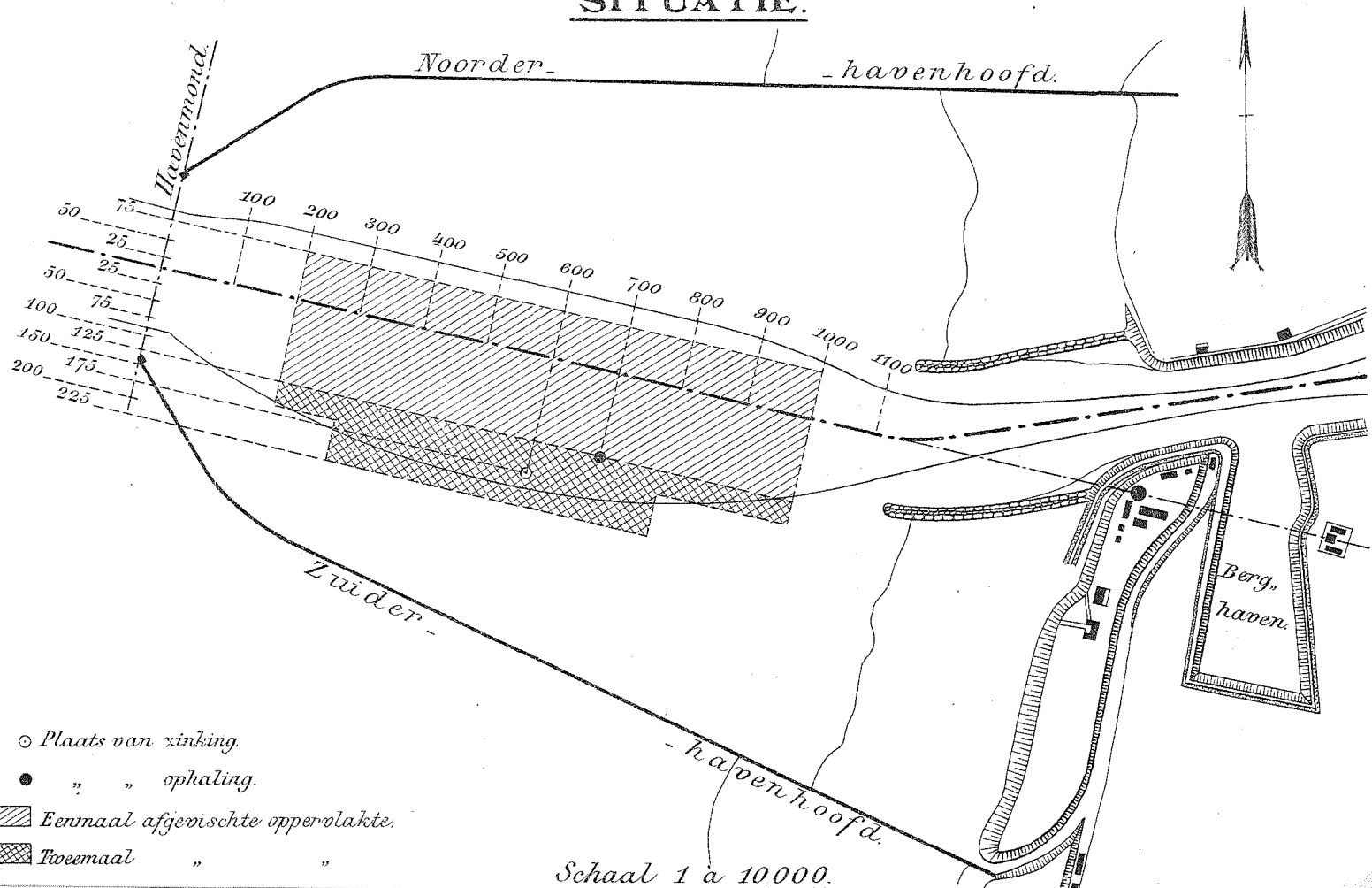
---

UITGEGEVEN DOOR HET MINISTERIE  
VAN WATERSTAAT.

---

'S-GRAVENHAGE - ALGEMEENE LANDSDRUKKERIJ - 1918.

SITUATIE.



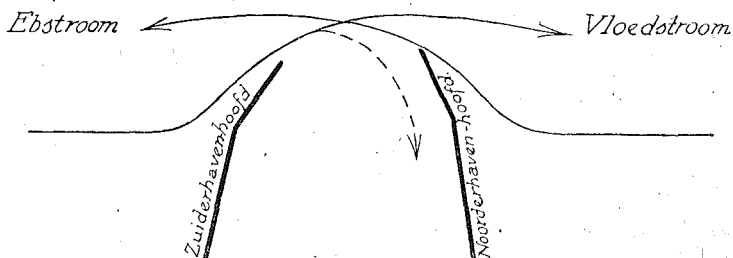
N<sup>o</sup>. I.

## VERSLAG

BETREFFENDE HET VISSCHEN NAAR EEN GEZONKEN  
MIJN IN DE HAVEN VAN IJMUIDEN.

Hoewel sedert den aanvang van den Europeeschen oorlog meermalen de aanwezigheid van mijnen vóór en nabij den havenmond te IJmuiden werd geconstateerd, was het tot 9 October 1917 nimmer voorgekomen dat een mijn den havenmond ook binnendreef.

Dit ontwijken van den havenmond van drijvende voorwerpen is een gevolg van de omstandigheid, dat de vloed- en ebstreamingen, welke zich ongeveer evenwijdig aan de kust voortbewegen, door de havenhoofden van hunne richting worden afgeleid en de monding boogvormig passeeren.



Bij het opkomen van den vloed ontstaat er echter tevens een geringe binnenwaartsche stroom, tengevolge van het zich vullen van de havenkom. Bij krachtigen westenwind neemt, althans aan de oppervlakte, deze stroom toe en is het mogelijk dat een drijvend voorwerp den havenmond binnen komt.

Onder laatstgenoemde omstandigheden is dan ook den 9den October 1917 een mijn de haven binnen gedreven.

Daar op dien dag tengevolge van het zéér ruwe weer niet gebaggerd kon worden, en dus geen materieel van den aannemer

van het baggerwerk in de haven aanwezig was, werd de mijn het eerst opgemerkt door de bemanning van de sleepboot „Billiton”, welke boot als tijdelijk in gebruik bij de Koninklijke Marine, o. m. belast was met het opsporen en onschadelijk maken van drijvende mijnen in de omgeving van IJmuiden. De „Billiton” was spoedig ter plaatse. Daar gevreesd werd dat de mijn verder binnenwaarts zou drijven en bij stranding tegen de lage dammen of steenglooingen zou ontploffen en zodoende groot gevaar en aanzienlijke schade zou veroorzaken, werden terstond pogingen aangewend om dit dreigend gevaar te voorkomen.

Bij de hooge deining in de haven bleek het daarbij niet mogelijk om de mijn met een roeiboort te naderen, zoodat zij door de bemanning van de „Billiton” onder vuur werd genomen met het gevolg, dat zij spoedig zonk, doch *zonder* tot ontploffing te zijn gekomen.

De plaats van zinking, ongeveer 600 meter ten oosten van den mond en 175 meter ten zuiden van de haven, is aangegeven op de situatie, bijlage 1.

De mijn, die volgens mededeeling van deskundigen nog zeer goed gevaarlijk kon zijn, lag daarna vermoedelijk op den bodem van de haven, doch de juiste ligging was niet te bepalen, omdat het niet zeker was of de mijn rechtstandig gezonken was en zij integendeel vermoedelijk zeer langzaam was gezonken en, vóór dat zij den slibbodem raakte, nog een eind verplaatst kon wezen. Indien de mijn langeren tijd zwevende was gebleven, kon zij zelfs overal terecht zijn gekomen, mogelijk zelfs den havenmond weer zijn uitgedreven.

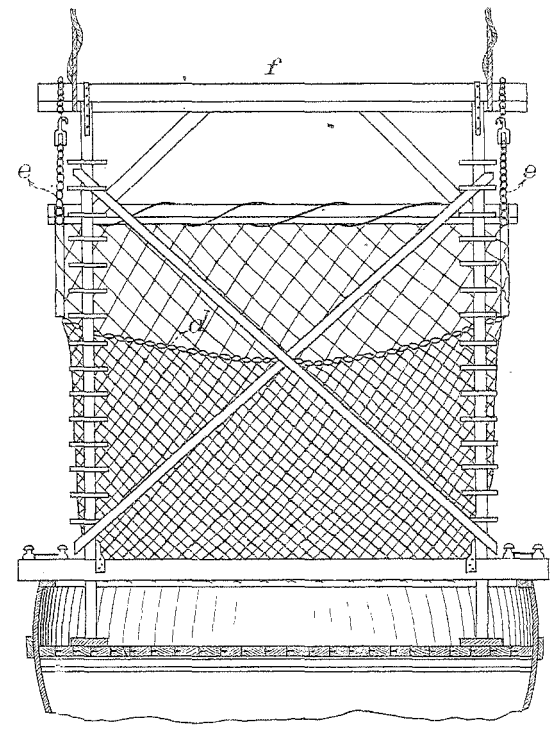
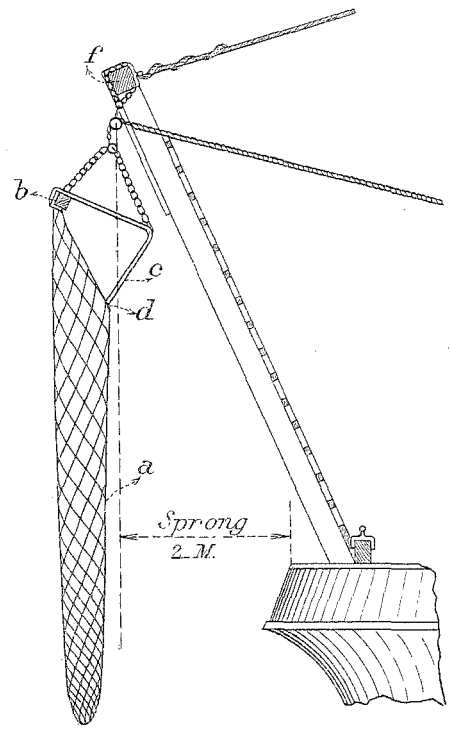
De aannemer van het baggerwerk maakte dan ook bezwaar om in de buitenhaven te baggeren, zoolang óf de mijn niet was opgevischt óf althans na vergeefsche ernstige pogingen om de mijn op te sporen, mocht worden aangenomen, dat zij niet meer in de haven aanwezig was. Daar het van het grootste belang was het baggerwerk niet te onderbreken, werd aan de Marine-autoriteiten verzocht om maatregelen te treffen de mijn zoo mogelijk te verwijderen, aan welk verzoek dadelijk gevolg werd gegeven.

