

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het motorschip „Oranje” met het tegenkomende motorschip „Willem Ruys” in de Rode Zee

Betrokkenen: de kapiteins van beide schepen

In de nacht van 5 op 6 Januari 1953 is het motorschip „Oranje”, dat op reis was van Suez naar Tandjong Priok, in de Rode Zee in aanvaring gekomen met het tegenkomende motorschip „Willem Ruys”. Beide schepen zijn ernstig beschadigd.

In overeenstemming met het voorstel van de inspecteur-generaal voor de scheepvaart besliste een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld bij artikel 29 der Schepenwet, dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze aanvaring en dat het onderzoek tevens zou lopen over de vraag, of niet het ongeval mede te wijten is aan de schuld van de kapitein van de „Oranje”, H.W. Hemmes, wonende te Amsterdam, en/of de kapitein van de „Willem Ruys”, C.C. Goedewaagen, wonende te Scheveningen.

Het onderzoek heeft plaats gevonden ter zitting van 28 April 1953, in tegenwoordigheid van de inspecteur-generaal voor de scheepvaart.

De Raad nam kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek der Scheepvaartinспекtie, waaronder processen-verbaal van verhoren van de kapitein van de „Oranje” en van de kapitein, de 2de-stuurman, de roerganger en de uitkijk van de „Willem Ruys”, zomede van een proces-verbaal van vóóronderzoek, afgenomen door de havenmeester te Tandjong Priok, houdende verhoren van de 1ste-stuurman, de 2de-, 3de- en 4de-stuurman, de 3de-machinist, twee uitkijken en twee roergangers van de „Oranje”, benevens de scheepsverklaringen, scheepsdagboeken en wacht-

boekjes van beide schepen, een uittreksel uit het scheepsdagboek van de „Oranje” en een koersdiagram en een aantal foto's van de „Willem Ruys”, en hoorde beide kapiteins als betrokkenen buiten ede. Slechts enige dagen vóór de zitting werd het koersdiagram van de „Oranje” overgelegd. Verder valt het op, dat de scheepsverklaring van de „Oranje” geen enkele bijzonderheid over de aanvaring vermeldt.

Als getuigen onder ede werden gehoord G.C. Boogerd, L. Moerland en R. Huisman, respectievelijk 2de-stuurman, roerganger en uitkijk op de „Oranje”, en M. C. van den Ouden, J. Droppert en L. Rog, respectievelijk 2de-stuurman, roerganger en uitkijk op de „Willem Ruys”.

De voorzitter zette de betrokkenen, aan wie voormelde beslissing was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hun gelegenheid tot hun verdediging aan te voeren hetgeen zij daartoe dienstig achtten, hun daarbij het laatste woord latende. Betrokkene H.W. Hemmes had zijn verdediging opgedragen aan mr. F. baron van der Feltz, advocaat, te Amsterdam, en betrokkene C.C. Goedewaagen aan mr. G. J. Lycklama à Nijeholt, advocaat, te Rotterdam, die zich bereid verklaarden deze taak te aanvaarden.

Uit de verklaringen en bescheiden is de Raad het volgende gebleken:

Het motorschip „Oranje” is een Nederlands schip, toebehorende aan de N.V. Stoomvaart Maatschappij „Nederland”, te Amsterdam. Het meet 20.166 bruto-registerton en wordt voortbewogen door drie schroeven, aangedre-

ven door drie motoren van samen 37.500 pk. De lengte is 187 m.

Het motorschip „*Willem Ruys*” is een Nederlands schip, toebehorende aan de N.V. Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, te Rotterdam. Het meet 21.119 bruto-registerton en wordt voortbewogen door twee schroeven, aangedreven door acht motoren van samen 32.000 pk. De lengte is 179 m.

Het motorschip „*Oranje*” vertrok op de reis van Amsterdam naar Tandjong Priok op 4 Januari 1953 te 11.29 uur uit Suez, met bestemming Colombo. De bemanning bestond, inclusief de kapitein, uit 462 personen; er waren 801 passagiers aan boord. De diepgang was vóór 85, achter 86 dm. Op de E.W. van 5 Januari was de koers 150° r.w. De vaart was 21,2 mijl. De wind was O.Z.O.Z., de zee licht golvend; het was mooi, helder weer. Op de brug bevonden zich de 2de-stuurman, G.C. Boogerd, de 4de-stuurman, D.H. Zijlmans, en een roerganger; voorop stond een uitkijk. Te 23.40 uur kreeg de 2de-stuurman op drie streken aan bakboord de vuren van twee schepen in zicht. Van het ene schip zag hij twee toplichten en het rode zijlicht, van het andere schip, dat een weinig links daarvan voer, de twee toplichten en een zee van licht van dekverlichting. Hij dacht, dat deze schepen, welke op tegenkoers lagen, de „*Oranje*” op 8 à 9 mijl afstand zouden voorbijvaren. Daar hij order had bij in zicht komen van de „*Willem Ruys*” de kapitein te waarschuwen en hij door gewisselde morsesignalen had vastgesteld, dat het ene schip de „*Willem Ruys*” was, liet hij dit de kapitein berichten. De kapitein kwam te 23.44 uur op de brug en nam het commando over. De kapitein wilde de „*Willem Ruys*” op ongeveer 2 mijl afstand aan bakboord passeren en gaf te 23.44 uur order het roer 15° over bakboord te leggen. Toen het schip goed draaide, gaf de kapitein order op koers 95° roer midscheeps. Het schip draaide nog door en werd te 23.45 uur gestut op koers 70° r.w. De 2de-stuurman heeft daarna gedurende ongeveer 8 minuten de „*Willem Ruys*” gepeild; hij meent, dat die peiling was tussen 110° en 120°. Er was tevoren geen afspraak gemaakt tussen de kapi-

teins over het passeren der beide schepen. Gewoonlijk wordt dit over bakboord gedaan. De tweede tegenkomer heeft geen last gegeven; deze was veel verder weg. De kapitein was zich bewust het initiatief van de manoeuvre te hebben genomen en de plicht op zich te hebben genomen uit te moeten wijken voor de „*Willem Ruys*”. Men nam niet waar, dat de „*Willem Ruys*” van haar koers afweek. Toen de peiling ongeveer 3° naar stuurboord doorzette, liet de kapitein te 23.55 uur veranderen tot 80° r.w. Te 23.57 uur werd veranderd tot 90° r.w. Het groene licht van de „*Willem Ruys*” is niet gezien; haar koerslijn is dus niet overschreden. Na 2 à 2½ minuut 90° voorgelegen te hebben, gaf de kapitein order s.b.-roer en werd zonder stutten veranderd tot 105°; één keer kwam de roerganger even op, maar dan werd bevolen hard s.b.-roer te geven en één korte stoot gegeven. Dit was te 23.58 uur; van de „*Willem Ruys*” zag men op koers 105° nog steeds de twee toplichten en het rode licht, toen op 5° aan stuurboord. Op het moment, dat de korte stoot werd gegeven, zag men toen de „*Willem Ruys*” naar bakboord draaien en haar groene zijlicht tonen en hoorde men twee korte stoten. De kapitein schatte de afstand op 2½ à 3 mijl en hij was van oordeel, dat zonder deze b.b.-beweging de schepen vrij van elkaar zouden zijn gevaaren op 1½ mijl afstand. De kapitein besloot het roer aan boord te laten liggen en gaf nog enige keren één korte stoot. De ander antwoordde enige keren met twee korte stoten. Toen de kapitein begreep, dat een aanvaring vrijwel niet was te voorkomen, besloot hij met roer stuurboord aan boord volle kracht door te lopen om misschien nog vrij te draaien en elkaar anders onder zo scherp mogelijke hoek te doen raken met zo gering mogelijk vaartverschil. Te 0.04 uur van 6 Januari zette de kapitein alle drie machines op volle kracht achteruit. Te 0.05 uur trof b.b.-boeg van de „*Oranje*” s.b.-boeg van de „*Willem Ruys*” onder ongeveer 40° koersverschil; daarna klapten de schepen tegen elkaar en waren onmiddellijk daarna weer vrij. Te 0.05 uur werd gestopt en van 0.06 tot 0.07 uur werd even volle kracht vooruitgeslagen. Het voorschip bleek zwaar beschadigd te zijn en te

0.07 uur werd bemerkt, dat vooruit brand was uitgebroken. Op verzoek bleef de „Willem Ruys” tot 3.45 uur in de buurt; toen was de brand geblust. In de loop van de dag werd de reis voortgezet.