Achter de „Billiton” werd een gewoon, betrekkelijk licht vischnet bevestigd en hiermede zig-zag door de haven gevaren in de hoop de mijn aldus op te visschen, hetgeen echter geen resultaat gaf.

SLEEPNET.

Zij aanzicht.

Voor aanzicht.

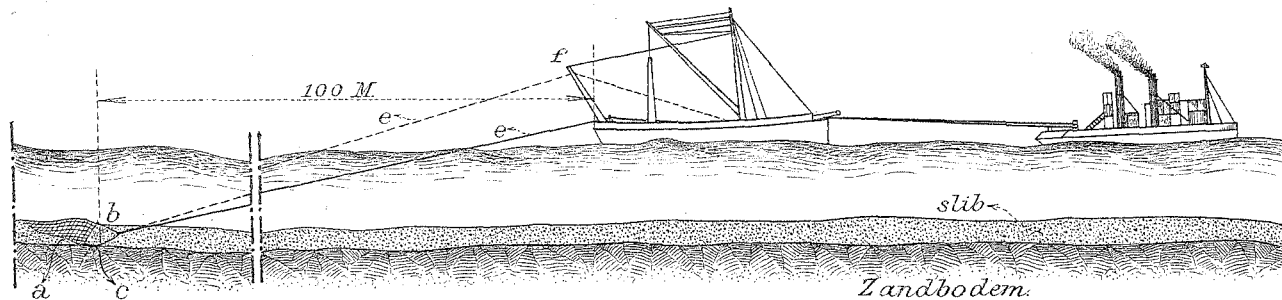


Schaal 1 à 100.

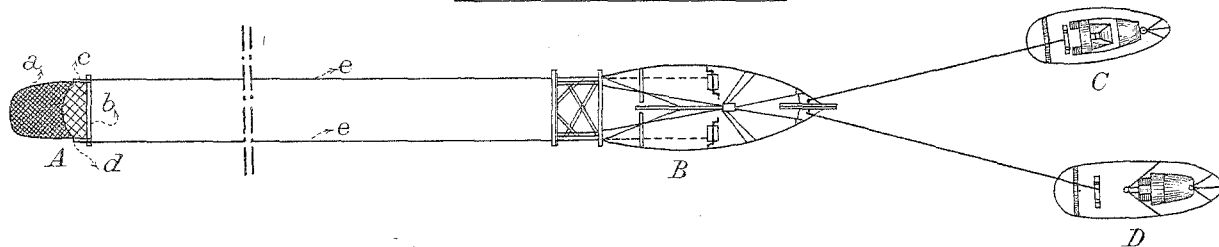
HET VISSCHEN NAAR EEN GEZONKEN MIJN IN DE HAVEN TE IJMUIDEN.

WIJZE VAN SLEPEN.

*Zijaanzicht.*



*Bovenaanzicht.*



- A. Sleepnet
- B. Drijvend werkvaartuig.
- C. Sleepboot „Ingenieur van Rijn.”
- D. „Breeveertien.”

*Schaal 1 à 1000.*

Daarom werd een meer systematisch afvisschen van de haven noodig geacht met behulp van speciaal materieel, wat dan uit den aard der zaak beter van Waterstaatswege kon geschieden.

De besprekingen, welke te dien einde tusschen aannemer en Directie plaats hadden, leidden tot het plan om de haven af te korren met een sleepnet van bijzondere constructie.

Waar het verder zeer waarschijnlijk was, dat de mijn in de op den havenbodem aanwezige sliblaag geheel of gedeeltelijk was weggezonden, moest bedoeld net verder zoodanig worden geconstrueerd, dat de onderzijde van de opening tot aan den vasten zandbodem doordrong, terwijl de bovenzijde dier opening boven de sliblaag bleef.

Om dit te verkrijgen, werd het net bevestigd, als aangegeven op bijlage 2.

De bovenzijde van den mond van het net  $a$  werd daarbij opgehouden door een groenharthouten balk  $b$ , terwijl de zijden van het net werden bevestigd aan op de einden van dien balk aangebrachte beugels  $c$ ; en het ondereinde werd vastgemaakt aan een tusschen genoemde beugels aangebrachte snaar (ketting)  $d$ , welke laatste voldoende zwaarte had om door de sliblaag heen te zinken tot op het vaste zand.

Aan het net waren mazen gegeven, wijd 0,40 M. in diagonaal, om den weerstand bij het trekken door de slib zoo gering mogelijk te doen zijn.

Het aldus gevormde sleepnet was met twee zeer lange staal-draadkabels  $e$  verbonden aan een drijvend werkvaartuig (bokschuit). Het geheel werd door twee sleepbooten voortgetrokken op de wijze als is aangegeven op bijlage 3, terwijl na het afvisschen van een gang het net periodiek werd ingehaald.

Bij dat ophalen van het net werden de kabels  $e$  gebracht over aan het gebint  $f$  bevestigde katrollen, waardoor het mogelijk werd het geheele net vrij van het werkvaartuig boven water te halen.

Met de boven omschreven inrichting werd de haven in banen, evenwijdig aan de havenas, systematisch afgevischt. Voor het bepalen van de richting werd daarbij gebruik gemaakt van de nabij de haven opgestelde peilraaibaken.

Nadat op 29 October de voorbereidingen getroffen waren, werd met het afvisschen begonnen. Reeds spoedig bleek, dat het net werd

stuk getrokken, omdat de mazen nog niet groot genoeg waren; nadat een tweede net van dikker touw en met mazen van 0.40 M. zijde vervaardigd was, werd het werk voortgezet en wel met den meesten spoed om van de dagen met gunstige weersgesteldheid gebruik te maken.

Den 7 November des middags bleek bij het ophalen van het net, dat de mijn werkelijk daarin zat.

Zij werd gevonden in de raai op 125 M. ten zuiden van de havenas, terwijl zij volgens opgave van de bemanning van de „Billiton” was gezonken in de raai op 175 M. ten zuiden van de as.

Waar het net, alvorens het werd opgehaald, raai 125 zuid had doorloopen van 200 tot 700 M. uit den havenmond, kon de juiste ligging ten opzichte van den mond niet met zekerheid worden bepaald, doch mag worden aangenomen, dat de mijn zich tijdens het zinken ten minste 100 M. verplaatst heeft.

Daar het niet mogelijk bleek, in verband met wind en golfslag, steeds zuiver in de raai te varen, zoodat er kans was, dat enkele plekjes van den bodem onafgezocht bleven, werd de oppervlakte, waar men vermoedde, dat de mijn kon liggen, zekerheidshalve tweemaal afgekord. Het was dan ook bij de tweede maal, dat de mijn werd gevonden, gelijk uit bijlage 1 blijkt.

Nadat de mijn in het net was opgehaald, werden de Marine- autoriteiten gewaarschuwd om te beslissen, of zij gedemonteerd kon worden, dan wel, in het net hangende, naar zee moest worden gesleept om daar het net te kappen.

Door genoemde autoriteiten werd het eerste mogelijk geacht, waarna de mijn werd overgenomen op de sleepboot „Billiton” en door deskundigen gedemonteerd.

Zij bleek van Engelsche afkomst te zijn en was nog als zéér gevaarlijk te beschouwen.

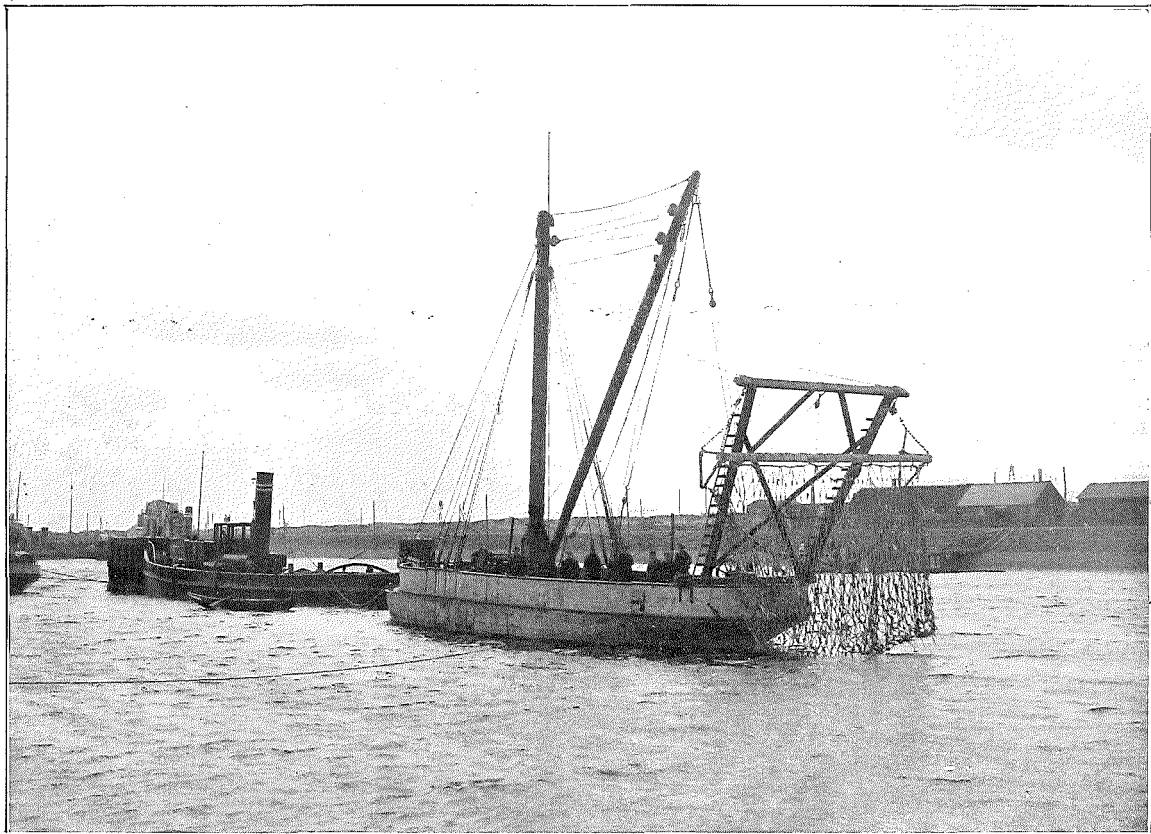
De gevolgen eener explosie bij een eventueele opbaggering van de mijn in aanmerking nemende, zijn de kosten van de opruiming dus zeer nuttig besteed.

Op de als vierde bijlage hiernevens gevoegde foto is het werkvaartuig met achteraan hangend net afgebeeld.

Amsterdam, 27 November 1917.

W. G. C. GELINCK.





## N<sup>o</sup>. II.

### VERSLAG

OMTRENT DE LICHTING VAN HET OP 18 JUNI 1917 IN  
DE DOORGRAVING TE HOEK VAN HOLLAND GEZONKEN  
STOOMSCHIP „TURIN”.

#### I. *Zeereis van het stoomschip „Turin”.*

Het stoomschip „Turin”, groot 1755 bruto registerton, toebehoorende aan de reederij ROB. M. SLOMAN te Hamburg, gevoerd wordende door Kapitein K. THONE, was blijkens mededeeling van dien gezagvoeder, na in enkele Zweedsche havens lading te hebben ingenomen, op 7 Juni 1917 uit Köpmanholmen, aan de Botnische Golf benoorden Hernösand, vertrokken met bestemming naar Delfzijl. De lading bestond uit 972 standaard bezaagd vurenhout, waarvan 172 standaard deklust. Zij was onder toezicht van den kapitein en de officieren gestuwd; de luiken waren met persenningen dicht en vast gemaakt en de deklust naar zeemansgebruik goed gesjord. De diepgang van het schip bedroeg vóór 52 en achter 59 d. M.

Bij de eenigszins meer zuidelijk gelegen haven Ulfö werd het geleide verkregen van een torpedoboot en binnen het gezicht van de Zweedsche kust verder zuidwaarts gestoomd. Op 13 Juni werd het eiland Fehmarn beoosten Holstein gepasseerd en in den middag van denzelfden dag ter reede van Holtenuu geankerd, alwaar nadere orders werden ontvangen om naar Amsterdam op te stoomen. Na het Keizer-Wilhelm-kanaal te zijn doorgevaren, werd in den morgen van 14 Juni bij de Wester-Eems een Nederlandsche loods aan boord genomen en de reis in westwaartsche richting voortgezet.

Te 11 uur 's avonds werd 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> vadem water gepeild en te 12 uur middernacht 14 vadem, zoodat de kapitein het noodig oordeelde de koers in meer zuidelijke richting te nemen. De zee was rustig en de lucht helder; op de commandobrug bevonden

zich de kapitein, een bedrijfskapitein — kapitein-passagier van de reederij —, de 1ste officier en de loods, terwijl leden der bemanning op den uitkijk stonden en het roer door een matroos werd bediend.

Toen men om halfeen in den nacht van 14 op 15 Juni aan het peilen was om de koers zoo mogelijk nog meer zuidelijk te nemen, had plotseling midscheeps aan bakboordszijde een hevige ontploffing plaats. Het zeewater stroomde in het stookruim en de machinekamer en een ieder spoedde zich naar het dek om de reddingbooten te water te laten. Door den schok waren de kompassen uit hunne omhulsels geslagen en het bleek niet gemakkelijk met het stoomschip te manoeuvreeen; derhalve werd de machine, die nog was blijven doordraaien, stop gezet. De „Turin” kreeg eerst sterke slagzijde naar bakboord, doch richtte zich spoedig iets op. Bij peilug in het ruim bleek, dat, behalve machine- en stookruim, ook ruim n<sup>o</sup>. 2 vol water stond, doch dat ruim n<sup>o</sup>. 1 en het achterschip dicht waren gebleven. Daar het gevaar voor zinken voorloopig gering was, bleef de bemanning aan boord, doch zekerheidshalve werden de reddingbooten gereed gehouden.

Onmiddellijk na het ongeval werden noodseinen gegeven en daar spoedig hulp verwacht werd, oordeelde de kapitein het minder gewenscht in het mijneveld voor anker te gaan, maar liet hij het schip rondrijven. Bij later verrichte peilingen werd meer diepte gevonden, zoodat het schip blijkbaar naar zee moest zijn afgedreven en uit vrees voor verdere afdrijving werd toen toch een anker uitgebracht.

Onderwijl deed zich het geruisch van een motor hooren en in de veronderstelling dat hulp kwam opdagen, ontstak de bemanning fakkelvuur. Onmiddellijk daarna volgde een hevige ontploffing, waarbij een der matrozen over boord sloeg, doch spoedig zonder letsel weder werd opgevischt.

Na deze tweede ontploffing begon het schip op bedenkelijke wijze naar bakboord over te hellen; de bemanning, bevreesd voor capsijzen, ging over in de reddingbooten, na eerst het tweede anker te hebben laten vallen en bracht daarin den geheelen nacht door. Bij het aanbreken van den dag werd de bemanning door den inmiddels verschenen Hollandschen vischkotter „Sch. 490” opgenomen en deze bleef op verzoek van den kapitein in de nabijheid van de „Turin”. Des morgens tegen 6 uur verscheen de motor-

reddingboot „Brandaris” uit Terschelling. De kapitein en de bemanning gingen met die reddingboot naar den wal om hulp te halen, doch de bedrijfskapitein en de 1ste officier begaven zich weder aan boord van het op zijne lading drijvende stoomschip, nadat de schipper van den vischkotter zich tegen betaling van f 1000,— bereid verklaard had ter plaatse te blijven.

Tijdens de afwezigheid van den kapitein verschenen twee Duitsche vliegtuigen, welke de nationale vlag en andere onderscheidingsteekenen toonden en spoedig weder verdwenen.

Inmiddels was door de achtergebleven officieren waargenomen, dat het schip midden in een mijnenveld lag. Wegens het gevaar bij het zwaaien van het verankerde schip op wind en getijstroomen, werd besloten terug te keeren naar den vischkotter, welke op ongeveer 500 meter afstand buiten het mijnenveld ten anker lag. Het gevaar bleek niet denkbeeldig, want korten tijd nadat het schip verlaten was, volgde de derde ontploffing aan bakboordszijde en ongeveer zeven minuten later de vierde ontploffing midscheeps. Deze laatste had de verwoësting van het grootste deel van den midscheepsopbouw tengevolge. Het schip stond toen geheel vol water en dreef uitsluitend op de lading.

Na deze beide ontploffingen verschenen drie Duitsche vliegtuigen, waarvan een tot op zeer korten afstand van den vischkotter naderde. De bestuurder van het vliegtuig bood den beiden officieren aan bij hem plaats te nemen, onder mededeeling, dat hulp uit Duitschland onderweg was, doch deze sloegen dit aanbod af en bleven aan boord van het visschersvaartuig. Tegen 12 uur 's middags verschenen twee groote Duitsche verkenningsschepen, doch zij bleven op grooten afstand van de „Turin” buiten het mijnenveld en gaven te kennen geen hulp te kunnen bieden.

De kapitein van de „Turin”, die den Duitschen consul op Terschelling met het ongeval in kennis gesteld en de bemanning op dat eiland onder dak gebracht had, keerde korten tijd daarna met de sleepboot „Titan” naar de „Turin” terug. Op die reis legde de vertegenwoordiger van de sleepdienstreeerderij den kapitein een contract omtrent de berging van het vaartuig ter onderteekening voor, op de basis *no cure no pay*, onder mededeeling, dat geen hulp zou worden verleend, indien het contract niet gesloten werd. Noodgedrongen teekende de kapitein de hem voorgelegde overeenkomst,

waarin van wege den grooten diepgang van het schip IJmuiden als dichtst bijzijnde noodhaven werd aangewezen.

Het uitbrengen van een sleeptros naar de „Turin” was een gevaarlijk werk, want het vaartuig lag midden in het mijneveld. Voorafgegaan door twee roeibootten, die zooveel mogelijk de mijnen aanwezen en de richting aangaven, trotseerde de „Titan” het gevaar en bij de „Turin” gekomen, werd de sleeptros vastgemaakt. Het bakboordsanker werd gelicht, doch de stuurboordsankerketting, welke niet was los te krijgen, werd doorgehakt en des avonds 7 uur zette de sleepboot zich langzaam in beweging. Anderhalf uur later had de vijfde ontploffing aan het voorschip plaats.

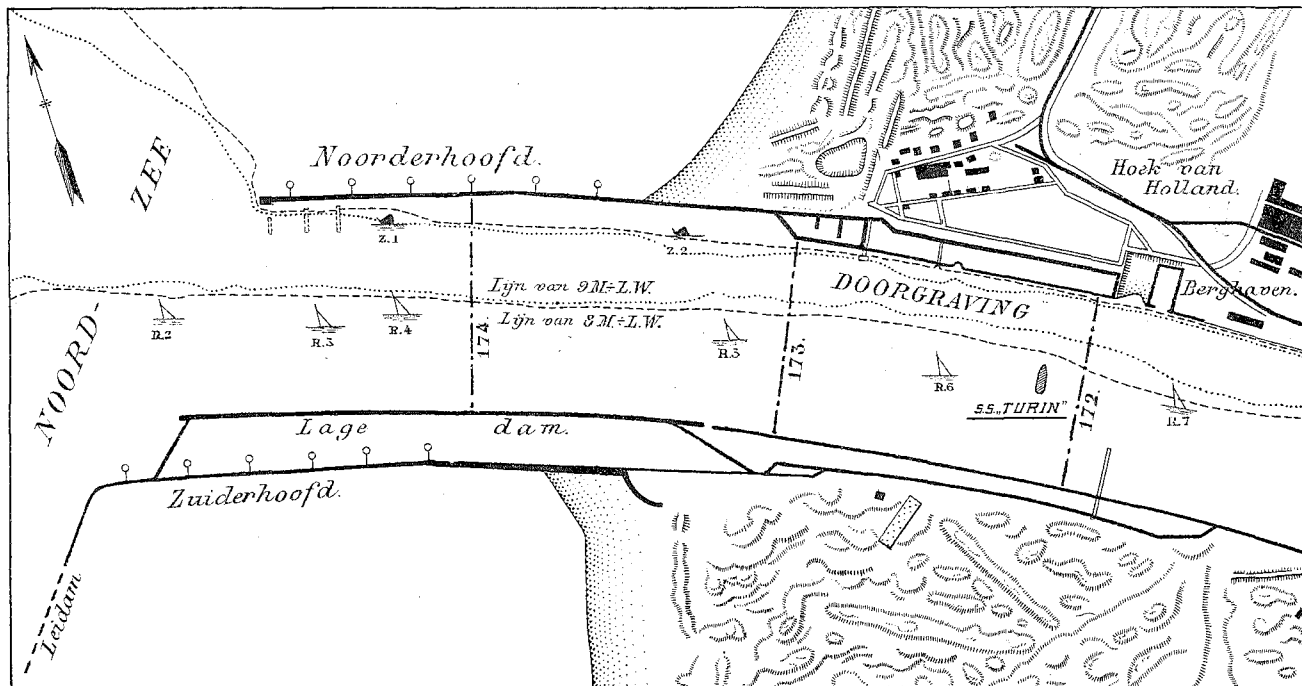
Tegen 11 uur 's avonds kwamen nog 3 sleepbooten, de „Cyclop”, de „Neptunus” en de „Assistent”, de sleepkracht versterken. De diepgang van het schip bedroeg toen vóór ongeveer 70 en achter 97 d.M.