De 2de-stuurman heeft bij het vóóronderzoek verklaard, dat hij zich niet de aanvankelijke peiling van de „Willem Ruys” herinnert; deze was tussen 110° en 120°. Toen koers was veranderd tot 70°, zette de „Willem Ruys” in acht minuten 3° door naar stuurboord. De kapitein veranderde daarom te 23.55 uur tot 80°; deze koers werd twee minuten gestuurd, de peiling veranderde toen niet meer. Te 23.57 uur werd veranderd tot 90°. Kort daarna werd veranderd naar stuurboord en weldra werd hard s.b.-roer gegeven met één korte stoot. Op dit moment was de afstand tot de „Willem Ruys” volgens de 2de-stuurman 3 à 3½ mijl. De „Willem Ruys” was nog aan stuurboord en had toen nog niet koers veranderd. Toen de „Oranje” 105° r.w. voorlag, was de „Willem Ruys” 3 à 5° aan stuurboord. Toen zag men dit schip koers veranderen naar bakboord. De 2de-stuurman schatte de afstand toen op 2 mijl.

De 1ste-stuurman kwam te 23.53 uur op de brug om de wacht over te nemen. Op dat moment werd 70° gestuurd; op drie streken aan stuurboord, op ongeveer 8 à 9 mijl afstand, zag hij de lichten van de „Willem Ruys” en iets achterlijker die van een ander schip. De 1ste-stuurman schat de afstand tussen de schepen op het moment, dat de „Oranje” 105° voorlag en waarnam, dat de „Willem Ruys” naar bakboord begon te draaien, op 3 mijl. Hij denkt, dat de afstand slechts 100 m was, toen de machines op volle kracht achteruit werden gezet. Hij schat de koers van de „Oranje” op het moment der aanvaring op 210°.

De klok in de machinekamer ging blijkbaar drie minuten achter bij de brugklok. De 3de-machinist zegt, dat te 0.01 uur volle kracht achteruit werd bevolen en te 0.04 uur alle machines werden gestopt.

De plaats van de aanvaring was 18°44' N.Br., 39°38' O.L.

Van de zijde van de „Willem Ruys” is verklaard, dat dit schip op 26 December 1952 van

Tandjong Priok vertrok met bestemming Rotterdam en op de H.W. van 5 Januari 1953 Perim passeerde. De diepgang was vóór en achter ongeveer 29'. De bemanning bestond, inclusief de kapitein, uit 482 personen; er waren 664 passagiers aan boord. Op de E.W. had de 2de-stuurman, M.C. van den Ouden, de wacht. Met hem waren op de brug de 4de-stuurman, een roerganger en een kwartiermeester; voorop stond een uitkijk. Het was goed helder weer, de koers was 329°, de vaart 18,2 mijl. Te 23.32 uur verkende de 2de-stuurman op drie streken aan bakboord, op naar schatting 15 mijl afstand, de lichten van een tegenkomer. Bij de door de „Willem Ruys” opgegeven tijden moet er rekening mee worden gehouden, dat de klok op dit schip vijf minuten achterliep bij die van de „Oranje”. Dit blijkt uit het feit, dat voor het moment van de aanvaring de „Willem Ruys” een tijd aan geeft, die 5 minuten vroeger is dan die van de „Oranje”. Hij wisselde morsesenen daarmee en bevond, dat dit het motorschip „Oranje” was. Tegelijk nam hij waar, dat dit schip naar bakboord veranderde en een koers voor ging liggen, welke hij schatte op 70 à 80° r.w. De 2de-stuurman had de 4de-stuurman de kapitein, die in de rooksalon was, laten berichten, dat de „Oranje” in zicht was en op grote afstand aan bakboord zou passeren. Toen de „Oranje” van koers veranderde, deelde de 2de-stuurman dit te 23.42 uur mee aan de kapitein, die ondertussen in zijn hut was gekomen. De kapitein kwam direct op de brug. Aan bakboord, twee streken voorlijker dan dwars, op een afstand van ongeveer 3 mijl, bevond zich een meeliggend schip, dat door de „Willem Ruys” snel werd opgelopen. De kapitein droeg de 4de-stuurman op de „Oranje” geregeld te peilen. Hij begreep, door de sterk gewijzigde koers van dit schip, dat het de „Willem Ruys” dichtbij wilde passeren. Hierover was tevoren geen afspraak gemaakt. De kapitein van de „Willem Ruys” wilde aanvankelijk niet naar de „Oranje” toe houden. Toen de meeligger even achterlijker dan dwars was gekomen, veranderde hij echter te 23.44 uur 5° naar bakboord en daarna nog drie keer 5°, zodat de „Willem Ruys” te 23.47 uur 309° r.w.

voorlag. De kapitein nam aan, dat, wanneer de „Oranje” op één streek aan bakboord zou zijn gekomen, zij weer naar stuurboord zou draaien om rood op rood elkaar te passeren. Te 23.48 uur werd de „Oranje” 290° r.w. gepeild en te 23.52 uur 297°. De meeligger aan bakboord was intussen tot één streek achterlijker dan dwars afgezakst op een afstand van 2 mijl. Om de dwarsafstand tot dit schip niet nog meer te verkleinen, liet de kapitein te 23.52 uur veranderen tot 316°. De „Oranje” zou zo gemakkelijk tussen de „Willem Ruys” en de meeligger kunnen passeren. De „Oranje” bleef vóórlangs liggen en de afstand werd geringer. Te 23.56 uur werd zij 302° gepeild en werd de afstand geschat op circa 2 mijl. De kapitein kwam, gezien de snelheid van beide schepen en de koers van de „Oranje” tot de conclusie, dat dit schip niet rood op rood wilde passeren. De 2de-stuurman stelde nog voor per morse-lamp naar de bedoeling van de „Oranje” te vragen, maar de kapitein achtte daarvoor de tijd te kort. Het nu nog uitwijken naar stuurboord door de „Oranje” zou naar de mening van de kapitein van de „Willem Ruys” een zeer gevaarlijke manœuvre worden. Bij mogelijk doorliggen van de „Oranje” en koershouden van de „Willem Ruys” zou dit schip waarschijnlijk op gevaarlijk korte afstand het achterschip van de „Oranje” passeren. De kapitein besloot te 23.57 uur, toen de afstand 1 à 1½ mijl was, bakboord uit te gaan en gaf order het roer half over bakboord te leggen en gaf twee korte stoten op de fluit. De „Willem Ruys” reageerde direct en begon naar bakboord te draaien. Toen de „Oranje” op één streek aan stuurboord was gekomen, hoorde men van dit schip één korte stoot en zag men, dat dit schip naar stuurboord begon te draaien. De kapitein achtte het logisch, dat de „Oranje” toen haar s.b.-beweging zou hebben gestut, daar anders ernstig gevaar dreigde. Hij overwoog de mogelijkheden voor zijn schip. Hij zou met volle kracht werkende machines en hard b.b.-roer in de b.b.-beweging kunnen volharden, hij kon vaart minderen en met hard b.b.-roer blijven doordraaien of volle kracht achteruitslaan. Hij besloot tot het eerste, daar hij van oordeel was, dat beide andere manœu-

vres het gevaar zouden vergroten, omdat vaartvermindering of achteruitslaan de b.b.-beweging zou kunnen vertragen en de aanvaringspositie ongunstiger maken. Hij achtte snelheid de enige kans om de dreigende aanvaring te voorkomen. Toen de „Oranje” recht vooruit was, was het roer al aan boord gelegd. De kapitein liet nog enige keren het sein van twee korte stoten herhalen. De „Oranje” draaide nu snel naar stuurboord en nog hoopte men, dat de schepen met elkaar mee zouden komen te liggen, zonder elkaar te raken. Toen de „Willem Ruys” 240° voorlag, werd zij te 0.00 uur van 6 Januari op s.b.-boeg geraakt door b.b.-voorschip van de „Oranje”, die toen ongeveer 200° voorlag. De schepen klapten daarna tegen elkaar aan en kwamen direct weer vrij. Te 0.01 uur werden de machines gestopt. De „Willem Ruys” had belangrijke schade, vooral aan de boeg. Zij is tot 3.45 uur bij de „Oranje” gebleven en vervolgde dan de reis.

De 2de-stuurman heeft verklaard, dat hij steeds overtuigd was, dat de „Oranje” rood op rood wilde passeren, en toen de kapitein te 23.54 uur twijfel uitsprak, antwoordde hij, dat hij dacht, dat de „Oranje” op het laatste moment nog stuurboorduit zou gaan. Toen de kapitein te 23.57 uur order gaf het roer half over bakboord te leggen, sloot de 2de-stuurman impulsief de W.D.-deuren. De 2de-stuurman heeft van de „Oranje” nog een korte stoot gehoord tussen de 2de en 3de keer, dat de „Willem Ruys” twee korte stoten gaf. De 2de-stuurman verklaarde, dat hij de eerste keer één korte stoot van de „Oranje” hoorde, toen dit schip ongeveer één streek aan stuurboord was en de onderlinge afstand 1½ à ¾ mijl was.