Den volgenden dag, zijnde den 16 Juni, bij mooi weer en rustige zee geraakte het stoomschip des morgens 7 uur aan den grond, doch des namiddags 2 uur kwam het bij hoog water weder vlot en werd de reis voortgezet; het vaartuig had toen ongeveer 20° slagzijde naar bakboord. In den morgen van 17 Juni werd de reede van IJmuiden bereikt, alwaar begonnen werd de lading te lossen om den diepgang van het achterschip te verminderen. Het bleek echter niet mogelijk het schip door uitlossing van een deel van den deklust belangrijk te lichten en daar het bovendien groote slagzijde had, zoodat het niet door de sluzen van IJmuiden mocht worden geschut, werd nog dien zelfden dag besloten naar Hoek van Holland op te stoomen. Ongeveer te middernacht voorgaats den Rotterdamschen Waterweg gekomen, kwam een loods aan boord, volgens wiens aanwijzing de sleepbooten ten anker gingen.

Den 18 Juni des voormiddags 11 uur werd aangevangen de „Turin” door drie sleepbooten, de „Titan” (pl. m. 1000 I. P. K.), de „Cyclop” (pl. m. 500 I. P. K.) en de „Blankenburg” (pl. m. 500 I. P. K.), den Waterweg binnen te slepen, doch omstreeks 1 uur 30 min. n.m. geraakte het stoomschip, dat een vermoedelijken diepgang had van 94 d.M., tengevolge van het gieren bij den sterken vloed, aan den grond. Daarbij werd het door zijne eenigszins schuine ligging ten opzichte van de stroomrichting, door den vloed tegen den wal gedrukt, met het gevolg, dat het niet meer was vlot te krijgen.

Figuur 1.

SITUATIE VAN HET OP 18 JUNI 1917 IN DE DOORGRAVING  
TE HOEK VAN HOLLAND AAN DEN GROND GEVAREN STOOMSCHIP  
TURIN.



SCHAAL 1 : 25.000.

Het bleef zitten op ongeveer 150 M. beneden kilometerraai 172, 260 M. uit den rechteroever en 60 M. benoorden de spitse tonnenlijn. De ligging van het vaartuig is te zien op fig. 1.

II. *Lichten van het in de Doorgraving gezonken vaartuig  
en vervoer naar de Vulcaanhaven tusschen  
Schiedam en Vlaardingen.*

Zoo spoedig mogelijk werden pogingen in het werk gesteld om het schip vlot te brengen. De sleepbooten „Titan” en „Cyclop” konden het vaartuig wel met den kop voor den stroom, doch niet vlot krijgen. Na twee uur tevergeefs trekken, maakten de beide sleepbooten los en gingen nabij het schip ten anker. Het stoomschip, aan zich zelf overgelaten, draaide ongeveer te vijf uur namiddag, tijdens sterke eb plotseling dwars op de richting van den stroom en bleef zoo liggen.

Om den diepgang van het stoomschip te verminderen, werd den volgenden morgen begonnen de deklast van het achterschip in een lichter over te brengen. Des namiddags tijdens hoogwater werd door beide sleepbooten opnieuw vastgemaakt en getracht het stoomschip in de stroomrichting te brengen, doch tevergeefs.

Met lossen werd opnieuw voortgegaan. In den voormiddag van den 19den Juni, toen ongeveer 30 standaard hout gelost waren, ging het vaartuig door den sterken ebstroom c. a. 50° naar bakboord overhellen, met het gevolg dat een gedeelte van de deklading weg spoelde. Bij den volgenden vloed richtte het zich weer op, tot het ongeveer 15° slagzijde naar bakboord had; dit herhaalde zich bij elke wisseling van het getij.

Door de werking van eb en vloed veranderde de stand van het vaartuig dus voortdurend. Tijdens de eb kreeg het veel slagzij, zoodat het na enkele dagen soms nagenoeg plat op het water viel. terwijl het zich tijdens den vloed weer oprichtte.

Op 21 Juni des namiddags 3 uur draaide het schip met den inzettenden vloedstroom iets naar stuurboord uit; 's avonds met het inzetten van de eb draaide het wederom naar bakboord uit.

Er heeft zich dus hier hetzelfde verschijnsel als bij vroeger gestrande vaartuigen voorgedaan, nl. dat het wrak niet onbeweeglijk stil lag, doch door de werking van eb- en vloedstroom steeds aan

eenige draaiing om zijn verticale as onderhevig was. Dit verschijnsel is laatstelijk ook waargenomen bij het in 1913 in den mond van de haven van IJmuiden gezonken stoomschip „Eastwell”.

Tegen 9 uur 's avonds helde het vaartuig met den sterken ebstroom  $90^{\circ}$  over en lag dus geheel op zijde. Wel richtte het zich bij vloed weder eenigszins op, doch de „Turin” kon van toen af aan als gezonken worden beschouwd. Een en ander is duidelijk te zien op de figuren 2 en 3.

Aangezien de ligging van het wrak van lieverlede ongunstiger begon te worden en het zich liet aanzien dat de pogingen van de bergers zouden falen, werd het dezerzijds gewenscht geacht zoo spoedig mogelijk de aankondiging, als bedoeld in art. 1 en 2 der Wet van den 23sten Juli 1885 (Staatsblad n<sup>o</sup>. 151), in de Staatscourant te doen plaatsen.

Wel scheen het nog niet noodzakelijk onmiddellijk tot de opruiming van Rijksweg over te gaan, doch er was alle reden om aan te nemen dat de bergers eerst zelf de kostbare lading hout van het dek en uit de ruimen van het schip zouden trachten weg te halen en dan het casco, waarvan de lichte alsdan door het instroomen van slib en zand hoogst bezwaarlijk zou zijn, ter verdere opruiming aan het Rijk zouden overlaten. Om zoo noodig onverwijld handelend te kunnen optreden, moest dus eerst aan de door de Wet gevorderde formaliteiten worden voldaan.

Op 23 Juni werd door den Minister van Waterstaat in de Staatscourant bekend gemaakt dat tot opruiming van de „Turin”, en voor zooveel noodig van de lading, van Rijksweg zou worden overgegaan na verloop van 2 dagen na bovengenoemden datum.

Inmiddels werd door de bergers voortgegaan met het lossen van hout en het bergen van de zich op het dek bevindende waardevolle voorwerpen. Op Zondag 24 Juni kwam de lichte „Buffel” van de Nieuwe Berging-Maatschappij uit Maassluis langs zij en werden 4 lieren en andere dekvoorwerpen van het vaartuig afgesloopt en geborgen. Het was toen duidelijk dat geen ernstige pogingen meer in het werk zouden worden gesteld om het vaartuig in zijn geheel uit de rivier te verwijderen, zoodat de ondergeteekende het oogenblik gekomen achtte om het verder weghalen van de waardevolle voorwerpen te voorkomen, door het vaartuig onder beheer van den Rijkswaterstaat te stellen en zelf voorbereidende



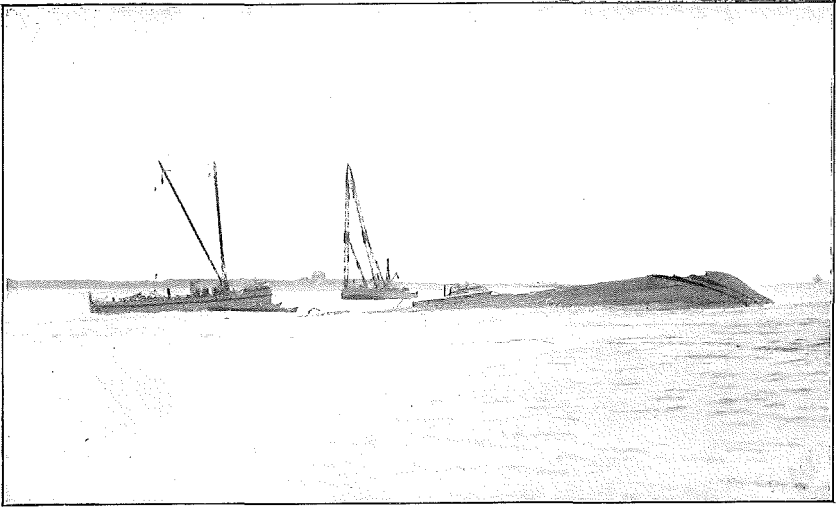


FIG. 2.

Ligging van het s. s. „Turin”, nadat het door den ebstroom is plat gevallen. Door duikers worden staaldraden en kettingen ondergebracht. Hoek van Holland 28 Juni 1917.