De roerganger heeft verklaard, dat de koers bij de aanvaring 240° was, maar dat het schip door de stoot draaide tot 210°.

Ter zitting verklaarde kapitein H.W. Hemmes, dat hij op de E.W. van 5 Januari 1953 de 2de-stuurman order had gegeven hem te roepen, wanneer de „Willem Ruys” in zicht zou komen. Hij werd aan het eind van de wacht gewaarschuwd en kwam te 23.44 uur op de brug. De toplichten van de „Willem Ruys”

waren te zien op drie streken aan bakboord, op ongeveer 14 mijl afstand. Rechts er van voer een andere tegenkomer. De 2de-stuurman had reeds met de seinlamp seinen gewisseld met de „Willem Ruys”. Betrokkene nam het commando over en liet de koers, die 150° r.w. was, veranderen tot 70° r.w., met de bedoeling de dwarsafstand te verkleinen en elkaar op 2 mijl afstand te passeren. Te 23.45 uur lag de „Oranje” 70° voor. Toen bleek, dat de „Willem Ruys” begon door te zetten, werd te 23.55 uur veranderd tot 80° r.w. en minder dan twee minuten later tot 90° r.w. Betrokkene had steeds het voornemen om elkaar rood op rood te passeren. Na hoogstens 2 à 2½ minuut 90° te hebben gestuurd, liet betrokkene te omstreeks 23.59 uur veranderen naar stuurboord. Hij schatte de afstand tussen de schepen toen op 3 mijl. De koers werd veranderd tot 95°, vervolgens tot 100° en 105° en toen de „Oranje” 105° voorlag, werd het roer stuurboord aan boord gelegd. De roerganger was op koers 100° even opgekomen met het roer, maar heeft niet gestut; het schip bleef stuurboord doordraaien en was al goed aan het draaien, toen hard stuurboord werd gecommandeerd. Toen de „Oranje” 105° voorlag, was de „Willem Ruys” op 5° aan stuurboord. Van dit schip waren toen de toplichten en het rode licht te zien, maar niet het groene. De koerslijn van de „Willem Ruys” is niet gesneden. Betrokkene was van mening toen voldoende dicht te zijn genaderd; hij rekende er op, dat de „Willem Ruys” haar koers en vaart zou houden; de schepen zouden elkaar dan op 1½ mijl afstand passeren. Toen het roer stuurboord aan boord werd gedraaid, werd één korte stoot op de fluit gegeven. Kort daarna zag men, dat de „Willem Ruys” naar bakboord begon te draaien. En hoorde men van dit schip twee korte stoten. Betrokkene besloot in de s.b.-beweging te volharden en herhaalde de korte stoot; van de „Willem Ruys” hoorde men toen weer twee korte stoten. Deze seinen zijn nog enige keren herhaald. Betrokkene wilde zo snel mogelijk de draai naar stuurboord volbrengen en wilde niet terstond achteruitslaan. De bedoeling hiervan was om elkaar, indien een aanvaring plaats zou vinden,

te raken met zo gering mogelijk koers- en vaartverschil. Wanneer op de „Oranje” het roer aan boord wordt gelegd, is over de eerste 90° de straal van de draaicirkel omstreeks 1400 m, maar deze neemt na verder draaien af tot 700 à 800 m. Het maken van een volle draaicirkel kost 12 minuten bij roer aan boord; het duurt 4 minuten om de eerste kwartcirkel te draaien. Even vóór de aanvaring, te 0.04 uur van 6 Januari, zijn de telegrafen op volle kracht achteruit gezet. Toen te 0.05 uur de aanvaring plaats vond, draaide de middenmotor juist achteruit; de koers van de „Oranje” was toen tussen 200° en 210°. Betrokkene vindt het onbegrijpelijk, dat de „Willem Ruys” naar het gevaar toedraaide; hij is van mening, dat de kapitein van dit schip de noot van artikel 21 van de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen verkeerd heeft toegepast. Als hij meende iets te moeten doen, had hij naar stuurboord moeten draaien of achteruitslaan. Betrokkene voegde hieraan toe, dat de meeligger van de „Willem Ruys” geen rol heeft gespeeld; dit schip was nog ver weg; het is hem niet opgevallen of hij het groene licht van dit schip heeft gezien. De koerswijzigingen van de „Willem Ruys” naar 309° en naar 316° zijn niet bemerkt. Betrokkene achtte het niet onverantwoord, dat hij te 23.44 uur besloot de koerslijn van de „Willem Ruys” met koers 70° te naderen, daar hij tijdig wilde afdraaien. Hij heeft er nooit over gedacht om de ander groen op groen te gaan passeren. Toen te 23.55 uur tot 80° werd veranderd, was er geen reden om een korte stoot te geven; dit sein werd pas gegeven, toen het roer aan boord werd gedraaid; dit was 1 à 1½ minuut vóór 24.00 uur. Minder dan een minuut later werden twee korte stoten van de „Willem Ruys” gehoord. Betrokkene ontkent, dat er gevaar was, toen hij het roer aan boord liet leggen. Betrokkene geeft nog aan, dat volgens het koersdiagram hoogstens gedurende drie minuten 90° is gestuurd. Toen betrokkene werd gevraagd naar de reden, waarom een scheepsverklaring was afgelegd, die omtrent de aanvaring niet anders vermeldt dan dat deze heeft plaats gevonden, antwoordde hij, dat deze verklaring te Djakarta is opgesteld en hij er niets van weet,

omdat hij toen ernstig ziek en buiten dienst was.

Ter zitting verklaarde kapitein C.C. Goede-
waagen, dat hij op de E.W. van 5 Januari 1953
werd gewaarschuwd, dat de „Oranje” in zicht
was en op grote afstand aan bakboord zou
passeren. Betrokkene was niet voornemens in
de nacht naar de ander toe te sturen. Hij ging
naar zijn hut en kreeg daar bericht, dat de
„Oranje” koers had veranderd, daarop begaf hij
zich te 23.42 uur naar de brug. Hij zag toen de
lichten van de „Oranje” op drie streken aan
bakboord op 14 à 15 mijl afstand en stelde vast,
dat de koers van dit schip vrijwel loodrecht op
die van de „Willem Ruys” was. Toen de mee-
ligger, welke zich toen op 3 mijl afstand, even
voorlijker dan dwars, bevond, was gepasseerd,
besloot betrokkene de „Oranje” iets tegemoet
te komen in haar manoeuvre en veranderde hij
tussen 23.45 en 23.47 uur 20° naar bakboord.
Om de afstand tussen de koerslijnen van zijn
schip en van de meeligger niet te klein te
maken, werd te 23.52 uur veranderd tot 316°.
Betrokkene rekende er op, dat de „Oranje”
tijdig stuurboorduit zou gaan om rood op rood
elkaar te passeren. Te 23.56 uur vroeg betrok-
kene zich af wat de „Oranje” wilde doen, daar
hij overtuigd was, dat het een zeer gevaarlijke
manoeuvre zou worden, indien de „Oranje”,
die toen op 14° aan bakboord was, op onge-
veer 2 mijl afstand, nog naar stuurboord zou
draaien. Dan begreep betrokkene, dat de
„Oranje” met s.b.-roer niet meer vrij zou
kunnen draaien, en nam hij aan, dat zij vóór
over zou lopen dit zou echter ook krap gaan.
Betrokkene had niet bemerkt, dat de „Oranje”
was begonnen naar stuurboord te draaien; dit
viel niet op; haar toplichten stonden ruim
open. Indien hij dit zou hebben gezien, zou
hij zeker niet hebben besloten naar bakboord
uit te wijken. Betrokkene besloot, toen hij
meende, dat de „Oranje” niet meer veilig naar
stuurboord uit kon wijken, b.b.-roer te geven.
Hij liet te 23.57 uur het roer half overleggen
en gaf twee korte stoten. Betrokkene verklaart,
dat hij niet anders dan in noodgevallen op een
schip als de „Willem Ruys” bij volle kracht het
roer aan boord zou draaien. Toen de „Oranje”
ongeveer één streek aan stuurboord was geko-

men, werd waargenomen, dat dit schip naar
stuurboord begon te draaien, en hoorde men
één korte stoot. Betrokkene liet het roer
bakboord aan boord draaien; de schepen heb-
ben nog even groen op groen gelegen, maar
dan draaide de „Oranje” snel. Bij roer aan
boord is de diameter van de draaicirkel van de
„Willem Ruys” 900 m. Betrokkene besloot
door te blijven draaien om het koersverschil zo
klein mogelijk te maken. Betrokkene had vóór
zijn koerswijziging gemeend, dat de „Oranje”
vóór over zou lopen; dit zou echter zo krap
gaan, dat daaruit gevaar voor een aanvaring
zou ontstaan; daarom werd b.b.-roer gegeven.
Eerst nadat de „Willem Ruys” twee korte
stoten had gegeven, werd één korte stoot van
de „Oranje” gehoord.