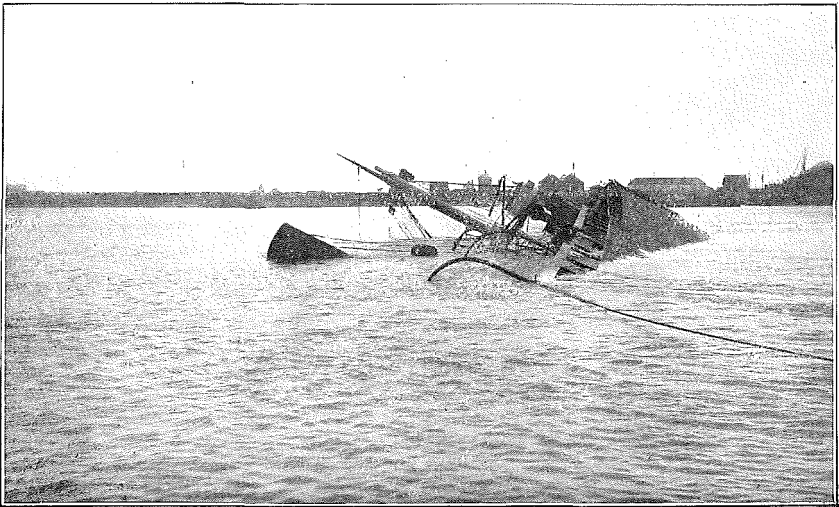


FIG. 3.

Door den vloedstroom is het plat gevallen s. s. „Turin” iets gerecht.

maatregelen voor algeheele opruiming te nemen; aan de bergers werd verzocht het wrak te verlaten en de toegang tot het vaartuig werd een ieder ontzegd.

In het belang van de scheepvaart op den Rotterdamschen Waterweg was lichting van het wrak in zijn geheel meer gewenscht dan slooping en partieele wegruiming. Eerst wanneer zou blijken dat lichting niet mogelijk was, zouden maatregelen zijn te nemen het vaartuig op andere wijze op te ruimen.

Opruiming in zijn geheel had nl. deze groote voordeelen:

1<sup>o</sup>. dat daarmede niet zooveel tijd zoude heengaan;  
2<sup>o</sup>. dat geen afkomende deelen in den rivierbodem zouden geraken en later gevaar voor baggermaterieel of andere vaartuigen zouden opleveren;

3<sup>o</sup>. dat de waarde van het afkomende grooter zoude zijn en dus de kans dat de kosten die waarde zouden overtreffen, geringer.

Op grond daarvan werd den volgenden morgen aan W. A. VAN DEN TAK te Rotterdam, de Nieuwe Berging-Maatschappij (DIRKZWAGER) te Maassluis en de Stoombootrederij voor het slepen van schepen aan het Nieuwe Diep en te IJmuiden van en naar zee (ZUR MÜHLEN) te Amsterdam, telegrafisch prijsopgave gevraagd voor het lichten en naar Rotterdam vervoeren van het gezonken stoomschip met lading en werd de opening der biljetten bepaald op 27 Juni d. a. v., te half tien ure voormiddag.

Bij de opening der ingekomen antwoorden bleek, dat alleen W. A. VAN DEN TAK te Rotterdam eene aanbieding deed en dat de beide andere uitgenoodigde firma's schriftelijk verklaarden geene aanbieding voor het lichten te kunnen doen.

De inschrijving van VAN DEN TAK bedroeg f 124 224,—, welke som, in verband met de uiterst bezwarende omstandigheden, waaronder de lichting en het vervoer moesten plaats hebben en het groote risico, dat dientengevolge daaraan verbonden was, alleszins aannemelijk werd geacht. Derhalve werd het werk onmiddellijk aan den eenigen inschrijver opgedragen en met dezen eene overeenkomst gesloten.

Krachtens die overeenkomst verbond VAN DEN TAK zich tot het lichten van het vaartuig en het vervoeren daarvan naar een aan te wijzen plaats buiten de rivier. Indien het den aannemer niet gelukte het vaartuig te lichten, dan zou de overeenkomst

geacht worden te zijn ontbonden, zonder dat de aannemer eenig recht op schadevergoeding voor het reeds door hem verrichte zoude hebben.

Tengevolge van deze bepaling had de Staat geenerlei risico. Mocht toch blijken, dat het lichten niet zou gelukken, dan behoefde niets te worden betaald; zouden de pogingen van den aannemer wel slagen en derhalve het bedrag der aannemingsom moeten worden uitgekeerd, dan zou de waarde van het vaartuig met de lading belangrijk grooter zijn dan de kosten der lichting, zoodat de Staat dus voor beide gevallen gedekt was.

Nog dienzelfden dag werd door VAN DEN TAK, in samenwerking met de Stoombootrederij L. SMIT & C<sup>o</sup>. en den bekenden duiker M. SPERLING, een aanvang gemaakt met de werkzaamheden, met het gevolg, dat reeds des avonds een lichte staaldraad door het schroefraam van het schip was aangebracht. Bij peiling bleek, dat op het achterschip 4 M. water stond en het vaartuig reeds pl. m. 2 M. diep in het zand gewerkt was.

Nadat op 30 Juni een zestal zware kettingen en twee staaldraden waren ondergebracht, werd den 1sten Juli een aanvang gemaakt met behulp van de drijvende bokken „Adelaar” (140 ton), „Titan” (125 ton), „Hercules” (80 ton) en „Albatros” (60 ton) het stoomschip te lichten. Het vaartuig kon hierdoor tot 6 à 7 M. gelicht worden. Met behulp van de sleepbooten „Witte Zee” (1200 I. P. K.), „Rozenburg” (500 I. P. K.), „Blankenburg” (500 I. P. K.), „Charlois” (350 I. P. K.), „Pernis” (300 I. P. K.) en „De Boer” (300 I. P. K.) werd het vaartuig 20 M. meer oostwaarts uit de oude put aan den grond gezet. Later in den middag vertoonde het schip neiging om bij eb rond te draaien, doch het werd door de bokken recht gehouden. Om het vaartuig zooveel mogelijk te lichten, werd aangevangen met het afnemen van de nog op het dek aanwezige voorwerpen.

Den volgenden morgen werd het vaartuig met behulp van de vorengenoemde bokken en sleepbooten ongeveer 40 M. hoogerop geplaatst, waarna werd voortgegaan met het bergen van zware dekvoorwerpen en tevens veel zand over boord werd gewerkt.

Op 3 Juli werden nog 2 staaldraden ondergebracht ten behoeve van de bok „De Ridder” (50 ton) en nadat alle bokken hadden aangeslagen, werd het vaartuig met behulp van de sleepbooten

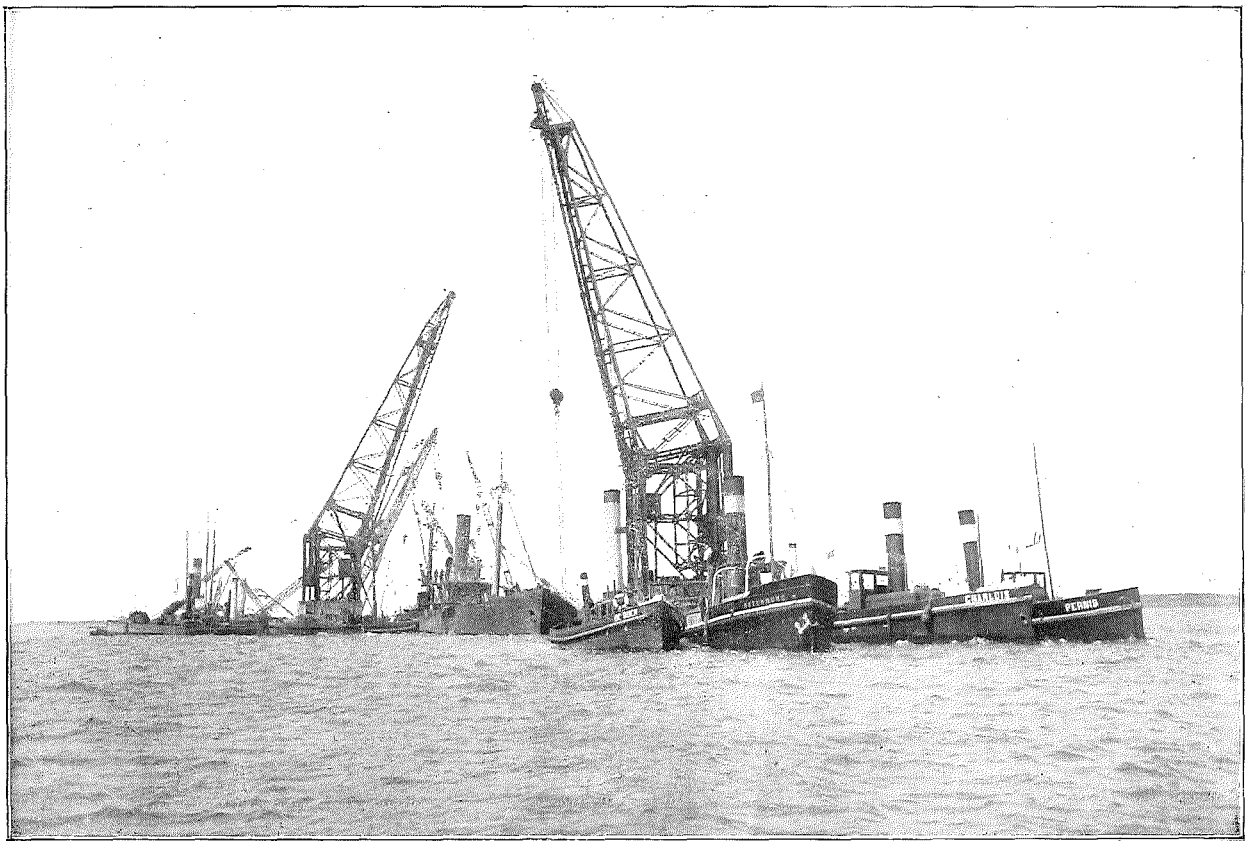


FIG. 4.

Hangende in zes bokken wordt het s. s. „Turin” met den vloed opgeslept. Maasvlucht 3 Juli 1917.

„Rozenburg”, „Pernis”, „de Boer” en „Charlois” vóór en „Blankenburg” en „Company” (300 I. P. K.) achter, vlot gesleept en vóór den vloed in de richting van Rotterdam opgevaren. (Zie fig. 4.) In verband met den krachtigen vloedstroom werd later de zeesleepboot „Witte Zee” achter vastgemaakt. Even voorbij Maassluis brak een der kettingen van de bok „Titan”, waardoor het voorschip plotseling  $1\frac{1}{2}$  M. wegzank en het vaartuig, om verdere ongelukken te voorkomen, zoo spoedig mogelijk aan den grond werd gezet.