Ter zitting verklaarde de 2de-stuurman van de
„Oranje”, G.C. Boogerd, dat hij op 5 Januari
1953 te 23.40 uur de „Willem Ruys” in zicht
kreeg en door middel van de morselamp
daarvan zekerheid kreeg. Tot dat moment
werd automatisch gestuurd; nu nam een roer-
ganger het roer over. Volgens daartoe ontvan-
gen order werd de kapitein gewaarschuwd;
deze kwam te 23.44 uur boven en nam het
commando over. De toplichten van de „Wil-
lem Ruys” waren toen op drie streken aan
bakboord. De kapitein liet 15° b.b.-roer geven
en te omstreeks 23.45 uur lag de „Oranje” 70°
r.w. voor. De 2de-stuurman zag in het koers-
veranderen door de kapitein van 150° op 70°
geen onvoorzichtige handeling. Getuige peil-
de nu geregeld het andere schip; dit was tussen
110 en 120°, maar zette naar stuurboord door.
Daarom werd te 23.55 uur veranderd tot 80°
Nu bleef de peiling gelijk. Te 23.57 uur werd
de koers 90°. Getuige ging toen naar s.b.-
brugvleugel om de „Willem Ruys” weer te
peilen. Hij heeft niet gehoord, dat een order
daartoe werd gegeven, maar bemerkte, dat de
„Oranje” naar stuurboord begon te draaien.
Getuige kwam in het stuurhuis op het mo-
ment, dat de kapitein vroeg wat men voorlag.
Getuige antwoordde, dat de koers 105° was;
juist daarvóór hoorde hij de kapitein de order
geven stuurboord aan boord; tegelijk werd één
korte stoot gegeven. De „Willem Ruys” was
toen even aan stuurboord. Zeer kort nadat de

„Oranje” één korte stoot had gegeven, zag getuige, dat de „Willem Ruys” bakboorduit ging, en hoorde hij twee korte stoten. Getuige had bij deze manœuvres niet op de klok gekeken en had gemeend, dat te 23.57 uur een korte stoot werd gegeven, maar hij acht het zeer wel mogelijk, dat de „Oranje” te 24.00 uur 105° voorlag. Getuige schatte de afstand op het moment, dat hard stuurboord werd gegeven, op 2½ mijl. Getuige is van mening, dat de „Oranje” zeker twee minuten eerder naar stuurboord veranderde dan de „Willem Ruys” naar bakboord. Getuige riep naar de kapitein, dat de „Willem Ruys” naar bakboord kwam; hij voelde, dat het verkeerd zou gaan. Getuige denkt, dat te 23.59 uur s.b.-roer werd gegeven. De roerganger van de H.W. loste af, toen de koers juist 90° was. De seinen zijn enige keren herhaald. Te 0.05 uur vond een aanvaring plaats. Even tevoren werd achteruit-geslagen.

Ter zitting verklaarde J. Moerland, matroos aan boord motorschip „Oranje”, dat hij op 5 Januari 1953 even vóór 24.00 uur de roerganger van de E.W. afloste. Hij denkt, dat het toen tussen 23.57 en 23.58 uur was, maar hij heeft niet op de klok gekeken. De koers, die hij overkreeg, was 90°; deze heeft hij nog enige tijd gestuurd. Hij moest vrij gauw veranderen tot 95°, daarna tot 105° en 110°, maar dan werd stuurboord aan boord gecommandeerd. Het was toen juist 0.00 uur. Op koers 100° kwam getuige met het roer op, maar de 3de-stuurman draaide het roer weer naar stuurboord. Het was na 0.00 uur, toen stuurboord aan boord werd gelast. Toen gaf de „Oranje” één korte stoot; tevoren heeft getuige niet een geluidsein van de „Willem Ruys” gehoord. Getuige kan verder weinig meedelen over de gebeurtenissen.

De matroos van de „Oranje” R. Huisman verklaarde ter zitting, dat hij op 5 Januari 1953 te 23.55 uur de uitkijk op de bak afloste. Zijn voorganger wees hem twee schepen aan stuurboord, waarvan het ene op 2 à 3 streken aan stuurboord de „Willem Ruys” was. Hij merkte op, dat de „Oranje” naar stuurboord veranderde. De „Willem Ruys” kwam aan bakboord. Aanvankelijk zag hij op dat schip niets veran-

deren; het ging in zijn koers door. Toen de „Oranje” snel naar stuurboord draaide, zag getuige, dat de „Willem Ruys” naar bakboord begon te draaien. Getuige hoorde één korte stoot van de „Oranje” en daarna twee korte van de „Willem Ruys”. Getuige begreep op een gegeven moment, dat het mis zou gaan, en ging toen van de bak. Getuige heeft te 0.00 uur acht glazen geslagen. Hij meent, dat de „Willem Ruys” toen bijna recht vooruit was, maar is er niet zeker van.

De 2de-stuurman van de „Willem Ruys”, M.C. van den Ouden, verklaarde ter zitting, dat hij op de E.W. van 5 Januari 1953 de wacht had. Hij liet de kapitein waarschuwen, toen de „Oranje” in zicht kwam. Hij wisselde morse-seinen met dit schip. Toen hij opmerkte, dat de „Oranje” bakboorduit ging, meldde hij dit aan de kapitein, die toen in zijn hut was. De kapitein kwam te 23.42 uur op de brug. Te 23.44 uur gaf de kapitein order 5° naar bakboord te veranderen; deze wijziging werd drie keer herhaald. De koers werd 309°. De 4de-stuurman nam vanaf 23.48 uur peilingen; de peiling te 23.48 uur was 290°; de 4de-stuurman praaide deze geregeld door. Te 23.51 uur stelde getuige de kapitein voor met de morse-lamp de „Oranje” naar haar voornemen te vragen, maar de kapitein achtte daarvoor de tijd te kort. Te 23.52 uur liet de kapitein veranderen tot 316° r.w. De meeligger aan bakboord, die te 23.42 uur nog één streek voorlijker dan dwars was, was te 23.47 uur één streek achterlijker dan dwars, op 2 mijl afstand. Te 23.56 uur werd de „Oranje” 302° gepeild en de afstand geschat op 2 mijl. Te 23.54 uur riep de kapitein uit: „Wat wil hij nu?”. Getuige was van mening, dat de „Oranje” nog wel op het laatste moment naar stuurboord zou draaien, maar als zij dit te 23.56 uur zou hebben gedaan, zou zeker groot gevaar zijn ontstaan. De „Oranje” zette snel door en getuige meende, dat zij naar stuurboord doorlag. Als de „Willem Ruys” dan niets zou doen, zou zij waarschijnlijk erg dicht achter de „Oranje” passeren. Getuige had eerst de verlichting op b.b.-promenadedek laten aansteken, maar liet het nu aan s.b.-zij doen. Te 23.56 uur liet de kapitein het roer half over

bakboord leggen en twee korte stoten geven. Men had tot dat moment geen verandering in de stand van de toplichten van de „Oranje” opgemerkt. Toen dit schip echter op één streek aan stuurboord was gekomen, zag men, dat het naar stuurboord begon te draaien. Toen hoorde men een korte stoot van de „Oranje”, dus nadat de „Willem Ruys” twee stoten had gegeven. Deze seinen zijn enige keren herhaald. Getuige sloot te 23.57 uur de W.D.-deuren, omdat hij overtuigd was, dat er gevaar was, nu de „Oranje” zo dichtbij vóór over wilde lopen. Dit was ongeveer op hetzelfde moment, dat de „Willem Ruys” naar bakboord ging. De toplichten van de „Oranje” stonden wijd open en zetten snel door. Te 0.00 uur, toen de koers 240° was, vond de aanvaring plaats.

De kwartiermeester van de „Willem Ruys”, J. Droppert, verklaarde ter zitting, dat hij op 5 Januari 1953 de roertorn had van 23.00 tot 24.00 uur. De koers was eerst 329° en is tussen 23.44 en 23.47 uur veranderd tot 309° r.w. Na enige minuten kreeg getuige order 316° te gaan sturen. Getuige had op vier streken aan bakboord lichten van de „Oranje” gezien en hij meende, dat dit schip vóór over zou lopen. Toen getuige order kreeg b.b.-roer te geven, gaf de kapitein twee korte stoten. Enige seconden later hoorde hij één korte stoot van de „Oranje”. Nadat de „Oranje” was gaan draaien, zag getuige voor het eerst het rode licht van dit schip. Getuige, die 31 reizen op de „Willem Ruys” heeft gemaakt, acht het niet normaal, dat schepen elkaar in de nacht zo dichtbij opzoeken.

De uitkijk van de „Willem Ruys”, L. Rog, verklaarde ter zitting, dat hij op 5 Januari 1953 van 23.00 tot 24.00 uur op de bak als uitkijk stond. Vóórdat hij de „Oranje” zag, nam hij waar, dat op de brug met de lamp naar een schip vooruit werd geseind. Getuige zag te eniger tijd de lichten van de „Oranje” en merkte op, dat deze vóór over lag. Toen de „Oranje” bijna recht vooruit was, begon de „Willem Ruys” naar bakboord te draaien; getuige heeft niet opgemerkt of de „Oranje” toen al naar stuurboord draaide. De „Willem Ruys” gaf twee korte stoten en herhaalde dit;

eerst daarna hoorde hij een korte stoot van de „Oranje”. Getuige stond nog op de bak, toen de aanvaring plaats vond.

De inspecteur-generaal voor de scheepvaart voerde aan, dat het een oud gebruik is, dat passagiersschepen van dezelfde rederij elkaar op korte afstand passeren, wanneer de gelegenheid daartoe gunstig is. Op de route naar Indië bestond ook deze gewoonte bij de mailschepen van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” en de Koninklijke Rotterdamse Lloyd. Dit is jaren goed gegaan, maar in de nacht van 5 op 6 Januari 1953 liep de passeermanceuvre verkeerd af. Men kan zich afvragen of het middernachtelijk uur gunstig kan worden beschouwd voor nabij passeren. Het was mooi weer en vele passagiers waren nog op. De inspecteur-generaal maakt daarom geen aanmerking op het besluit, dat op de E.W. van 5 Januari op de „Oranje” werd genomen om de „Willem Ruys”, die op grote afstand op drie streken aan bakboord werd verkend, op te zoeken om dit schip op 2 mijl afstand te passeren. Ook al is het nu verkeerd gegaan, dan ziet de inspecteur-generaal in deze aanvaring geen aanleiding om uit veiligheidsoverwegingen te adviseren zich voortaan van het genoemde, voor alle opvarenden aardige gebruik te onthouden. Toen de „Oranje” de genoemde beslissing had genomen, was het nodig om snel de afstand tot de met 18 mijl vaart naderende „Willem Ruys” te verkleinen. Zonder koersverandering zouden de schepen elkaar op meer dan 6 mijl afstand aan bakboord voorbijgaan. Met 15° roer werd de koers veranderd van 150° naar 70°. De „Oranje” werd hierdoor koerskruisend schip en moest bij gevaar voor aanvaring voor het over stuurboord gepeilde andere schip wijken. Uit de vele van de zijde van de „Oranje” afgelegde verklaringen is niet precies op te maken hoe lang 70° werd gestuurd. Het koersdiagram geeft aan, dat deze koers ongeveer gedurende acht minuten is gestuurd. Op de „Willem Ruys” is de grote koersverandering van de „Oranje” waargenomen en de kapitein, die daarvan in kennis werd gesteld, kwam op de brug. Op twee streken voorlijker dan dwars

aan bakboord bevond zich op circa 3 mijl afstand een meeligger, het Britse stoomschip „Nurani”, dat 11 mijl per uur heet te lopen. Toen de „Willem Ruys” dit schip voorbij was, besloot de kapitein de „Oranje” in haar passeermanoeuvre tegemoet te komen en ging geleidelijk 20° naar bakboord. De kapitein van de „Willem Ruys” moest wel aannemen uit de grote koersverandering van de „Oranje”, dat deze op korte afstand wilde passeren. De koersverandering van de „Willem Ruys”, welke ingevolge artikel 21 van de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee niet toegelaten zou zijn, valt onder deze bijzondere omstandigheden geheel te billijken; beide schepen zochten elkaar op. De koersverandering van 20° van de „Willem Ruys” is door de „Oranje” niet opgemerkt en heeft geen invloed gehad op de manoeuvre van dit schip, daar men visueel manoeuvreerde en geen berekening had gemaakt over de tijdsduur, welke men dwarsop moest sturen om het andere schip op de gewenste afstand van circa 2 mijl te passeren. Op beide schepen werd door kompaspeilingen vastgesteld, dat de „Oranje” op koers 70° langzaam vóór de „Willem Ruys”, die 309° stuurde, overliep. De „Oranje” veranderde daarop tot 80° r.w., een koers, welke zij volgens het koersdiagram hoogstens 1½ minuut heeft gevolgd, en daarna tot 90°, welke koers zij ongeveer drie minuten stuurde. Blijkens peilingen, die toen alleen op de „Willem Ruys” werden genomen, bleef de „Oranje” langzaam vóór over lopen. Daar de afstand snel afnam en de „Oranje” nog steeds vóór de „Willem Ruys” over bleef liggen, terwijl aangenomen moest worden, dat men elkaar rood op rood zou passeren, veranderde de „Willem Ruys” 7° naar stuurboord om de „Oranje” meer ruimte te geven voor het maken van haar draai, welke, hoewel lang verwacht, nog steeds uitbleef, en ook om te voorkomen, dat de dwarsafstand tussen de „Willem Ruys” en de „Nurani” zo gering zou worden, dat de „Oranje” niet tussen beide schepen zou durven doorvaren.

Tot hier maakte de inspecteur-generaal gebruik van bij het vóóronderzoek afgelegde verklaringen; bij de verdere reconstructie van

de aanvaring stuitte hij op moeilijkheden.

Volgens aantekeningen in het koersboekje van de „Oranje” zou reeds te 23.57 uur het roer stuurboord aan boord zijn gelegd en zou de aanvaring te 0.05 uur zijn gevolgd. In het koersboekje staat ook, dat te 23.57 uur de koers 90° werd aangenomen. Nu het koersdiagram aangeeft, dat ongeveer drie minuten 90° is gestuurd, moet aangenomen worden, dat de tijd van 23.57 uur voor stuurboord aan boord leggen van het roer niet juist is. Tijdens het onderzoek ter zitting is gebleken, dat de vermelding in het koersboekje op de gis werd gesteld en dat het roer eerst na 0.00 uur stuurboord aan boord is gelegd. Het tijdstip van 23.57 uur, dat in het koersboekje is gemeld voor het roer stuurboord aan boord, past dus niet in de overige in dit boekje gemelde tijden. Allen, die verklaringen over de aanvaring hebben afgelegd, hebben gebruik gemaakt van het koersboekje en dus hebben allen ook het roer te 23.57 uur stuurboord aan boord laten leggen. De inspecteur-generaal meende eerst, dat toen bij vergissing de elektrische klok was afgelezen. De inspecteur-generaal kwam tot deze conclusie, omdat vier minuten nadat het roer aan boord werd gelegd de machinetelegrafen op de „Oranje” op volle kracht achteruit werden gezet, en dit tijdstip werd door de machinist van de wacht op de elektrische klok afgelezen als 0.01 uur. Het koersdiagram wijst aan, dat de tijdsduur van de scherpe draai naar stuurboord tot de aanvaring vijf, hoogstens zes minuten is geweest.

De inspecteur-generaal brengt vervolgens hulde aan de machinist van de wacht, die, toen geheel onverwacht plotseling de telegrafen op volle kracht achteruit werden gezet, dit commando prompt begon uit te voeren en de middenmotor afremde en op volle kracht achteruit overzette. Hij noteerde uiteraard zeer precies de tijd van dit verrassende commando. Voor de tijd, waarop men op de brug de telegrafen op volle kracht achteruit zette, noteerde men daar 0.04 uur en op de elektrische klok in de machinekamer 0.01 uur. Op de „Willem Ruys” werden de drie korte stoten vóór de aanvaring gehoord. De roerganger van dit schip nam waar, dat hij toen 245° voorlag.

De aanvaring had plaats op koers 240°, hetgeen er op wijst, dat zeer kort na het commando volle kracht achteruit, de aanvaring plaats vond en daar zeker geen minuut tussen verlopen is.