Wel werden spoedig weder twee zware kettingen onder het voorschip en een reserve-ketting door de kluisgaten aangebracht en de bok opnieuw aangeslagen, doch aangezien verder opvaren door het invallen van de eb niet mogelijk was, werd het vaartuig nog iets hooger opgebracht en omstreeks 3 uur 30 's namiddags nabij kilometterraai 159, op ongeveer 120 M. uit de rechter normaallijn aan den grond gezet. De sleepbooten bleven voortdurend vastgemaakt om het vaartuig recht op den stroom te houden. Gedurende het verdere van den dag werden nog eenige dekvoorwerpen, alsmede zand, van het vaartuig verwijderd.

De inmiddels aangevangen onderhandelingen met de gemeentelijke havenautoriteiten van Rotterdam betreffende het naar die gemeente vervoeren van het wrak en de opname daarvan in het gemeentelijke droogdok, hadden nog geen resultaat opgeleverd. Derhalve werd de „Turin”, hangende in een 6-tal bokken, door de sleepbooten „Witte Zee”, „Rozenburg”, „Blankenburg” en „Pernis” vóór en „Charlois” en „de Boer” achter, weder vlotgebracht, naar Vlaardingen opgesleept en aldaar te 6 uur 30 's namiddags in den mond der Vulcaanhaven aan den grond gezet.

Den 6den Juli 's morgens werd het vaartuig opnieuw opgepakt en een weinig hoogerop aan de oostzijde der haven neergezet. Bij onderzoek bleek het schip zoodanig beschadigd te zijn, dat het niet dicht te maken was.

Daar het vaartuig ongeveer  $1\frac{1}{2}$  M. in de slib was weggezakt en alzoo de kiel of het vlak van het schip moeilijk was te onderzoeken, werd het des avonds weder naar de westzijde van de haven verhaald en aldaar aan den grond gezet. Vóór het invaren van de haven waren nog eenige kettingen onder het vaartuig doorgehaald, zoodat totaal 11 kettingen en 2 staaldraden waren ondergebracht.

### III. *Verdere werkzaamheden en vervoer naar Rotterdam.*

In afwachting van eene beslissing der gemeentelijke havenautoriteiten of het vaartuig in het gemeentedok te Rotterdam zou kunnen worden opgenomen, werd geregeld voortgegaan met het afnemen van verschillende voorwerpen, om het schip lichter te maken.

Op 16 Juli werden twee grondbakken met een 24 tal zware Amerikaansch grenenhouten balken aangevoerd, om het vaartuig op te vijzelen. Daartoe werden de elevatorbakken langs zij en aan weerszijden van het schip gemeerd en de Amerikaansch grenen balken dwars over het schip op de elevatorbakken neergelegd.

Het schip werd toen door kettingen aan die balken opgehangen en geleidelijk opgevijzeld, terwijl de bokken „Titan”, „Adelaar”, „Hercules” en „Albatros” daarbij hulp verleenden.

Op 18 Juli des namiddags 2 uur 30 min. kwam het schip vlot en werden de sleepbooten „Vlaardingen”, „Charlois”, „Engineering” vóór en de sleepboot „Kijkduin” achter vastgemaakt om de Vulcaanhaven uit te varen. De sleepbooten waren echter niet krachtig genoeg om het diepgaande schip met elevatorbakken en hijschbokken tijdens den sterken vloed uit de haven in de rivier te slepen. Het drijvende complex was nauwelijks halverwege uit de haven gevaren, toen het door den vloedstroom gegrepen en tegen den wal aangedrukt werd.

Wel kon het schip door de sleepbooten recht op den stroom worden gehouden, maar van opslepen was geen sprake. Daarvoor moest het volgend getij worden afgewacht. De aannemer hoopte het schip alsdan naar de Maashaven te kunnen vervoeren en het daar nog zooveel te lichten, dat het in het gemeentelijk droogdok zou kunnen worden opgenomen.

Het schip had een diepgang van 28 voet en zou met de beschikbare middelen nog ruim een voet kunnen worden gelicht; het dok kon schepen met een diepgang van ten hoogste 27 voet opnemen, indien, zooals bij het dokken van diepgaande schepen gebruikelijk was, de kielblokken van den dokvloer zouden worden verwijderd. Dit laatste werd echter door den gemeentelijken dokmeester ten aanzien van de „Turin” bezwaarlijk geacht uit vrees dat alsdan de ruimte tusschen het vlak van het schip en den dokvloer te gering zou zijn om eventueele gaten in het vlak te her-

stellen. De dokmeester meende derhalve niet verantwoord te zijn de kielblokken weg te nemen, waardoor de nuttige diepte van het dok tot slechts 25 voet was teruggebracht. Om in het dok te kunnen worden opgenomen, zou het schip dus nog 3 voet gelicht moeten worden. Dit was met de beschikbare middelen niet mogelijk, doch de aannemer had er op gerekend het schip gedurende enkele uren in de Maashaven aan den grond te mogen zetten en het dan met behulp van nog enkele sterke drijvende kranen zoo hoog te lichten, dat opneming in het dok mogelijk zou zijn.

Den volgenden morgen deelde het gemeentelijk havenbestuur echter mede, dat het schip in geen geval in de Maashaven aan den grond gezet mocht worden en dat het die haven zelfs niet mocht binnen varen, vóórdat de diepgang tot 25 voet zou zijn teruggebracht. Dit was een groote tegenslag voor den aannemer, want de firma die de kranen ter beschikking zou stellen, had daarbij het uitdrukkelijk beding gemaakt, dat deze niet in belasten toestand over de rivier mochten varen uit vrees voor averij. Tegen het uitsluitend gebruik in de Maashaven van de kranen, welke eigendom waren van een vreemde natie en tengevolge van den oorlog nog niet naar de plaats van bestemming konden worden vervoerd, bleek geen overwegend bezwaar te bestaan, omdat het gevaar voor aanvaringen in de haven minder groot werd geacht dan in de stroomende rivier.

Nu de groote kranen dus geen hulp konden verleen en de diepgang van het schip tot 25 voet moest worden teruggebracht, bleef den aannemer niets anders over dan het schip wederom aan den grond te zetten en nadere middelen te beramen den diepgang te verminderen.

De meest geschikte plaats daartoe was een kleibank aan den rechteroever der rivier boven den mond der Vulcaanhaven, alwaar het schip dienzelfden middag neergezet en allereerst getracht werd de gaten zooveel mogelijk te dichten.

Daartoe kwam allereerst in aanmerking de machinekamer. Bij het duikeronderzoek bleek dat de deuren van de machinekamer, naar den tunnel en naar de reservebunkers, open stonden en door de mijnontploffingen zoodanig waren beschadigd dat zij niet konden worden gesloten. Zij werden met groote moeite uitgenomen en vervangen door houten deuren die met vilt en mos werden dichtgemaakt. Na de uitvoering van deze werkzaamheden werd getracht

de machinekamer met de pompboot „Blankenburg” ledig te pompen, doch dit bleek onmogelijk. Een daarna ingesteld duikeronderzoek maakte uit dat de huid van het vaartuig ernstig was beschadigd en de waterdichte schotten op vele plaatsen van den scheepswand waren afgeweken.

Het vaartuig kon dus niet gedicht en met de beschikbare hulpmiddelen niet gelicht worden, tenzij het aanzienlijk lichter zou zijn gemaakt. Derhalve werd na rijp beraad besloten den geheelen bovenbouw van het schip gelijkdeks af te sloopen. Gelijktijdig werd met het dichtmaken van gaten en scheuren voortgegaan, terwijl eene groote centrifugaalpomp werd aangevoerd, welke door stoom van de sleepboot „Blankenburg” gevoed, dagen lang zand uit den kolenbunker verwijderde. Bovendien werd het zand, dat in het stookruim nabij den kolenbunker ruim 2 M. hoog lag, door duikers in mandjes geschept en met een bok opgebracht. Hoewel dit werk uiterst langzaam ging, was het op 25 Juli zoover gevorderd, dat zoo nu en dan door duikers kon worden aangevangen met het dichten van gaten in het waterdichte schot tusschen het stookruim en het achterlaadruim. Aan de buitenzijde van het vaartuig werden bovendien verscheidene spieën in de scheuren geslagen, terwijl vele houten proppen werden geplaatst in de nagelgaten, waaruit de nagels blijkbaar door den schok der zware mijnontploffingen, waren uitgesprongen. Zoo nu en dan werd met behulp van de groote centrifugaalpomp met een 10-duimsslang (cap. 800 ton per uur) en de pompboot „Blankenburg” met 3 zes-duimsslangen (cap. 400 ton per uur) proefgepompt, waarbij niet meer dan één voet water kon worden weggemalen.

Daar de toegang tot de gaten en het verbogen waterdichte schot door het vast opgestapelde hout van de ruimen af niet mogelijk was, konden geen andere afdeelingen dan machinekamer en stookruim voor droogmaking in aanmerking komen en moest de dichting van uit de machinekamer plaats vinden.

Ook werd beproefd gebruik te maken van het drijfvermogen der beide stoomketels. De kranen der ketels werden, voor zooveel zulks door de duikers kon geschieden, afgesloten en de beneden-uitlaat geopend. Daarna werd van boven af lucht in de ketels geperst, doch die lucht ontsnapte weder vrij spoedig door niet ontdekte openingen, zoodat ook deze poging gefaald heeft.



Nadat vervolgens verscheidene nieuw gevonden gaatjes en scheurtjes gedicht waren, werden de waterpompen opnieuw in werking gesteld en bleek dat ruim een meter water kon worden weggepompt. Bij het stopzetten der pompen stroomde de machinekamer in zeer korten tijd weer vol water, zoodat nog groote lekken aanwezig moesten zijn. Die lekken waren tijdens het afpompen van de machinekamer betrekkelijk gemakkelijk te vinden, omdat vóór de gaten een groote trek van het instroomend water ontstond. Derhalve werd van tijd tot tijd met de pompboot „Banka” proefgepompt, doch het was niet mogelijk met die eene pomp meer dan 15 c.M. af te pompen.

Het vermoeden rees toen, dat nog groote lekken aanwezig zouden zijn achter zand- en kolenmassa's, welke moesten worden overgewerkt, alvorens de gaten te kunnen dichten. Nadat de buikdenning was bereikt, werd geheel onder in op den dubbelen bodem van het schip een kastje gevonden, het zoogenaamde kastje van billspijpen; dat geheel van den buitenwand was afgeweken, terwijl het schot zoodanig was beschadigd, dat herstelling onmogelijk was. Dit kastje werd daarom geheel opgevuld met jute en zakken en toen bleek het mogelijk om met de pompbooten „Blankenburg” (cap. 400 ton per uur), „Banka” (cap. 700 ton per uur), „Duitschland” (cap. 400 ton per uur), „België” (cap. 400 ton per uur) en de groote aan dek geplaatste centrifugaalpomp (cap. 800 ton per uur) het water in de machinekamer ongeveer 2 M. af te pompen. Werd echter een der pompen afgezet, dan ging het water in het machineruim wederom stijgen. Vermoedende, dat het vlak van het schip beschadigd was en dat onder de ketels een gat zou zijn, werden de ketelappendages zooveel mogelijk losgemaakt en de ketels uitgenomen en bij het andere zware materiaal op het terrein van de Vulcaanhaven opgeslagen. Bij het vervolgens ingesteld duikeronderzoek bleek, dat ter plaatse van de ketels wel eene groote massa zand en slib aanwezig was, doch van gaten viel niet veel te bespeuren. Ook werd door duikers voortdurend gezocht naar andere gaten, eveneens zonder gevolg.

Door het afnemen van den geheelen bovenopbouw en de stoomketels en het afpompen van 2 M. water, was het vaartuig ongeveer 350 ton lichter geworden, zoodat het toen mogelijk geacht werd met behulp van sterk pompmaterieel en sterke bokken het

vaartuig tot den veroorloofden diepgang te lichten en steeds pompende het dok binnen te varen.

Nadat een groote donkey-ketel voor de centrifugaalpomp was geplaatst en de balken gesteld waren, werden op 28 Augustus de vijzels aangezet en gelukte het om het vaartuig met behulp van de bokken „Titan”, „de Ridder”, „Adelaar” en „Hercules” tot den geoorloofden diepgang te lichten. De steeds toenemende zuidwestelijke wind maakte echter het opvaren niet mogelijk, zoodat het schip wederom aan den grond gezet werd.

Het weer bleef de eerstvolgende dagen te ruw om wederom eene poging tot lichten te doen, doch op 31 Augustus ging de wind liggen en veranderde de weersgesteldheid zich ten goede, zoodat die dag gunstig geacht werd om met de aaneengekoppelde vloot naar Rotterdam op te stoomen.

De pompbooten „Banka”, met 3 zes-duimsslangen, en „Blankenburg”, met 1 tien-duimsslang, alsmede de groote centrifugaalpomp met 1 twaalf-duimsslang werden in werking gesteld en konden  $1\frac{1}{2}$  M. water uit de machinekamer wegpompen, welk verschil ook met het opkomen van den vloed kon worden behouden. De drijvende bokken „Titan” en „de Ridder” werden aan den voorstevan, en „Adelaar” en „Hercules” achter aangeslagen en met behulp van de elevatorbakken met balken werd het schip wederom opgevijzeld en des middags vlot gebracht. De diepgang van het vaartuig bedroeg toen  $24\frac{1}{2}$  voet. Vervolgens werden de sleepbooten „Lauwerzee” (500 I. P. K.), „Company” (300 I. P. K.) en „Slipway” (300 I. P. K.) vóór en „Charlois” (350 I. P. K.), „Vlaardingen” (300 I. P. K.) en „Duitschland” (250 I. P. K.) achter vastgemaakt en te drie uur 's middags aangevangen het vaartuig met den achtervloed naar Rotterdam te vervoeren. (Zie fig. 5.)

Na twee uren langzaam stoomen werd de Maashaven zonder eenig ongeval ingevaren en het vaartuig vlak voor het dok even aan den grond gezet, daar de bok „Titan” moest overvieren, om steeds lichtende buiten het dok te kunnen varen. De groote sleepbooten werden toen losgemaakt, waarna de kleinere het vaartuig binnen sleepten.

Toen het schip bijna geheel in het droogdok gesleept was, stootte een der kettingen tegen de kielblokken, met het gevolg, dat het vaartuig, waarvan de achterstevan nog 6 M. buiten het dok uitstak, niet verder kon worden binnengesleept. Dit was echter geen overwegend bezwaar om het schip te dokken, zoodat de

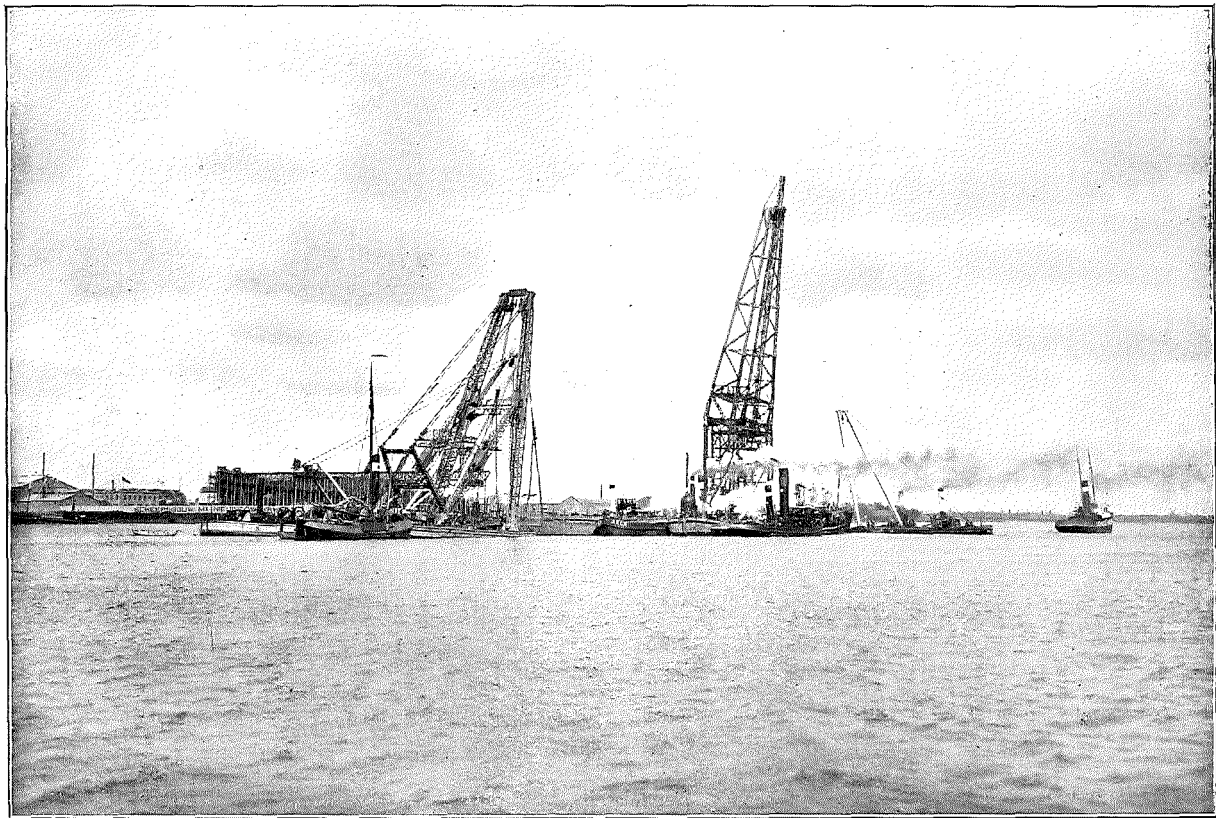


FIG. 5.

Hangende in vier bokken en twee elevatorkakken wordt het vaartuig naar Rotterdam vervoerd. Schiedam 31 Augustus 1917.

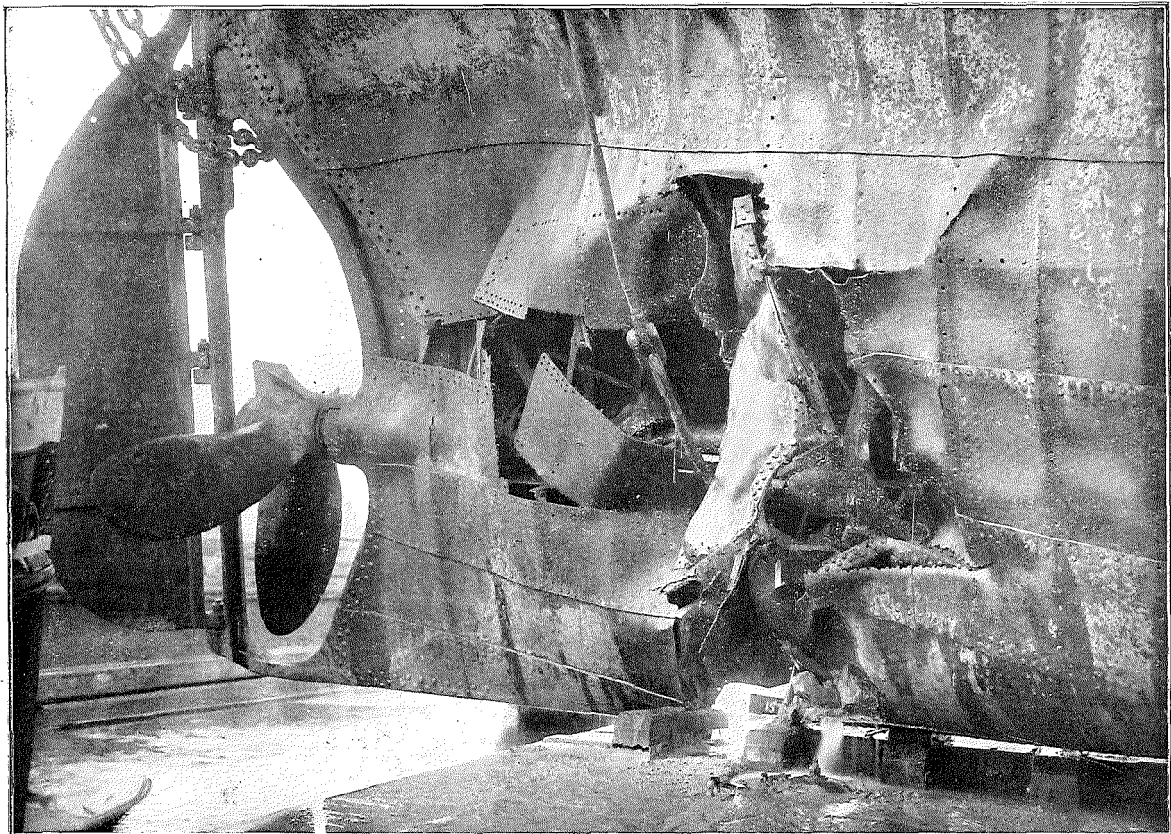


Fig. 6.