De inspecteur-generaal heeft, van het moment der aanvaring terugwerkende, zo goed mogelijk de afgelegde wegen gereconstrueerd. Voor de draaicirkels maakte hij gebruik van de opgaven, welke van beide betrokken zijden desgevraagd zijn verstrekt. Het blijkt aannemelijk, dat de „*Oranje*” tussen 4 en 5 minuten het roer aan boord heeft gehad vóórdat de aanvaring volgde en dat op de „*Willem Ruys*” ongeveer 4 minuten met b.b.-roer werd gedraaid. Ongeveer 5 minuten vóór de aanvaring moet de „*Oranje*” zich op ongeveer 2 mijl afstand van de „*Willem Ruys*” hebben bevonden, welk schip toen op ongeveer drie streken over stuurboord werd gepeild. De „*Willem Ruys*” had toen de snel doorzettende „*Oranje*” op circa 7° over b.b.-boeg. Het is geen wonder, dat men op de brug van de „*Willem Ruys*”, waar men deze afstand juist schatte, in het geheel niet begreep hoe de „*Oranje*” nog rood op rood zou willen passeren. Daar de toplichten van de „*Oranje*” nog steeds wijd open werden gezien en dit schip naar voren bleef doorzetten, moest wel het idee postvatten, dat tegen alle gebruik in de „*Oranje*” ditmaal groen op groen wilde passeren. Hoewel de „*Oranje*” steeds sneller doorzette, zou ze zo dicht vóór de met 18 mijl vaart aankomende „*Willem Ruys*” overgelopen zijn, dat kapitein Goedewaagen b.b.-roer noodzakelijk achtte. Toen ten gevolge van de daardoor veroorzaakte draaiing en het doorzetten van de „*Oranje*” dit schip recht vooruit was gekomen, werd het roer bakboord aan boord gelegd; het roer is tot de aanvaring zo blijven liggen. Hier moet de vraag gesteld worden: „Mocht de kapitein van de „*Willem Ruys*” de noot van artikel 21 van de uitwijkbepalingen toepassen en heeft hij dit zo goed mogelijk gedaan?”. Iedereen op de brug van de „*Willem Ruys*” moet uit de gedragingen van de „*Oranje*” de indruk hebben gekregen, dat dit schip vóór over wilde gaan. Een eigenlijke reden daarvoor was nauwelijks te zien. De op circa 2 mijl

waarsafstand volgende meeligger valt bezwaarlijk als zodanig te onderkennen, maar het gedrag van de „*Oranje*” gaf voor het postvatten van deze opvatting alle aanleiding, ook al was zulk een handeling geheel in strijd met het bepaalde in artikel 22 van de uitwijkbepalingen. Het is zeer te betreuren, dat men zich aan boord van de „*Oranje*” in het donker heeft vergist in de onderlinge afstanden. Dat men een uitwijkmanoeuvre van dit met 21 mijl varende schip baseerde op een roermanoeuvre met roer aan boord, is echter niet aanvaardbaar en in strijd met het vereiste zeemansgebruik en mocht aan boord van de „*Willem Ruys*” niet worden verondersteld. Men moet zich afvragen of de „*Willem Ruys*” wellicht niet beter had gedaan stuurboorduit te draaien of te stoppen. Gelet op het beeld, dat kapitein Goedewaagen zich had gevormd van de manoeuvre van de „*Oranje*”, zou uitwijken naar stuurboord volkomen misplaatst zijn geweest. Wat het stoppen betreft, rijst de vraag hoe snel de machinekamer op dit onverwachte commando zou hebben gereageerd en ook al zou dit even snel zijn gebeurd als op de „*Oranje*”, dan blijkt uit de constructie van de aanvaring en ook uit de peiling, aan boord van het motorschip „*Oranje*” op de „*Willem Ruys*” genomen toen de „*Oranje*” het roer stuurboord aan boord legde, dat dan zeer grote kans zou hebben bestaan, dat de „*Oranje*” met 21,2 mijl vaart recht op het op tegenkoers liggende mailschip „*Willem Ruys*” zou zijn gelopen. De inspecteur-generaal acht de uitwijkmanoeuvre naar bakboord volkomen verantwoord en in feite de enige mogelijkheid, welke voor de „*Willem Ruys*” overbleef, gelet op het verbazingwekkende verloop van de manoeuvres van de „*Oranje*”.

De inspecteur-generaal is van mening, dat de „*Oranje*” iets eerder begon te draaien dan de „*Willem Ruys*”. Men kan zich afvragen of de „*Willem Ruys*” dan niet de standverandering van de lichten heeft gezien. Deze is niet opgemerkt en deze zou bij het snel doorzettende schip moeilijk op te merken zijn geweest. Het is waarschijnlijk, dat men op de „*Willem Ruys*” niet de eerste korte stoot van de „*Oranje*” heeft gehoord, doch eerst toen

men dit schip zag draaien het tweede geluidsein van de „Oranje” vernam. Op de „Willem Ruys” is de eerste stoot van de „Oranje” niet gehoord, misschien viel deze samen met het eigen sein van twee korte stoten. Men vraagt zich af waarom de „Oranje” niet één korte stoot gaf, toen zij veranderde van 90° op 95° en 100°. Dan had de „Willem Ruys” tijdig stuurboord kunnen geven.

Deze beschouwing brengt de inspecteur-generaal er toe de kapitein van de „Willem Ruys” niet mede schuldig te achten aan de plaats gevonden hebbende aanvaring. Deze moet geweten worden aan de manoeuvre van de „Oranje”. Daar heeft men zich vergist in de afstand tot het andere schip, maar, wat veel erger en niet acceptabel is, men heeft daar een manoeuvre willen uitvoeren, welke niet in overeenstemming is met het goed zeemansgebruik en, naar gebleken is, grote risico's met zich meebrengt. De kapitein van de „Oranje” is daarvoor ten volle aansprakelijk te achten. Hij heeft de vereiste voorzichtigheid uit het oog verloren, met het gevolg, dat een aanvaring plaats had, welke desastreuze gevolgen kon hebben gehad. Nu reeds is de materiële schade groot geweest, maar er is ook schade toegebracht aan de goede naam van de Nederlandse scheepvaart.

De inspecteur-generaal vervolgt, dat het hem ter harte gaat uit te moeten spreken, dat een kapitein, die jaren achtereen op zeer kundige wijze en met zeer veel interesse voor alle nieuwe aspecten van zijn beroep zijn functie op uitstekende wijze heeft vervuld, zodat hem het vlaggeschip van zijn rederij werd toevertrouwd, ditmaal de vereiste voorzichtigheid uit het oog heeft verloren en daarmee artikel 29 van de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee heeft overtreden. Kapitein Hemmes is schuldig aan deze aanvaring; hij heeft ten opzichte van een ander schip zijn schip gebracht in een positie, waarin het nooit had mogen komen. De inspecteur-generaal stelt de Raad voor, gelet op de ernst van dit verzuim, hetwelk zeer hoog moet worden aangegeslagen, kapitein H.W. Hemmes de bevoegdheid om als kapitein te varen op zeeschepen te ontnemen voor de tijd van vier weken.

De raadsman van kapitein Hemmes voerde aan, dat de „Oranje” en de „Willem Ruys” op normale koersen door de Rode Zee voeren bij mooi, helder weer, toen zij elkaar op de E.W. van 5 Januari 1953 op circa 15 mijl afstand verkenden. Bij vervolgen van hun koers zouden zij elkaar op 8 à 9 mijl afstand passeren en niet op 6 mijl, zoals de inspecteur-generaal meent. Te 23.45 uur veranderde de „Oranje” haar koers naar bakboord tot 70°; zij wilde de dwarsafstand verminderen en het andere schip op 2 mijl afstand rood op rood passeren. Hiertegen is geen enkele aanmerking te maken. Beide schepen waren nog ver van elkaar en de „Willem Ruys” begreep deze manoeuvre en kwam daaraan tegemoet door 20° naar bakboord te gaan. Er is tussen deze manoeuvre en de aanvaring geen causaal verband. Nu de „Oranje” dichterbij wilde passeren, moest zij een grote koersverandering maken. Beide schepen naderden elkaar nu met kruisende koersen. In geval van aanvaringsgevaar moest de „Oranje” wijken, de „Willem Ruys” moest koers en vaart houden. De „Oranje” was zich daarvan bewust en veranderde te 23.55 uur naar stuurboord tot 80°. De inspecteur-generaal meent, dat gedurende acht minuten 70° is gestuurd; de raadsman is van oordeel, dat het slechts zes minuten is geweest. Het koersdiagram geeft de tijd aan, dat een koers is gestuurd, maar niet het tijdstip, dat een order tot koerswijziging is gegeven. Te 23.46 uur werd de order gegeven, te 23.48 uur lag de „Oranje” 70° voor. Te 23.54 uur is veranderd tot 80°; de 2de-stuurman van de „Willem Ruys” heeft deze beweging naar stuurboord waargenomen. Tot 23.54 uur was 3,5 mijl afgelegd. Als de schepen toen op evenwijdige koersen waren gekomen, zou de dwarsafstand 5 mijl zijn geweest. Te 23.57 uur werd s.b.-roer gegeven en gedurende enkele minuten werd 90° r.w. gestuurd. De „Willem Ruys” ging toen 7° naar stuurboord. Vervolgens werd op de „Oranje” weer s.b.-roer gegeven. Zes minuten later vond de aanvaring plaats. De „Oranje” lag toen 220° voor. Te 23.59 uur werd van koers 90° naar stuurboord veranderd; te 0.01 uur werd hard stuurboord gegeven. De kapitein zei toen: „Laten we maar een korte

stoot geven". Deze korte stoot is door de „Willem Ruys" niet gehoord. De afstand tussen de schepen was toen 3 mijl en zeker niet 2 mijl. De „Willem Ruys" heeft, vóór zij twee korte stoten gaf, niets van de „Oranje" gehoord. Hieruit volgt, dat de tijd voor het overbrengen van het geluid vrij lang was. Deze is voor een afstand van 2 mijl 10 seconden. De afstand moet groter zijn geweest. De „Oranje" schat deze op het moment, dat stuurboord aan boord werd gegeven, op 3 à 3½ mijl. De „Oranje" had de „Willem Ruys" even aan stuurboord en had haar koerslijn niet gesneden. De „Willem Ruys" had de „Oranje" minstens één streek aan bakboord, toen zij b.b.-roer gaf. Het roer werd op de „Oranje" aan boord gedraaid op zodanig tijdstip, dat op de koers 150° de schepen elkaar op 2 mijl afstand zouden zijn gepasseerd. De „Oranje" heeft het roer stuurboord aan boord gedraaid, niet omdat er toen gevaar bestond, maar om de „Willem Ruys" goed in te lichten over haar bedoelingen en de „Willem Ruys" geen twijfel te laten. De afstand van 3 mijl was voldoende om elkaar nog goed te passeren, maar ook indien de afstand toen kleiner was geweest, dan was er nog voldoende ruimte voor de „Oranje" om alle mogelijke manoeuvres te maken en de „Willem Ruys" behoefde zich niet ongerust te maken. De „Willem Ruys" kwam in aanvaring drie minuten nadat zij b.b.-roer had gegeven; de afstand moet dus meer dan 2 mijl zijn geweest. De „Oranje" is niet te laat naar stuurboord veranderd. Zij lag reeds 105° voor, toen zij hard stuurboord gaf, zij behoefde slechts 30° te draaien naar stuurboord om evenwijdig aan de „Willem Ruys" te komen liggen, die 316° stuurde. Men zou elkaar op 1½ mijl afstand zijn gepasseerd en zelfs op 2 mijl, indien de „Willem Ruys" niet had ingestuurd. De positie na de aanvaring toont aan, dat de „Oranje" tijdig naar stuurboord is gegaan. Zij is gedraaid van 90° tot 220° r.w. of 11 streken en de „Willem Ruys" slechts 6 streken, van 316° tot 240°. Dit verschil van 4 à 5 streken is meer dan voldoende om evenwijdig aan de „Willem Ruys" te komen en rood op rood te passeren. Ook volgt uit de koersen, dat, indien beide schepen over

de 6 laatste streken even snel draaiden, de „Oranje" reeds 130° moet hebben voorgeleggen vóórdat de „Willem Ruys" op 2 mijl afstand naar bakboord ging, en moet deze dus toen het rode en groene licht van de „Oranje" hebben gezien, misschien zelfs alleen het rode. Uit het koersdiagram volgt, dat de „Oranje" na de stuurboord-aan-boord-manoeuvre zes minuten moet hebben gevaren vóór de aanvaring. Indien door deze roermanoeuvre de snelheid vermindert met 30%, dan heeft de „Oranje" vóór de aanvaring 1½ mijl afgelegd en de „Willem Ruys" zeker niet minder. De afstand moet, toen de „Oranje" stuurboord aan boord gaf, zeker 3 mijl zijn geweest. De manoeuvre van de „Oranje" geeft blijk van een weloverwogen plan. Er is gevraagd waarom de „Oranje" niet terugkwam, toen zij de „Willem Ruys" bakboorduit zag gaan. De „Oranje" behoefde toen slechts 20° te draaien om op haar koers te komen.

De „Willem Ruys" stuurde eerst 329°, zag de „Oranje" op 15 mijl afstand en zag dit schip naar 70° draaien. Om hierin tegemoet te komen, gaf de „Willem Ruys" 20° bakboord en lag te 23.53 uur 309° r.w. voor. Te 23.57 uur werd veranderd tot 316°. Te 0.02 uur werd hard bakboord gegeven. De positie was zo, dat de „Willem Ruys" koers en vaart moest houden. Zij bracht de „Oranje" aan stuurboord door haar b.b.-manoeuvre. De „Oranje" moest wijken voor de ander. Indien de dreigende aanvaring door het schip, dat moet uitwijken, alleen niet voorkomen kan worden, moet het andere schip maatregelen nemen. De noot van artikel 21 geldt alleen, wanneer de aanvaring door het eerste vaartuig niet kan worden vermeden, niet, wanneer men alleen vermoedt, dat dit niet zal uitwijken. Indien een schip moet uitwijken, moet het volgens artikel 22 vermijden vóór een ander over te lopen. De manoeuvres van de „Willem Ruys" geven de indruk van onzekerheid, aarzeling en verwarring. De kapitein gaf te 23.49 uur order naar bakboord te gaan, totaal 20°, en ging na vier minuten weer 7° stuurboord tot 309°. Te 23.56 uur zei de 2de-stuurman, dat hij meende, dat de „Oranje" iets naar stuurboord ging. Dit was juist; toen veranderde de „Oranje" tot

90° r.w. De kapitein heeft dit niet gezien en achtte het toen te laat om met de „Oranje” te seinen. Dit was negen minuten vóór de aanvaring, toen de afstand nog 6 mijl was. De kapitein van de „Willem Ruys” heeft niet goed geobserveerd en de onderlinge positie verkeerd beoordeeld. De 2de-stuurman was overtuigd, dat de schepen rood op rood zouden passeren, en stak de lichten aan op b.b.-promenadedek. Dit was te 23.57 uur, toen de kapitein order gaf 316° te gaan sturen. Te 23.59 uur begint de beweging naar stuurboord van de „Oranje” en drie minuten later, wanneer de „Oranje” 132° voorligt en de „Willem Ruys” nog niets bemerkt heeft van deze draai van vier streken naar stuurboord, geeft zij b.b.-roer. Deze manoeuvre wordt gerechtvaardigd met beroep op de noot van artikel 21. De „Willem Ruys” reageerde op een door haar gedachte manoeuvre van de „Oranje”, die dit schip nooit heeft willen doen en welke artikel 22 verbiedt, nl. vóór overlopen en dan groen op groen passeren. De „Willem Ruys” maakte zich bang en wantrouwde de zeemanschap van de kapitein van de „Oranje”. Waarom minderde de „Willem Ruys” geen vaart, indien zij meende, dat de „Willem Ruys” te krap vóór over zou lopen? Ook indien de afstand slechts 2 mijl was geweest, had de „Oranje” nog alles kunnen doen. Het gebrek aan vertrouwen vormt de schuld van de kapitein van de „Willem Ruys”. Zijn besluit om naar bakboord te gaan, vergrootte het gevaar. Indien de „Willem Ruys” had gestopt, zou niets zijn gebeurd. De „Willem Ruys” heeft zich in haar verklaringen vaak beroepen op de aanwezigheid van de „Nurani”, de „Oranje” deed dit nooit. De „Nurani” is 330° blijven sturen en heeft haar vaart behouden.

De raadsman concludeert, dat de aanvaring niet aan de schuld van kapitein Hemmes is te wijten en dat op zijn navigatie geen aanmerking is te maken.