Gezicht op het vernielde achterschip van stuurboords-zijde gezien; de roerkoning en twee schroefbladen zijn afgebroken.  
Gemeentelijk droogdok te Rotterdam 1 September 1917.

bokken, sleepbooten en elevatorbakken werden losgemaakt en een begin werd gemaakt met het afpompen van het dok. Daarmede werd denzelfden avond voortgegaan, totdat het 10-voetsmerk zichtbaar. Om het vaartuig recht te houden werden uithouders uitgebracht en schoren gesteld.

Den volgenden morgen werd met pompen voortgegaan, met het gevolg, dat het vaartuig omstreeks half elf droog stond en dit belangrijk bergingswerk voltooid was.

Toen het schip gedokt was, kon de toegebrachte schade gemakkelijk worden overzien en bleek het, dat de „Turin” door een vijftal mijnen getroffen moest zijn, twee aan stuurboord en drie aan bakboord.

Het aan stuurboordsboeg geslagen gat was niet groot, doch de uitwerking van de ontploffing scheen aldaar toch zeer ernstig te zijn geweest, want juist aan de andere zijde, aan bakboordsboeg waren de klinknagels uit de platen gesprongen.

Tijdens de mijnontploffingen aan weerszijden van het achterschip waren groote gaten geslagen en de platen van het schip sterk ingedeukt, terwijl de roerkoning en een tweetal schroefbladen gebroken waren en het achterschip geheel verwrongen en doorgezakt was. (Zie fig. 6.)

De gaten aan bakboordszijde nabij de commandobrug waren zeer groot en hadden, doordat de ontploffingen juist naast elkaar hadden plaats gevonden, een zeer groot gedeelte van den scheepsromp beschadigd, hetgeen ook aan stuurboordszijde, alwaar het vaartuig eenigszins naar buiten was uitgezet, zeer goed zichtbaar was. Ook naar het verbrokkelde hout in de ruimen te oordeelen, hadden de ontploffingen eene vreeselijke uitwerking gehad.

Het vlak van het schip was nagenoeg niet beschadigd, alleen de kimkielen waren hier en daar wat ontzet.

Na verwijdering van het bergingsmaterieel had de aannemer aan al zijne verplichtingen volgens de overeenkomst voldaan en werd het vaartuig door den Rijkswaterstaat overgenomen.

#### IV. *Naschrift.*

Is in het vorenstaande uitvoerig geschetst, met welke bezwaren van technischen aard de lichting en de berging van de „Turin” zijn gepaard gegaan, ook de administratieve behandeling van deze

aangelegenheid heeft moeilijkheden opgeleverd, wier vermelding niet van belang ontbloomt wordt geacht.

Nadat het vaartuig als gezonken was te beschouwen, deed zich al spoedig de vraag voor, hoelang door den beheerder van het vaarwater mag worden toegestaan dat de belanghebbenden zelf pogingen in het werk stellen om hun eigendom te bergen. Die vraag was in het onderhavige geval juist daarom van zooveel belang, omdat alle van de „Turin” afkomende deelen door de tijdsomstandigheden veel meer waarde hadden dan in gewone tijden en het dus voor de bergers zaak was om zoolang hun daartoe de vrije hand werd gelaten, zooveel mogelijk van het wrak en de lading weg te halen. Nadat de aankondiging, bedoeld in de artt. 1 en 2 der Wrakkenwet, op Zaterdagavond 23 Juni in de Staatscourant geplaatst en afdoende gebleken was dat de bergers geene ernstige pogingen tot lichting van het wrak deden, werd het wrak reeds den daaropvolgenden Zondagmorgen onder beheer van den Rijkswaterstaat genomen en den toegang aan een ieder ontzegd. Zulks geschiedde derhalve nog vóórdat de in de aankondiging genoemde termijn van 2 dagen was verstreken, doch werd noodig geacht om den Staat bij eventueele opruiming van Rijkswegen zooveel mogelijk voor verlies te vrijwaren. Van de zijde van belanghebbenden is op dien maatregel geen aanmerking gemaakt.

Dat de pogingen van belanghebbenden, om zelf het vaartuig te bergen, hebben gefaald, is vermoedelijk toe te schrijven aan de omstandigheid, dat het vaartuig eigendom was van eene Duitsche reederij. Wel is door die reederij met de firma, die later het vaartuig in opdracht van den Rijkswaterstaat heeft opgeruimd, onderhandeld, doch deze scheen weinig geneigdheid te hebben, zulks voor rekening van belanghebbenden te doen, vermoedelijk uit vrees van op de zwarte lijst der Entente-mogendheden te worden geplaatst.

Waar de onderhandelingen met de bedoelde kapitaalkrachtige combinatie, die ook, wat het benoodigde materieel betreft, de eenige aangewezenen scheen om het lichtingswerk tot stand te brengen, geen resultaat opgeleverd hadden, was het derhalve als zeker aan te nemen dat ook alle verdere pogingen van de zijde van belanghebbenden om zelf een contract voor berging af te sluiten, zouden moeten falen. Het behoeft geen nader betoog dat zulks voor de

Duitsche reederij minder aangenaam was, zoodat het aanleiding gaf tot het bij haar post vatten van de meening dat zij in casu geen voldoende medewerking ondervond.

Toen dan ook later bleek, dat het vaartuig in zijn geheel niet voldoende kon worden gelicht om in het gemeentedok van Rotterdam te worden opgenomen en alle bovendecks staande voorwerpen, hutten, brug, enz. werden afgebrand en weggenomen, stelde de reederij den aannemer bij deurwaardersexploit aansprakelijk voor alle schade, door diens toedoen aan het schip toegebracht. Terstond daarna werd den inspecteur der reederij, die volkomen bekend was met de samenstelling van het schip en de ligging en bevestiging der verschillende onderdeelen en dus alle gewenschte aanwijzingen kon geven en dientengevolge aan boord van het wrak was toegelaten, alle verdere toegang tot het vaartuig ontzegd.

Dien inspecteur was van den aanvang af vrije toegang verleend omdat toen reeds was uitgegaan van de onderstelling dat de reederij gebruik zou maken van hare bevoegdheid om krachtens art. 4 der Wrakkenwet het vaartuig na de lichter tegen betaling der gemaakte kosten terug te nemen. De belanghebbenden spraken zich daaromtrent echter niet uit, zoodat het den ondergeteekende zelfs op den dag der opname in het dok nog niet bekend was of zij hun eigendom weder wenschten terug te bekomen.

Zooals vroeger vermeld, hadden ook de onderhandelingen met de gemeentelijke havenautoriteiten betreffende de opname in het dok der gemeente Rotterdam niet het gunstig verloop dat aanvankelijk verwacht werd.

Om reden het vaartuig noch tijdelijk in de Maashaven mocht worden neergelegd, noch met den toen bestaanden diepgang van 27 voet in het gemeentelijk droogdok werd toegelaten, was de aannemer genoodzaakt den geheelen bovenbouw van het schip af te sloopen en de zware stoomketels en andere zware voorwerpen uit het schip te verwijderen. Als gevolg daarvan bleef van het schip niet veel meer over dan de door de mijnen beschadigde romp, waarvan de waarde heel wat geringer was dan die van het geheel opgebouwde schip. Tot dat sloopwerk werd dan ook noodgedrongen overgegaan. Indien het mogelijk geweest ware een der particuliere droogdokken tot dezelfde diepte als het gemeentelijk droogdok neer te laten, zou de ondergeteekende niet nagelaten

hebben dat dok als plaats der berging aan te wijzen; slooping van het schip zou dan zijn voorkomen en een belangrijk kapitaal voor de gemeenschap bespaard.

In het algemeen verdient het wel de voorkeur, zoo mogelijk een plaats voor de berging aan te wijzen, waarbij geen belangen van derden betrokken zijn, omdat de mogelijkheid niet is uitgesloten, dat het geborgene door den burgemeester-strandvonder in het openbaar moet worden verkocht, doch indien het niet anders kan, moet van dien regel worden afgeweken.

Het is een verblijdend verschijnsel dat bij twee groote scheepswerven het voornemen bestaat om een groot droogdok te doen aanbouwen.

Nadat het wrak ten slotte op 31 Augustus in het dok was opgenomen en het materieel des aannemers was verwijderd, rees de vraag of de belanghebbenden het vaartuig zouden terugnemen of dat het overeenkomstig de bepalingen der wet aan den burgemeester was over te dragen.

Daar de reederij zich hieromtrent niet uitliet, werd haar ten slotte op 3 September\* een termijn van tweemaal vier-en-twintig uren gesteld, binnen welken de beslissing omtrent de al of niet terugname van het vaartuig moest worden genomen. Dit hielp, want nog dienzelfden middag verklaarde de eigenaar zich bereid het vaartuig met alle afgekomen deelen over te nemen tegen betaling van een bedrag van f 124.224,—, welk bedrag werd gestort bij den Rijksbetaalmeester te Rotterdam, terwijl bovendien de dokkosten van het vaartuig van den datum der oplevering af voor rekening van belanghebbenden kwamen. Aldus kon het vaartuig op 4 September weder aan den eigenaar worden teruggeven. De quitantie van storting werd naar het Departement van Waterstaat opgezonden en daarmede was alle bemoeiing van de zijde van den Rijkswaterstaat beëindigd en een belangrijk werk verricht, zonder eenige kosten voor het Rijk.

Rotterdam, December 1917.

*De Ingenieur van den Rijkswaterstaat  
voor het 5de Rivierarrondissement,*

A. T. DE GROOT.