De inspecteur-generaal repliceerde, dat het er weinig toe doet of er iets korter of langer 70° r.w. is gestuurd. Het gaat er om hoe de schepen elkaar vóór de aanvaring zagen. Bij de aanvaring was de koers van de „Oranje” tussen

200 en 210°; die van de „Willem Ruys” 240°, maar zij werd door de stoot 30° naar bakboord gedrukt. De laatste peiling van de „Oranje” door de „Willem Ruys” was 302° toen zij 316° voorlag, maar eerst een minuut later ging dit schip bakboorduit. De raadsman beweert wel, dat de „Oranje” op 2 mijl afstand zou zijn gepasseerd, indien de „Willem Ruys” niets had gedaan, maar bij reconstructie blijkt, dat deze afstand veel te klein zou zijn geweest en het zeer de vraag is of de schepen elkaar ook dan niet zouden hebben geraakt. Op 2 mijl afstand kon de „Oranje” niet alles meer doen, wat zij wilde. De „Willem Ruys” lag niet stil, maar voer met 18 mijl vaart. De „Willem Ruys” begon eerst te draaien, toen de „Oranje” haar s.b.-draai reeds had aangevangen. De straal van de draaicirkel bij roer aan boord is 800 m van de „Oranje”, 500 m van de „Willem Ruys”. Laatstgenoemd schip werd in een positie gebracht, waarin de noot van artikel 21 begon te gelden. Daarvóór mocht zij niet uitwijken. Wat de aarzeling van de „Willem Ruys” betreft, moet men inzien, dat dit schip steeds dacht, dat de „Oranje” rood op rood zou passeren, maar men zag, dat deze steeds vóór over bleef lopen. Het was een normale reactie om van 309° naar 316° te veranderen, zulks met het doel de „Oranje” meer ruimte te laten. De „Oranje” was gedraaid van 90° tot 105° vóór de „Willem Ruys” haar b.b.-beweging begon. Deze draai van de „Oranje” is door de „Willem Ruys” niet opgemerkt; de kapitein heeft ook de draai van 70° tot 90° niet gezien. De raadsman zegt, dat te 23.51 uur de schepen 6 mijl van elkaar waren; deze afstand was veel korter; de schepen voeren niet recht tegen elkaar. De „Nurani” heeft de draai van de „Oranje” opgemerkt, maar niet die van de „Willem Ruys”.

De raadsman dupliceerde, dat de „Willem Ruys” had moeten zien, dat de „Oranje” draaide vóór zij zelf naar bakboord ging; 1 minuut vóór de aanvaring lag de „Oranje” al 180° voor.

De raadsman van de kapitein van de „Willem Ruys” voerde aan, dat hij niets wilde zeggen,

dat tegen de kapitein van de „Oranje” kon gelden. De handelingen van dit schip hebben echter die van de kapitein van de „Willem Ruys” beïnvloed. De „Oranje” heeft nagelaten tijdig inlichtingen te geven over het voorgevalene. Het koersdiagram werd veel te laat overgelegd, zodat slechts één dag vóór de zitting inzage daarvan kon worden genomen door kapitein Goedewaagen. Het afschrift van het scheepsjournaal was van geen nut en de te Djakarta afgelegde scheepsverklaring verklaarde niets over het verloop van het ongeval. Hierdoor was het moeilijk een verdediging op te maken tegen de beweringen van de kant van de „Oranje”.

Dat, wat kapitein Goedewaagen onmogelijk achtte, was inderdaad onmogelijk. De „Oranje” kon niet meer veilig passeren door s.b.-roer te geven. Dit blijkt uit de koerswijziging van de „Willem Ruys”; de koers was tot het moment van de aanvaring 76° veranderd, dus nog geen kwart cirkel. De straal van haar draaicirkel is 450 m. De „Willem Ruys” was dan ook nog geen 450 m buiten haar koerslijn geraakt, toen de aanvaring plaats vond. De „Oranje” zou, toen zij haar s.b.-wending maakte, zeker de „Willem Ruys” hebben geraakt, indien deze haar koers en vaart had behouden. De kapitein van de „Willem Ruys” mocht eerst handelen, indien de ander alleen er niet meer in kon slagen de aanvaring te voorkomen. Zelfs indien de „Oranje” een halve minuut eerder was gaan draaien, had zij alleen de aanvaring niet kunnen voorkomen. Een kapitein, die moet uitwijken, moet dit tijdig doen. Het uitstellen daarvan betekent het niet nakomen van een plicht. Dit uitstellen heeft kapitein Goedewaagen veel moeite gegeven. Tenslotte was men op de „Willem Ruys” overtuigd, dat de „Oranje” niet meer aan bakboord kon passeren. De kapitein van de „Willem Ruys” had toen de plicht te doen wat nodig was. Hij moest toen maatregelen nemen om de aanvaring te voorkomen. Het lijkt vreemd, dat men op de „Oranje” nog s.b.-roer gaf toen men de „Willem Ruys” op slechts 5° aan stuurboord had. Blijkbaar was men daar ook tot het inzicht gekomen, dat het de hoogste tijd was om iets te doen. Toen zag men de „Willem

Ruys” naar bakboord draaien, maar zette de s.b.-draai door. De „Willem Ruys” is door de manoeuvre van de „Oranje” in verwarring gebracht. Het zou van groot nut zijn geweest, indien de „Oranje” reeds een korte stoot had gegeven, toen zij begon te draaien van 90° naar 105°.

Het oordeel van de Raad luidt als volgt:

Het motorschip „Oranje”, op reis naar Indonesië, en het motorschip „Willem Ruys”, op reis naar Nederland, zijn in de nacht van 5 op 6 Januari 1953 (0.05 uur volgens de tijd van de „Oranje”, 0.00 uur volgens de tijd van de „Willem Ruys”) in de Rode Zee in aanvaring gekomen, met ernstige materiële gevolgen. De omstandigheden van weer en zee waren gunstig, het zicht helder. Beide gezagvoerders hadden persoonlijk de leiding van hun schip en beschikten over volledig en deskundig personeel en over de modernste middelen van navigatie en communicatie.

Toen de schepen elkaar op tegenkoers naderden, lagen zij zover uiteen, dat zij elkander op omstreeks 8 mijl afstand zouden zijn gepasseerd. Er was op beide schepen door passagiers op aangedrongen, dat men elkander dichter zou voorbijgaan, hetgeen vaker gedaan wordt. Er is naar de mening van de Raad geen aanleiding zich hiervan in de toekomst volstrekt te onthouden. Voorzichtig varen blijft geboden, te meer wanneer men zich daarbij zonder dringende noodzaak in een zeker gevaar begeeft.

In de gegeven omstandigheden hadden het middernachtelijk uur en de aanwezigheid van een derde schip de „Oranje” er van moeten weerhouden de naderingsmanoeuvre in te zetten.

Op de brug gekomen, heeft de kapitein van de „Oranje” zijn koers veranderd van 150° r.w. op 70° en later, nadat de peiling van de „Willem Ruys” iets naar stuurboord was doorgezet, op 80° en op 90°, voortdurend met de bedoeling de „Willem Ruys” aan bakboord te passeren op een afstand van 2 mijl. De „Oranje” was dientengevolge koerskruisend schip en verplicht bij gevaar voor aanvaring voor de

„*Willem Ruys*” uit de weg te gaan. De kapitein is zich dit bewust geweest.

De „*Willem Ruys*”, die aanvankelijk haar koers van 329° r.w. is blijven volgen en welker gezagvoerder eerst had geweigerd de „*Oranje*” op te zoeken, is na enige tijd dit schip iets tegemoetgekomen door viermaal achtereen 5° naar bakboord bij te sturen, zodat zij toen lag op 309°. Deze koersveranderingen zijn aan boord van de „*Oranje*” niet opgemerkt en hebben dus op haar wijze van manœuvreren geen invloed gehad, zodat zij voor de beoordeeling van schuld aan de zijde van de „*Willem Ruys*” aan het ongeval ter zijde moeten worden gesteld.

Naderhand is de koers van de „*Willem Ruys*” veranderd op 316° om wegens de van de „*Oranje*” verwachte manœuvre naar stuurboord de dwarsafstand tot een aan b.b.-zijde van de „*Willem Ruys*” varende meeligger niet te verkleinen, welke overigens geleidelijk achterbleef en op de aanvaring zelf geen invloed heeft gehad.

Zo naderden de schepen elkander, totdat de „*Oranje*” over stuurboord en de „*Willem Ruys*” over bakboord is opgedraaid.

Omtrent de juiste tijden, waarop deze bewegingen zijn aangevangen en uitgevoerd, heeft tijdens het vóóronderzoek onzekerheid geheerst, minder omdat de tijden van beide schepen van elkander en die van de „*Oranje*” onderling verschilden dan wel omdat in het koersboekje van de „*Oranje*” het moment, waarop in een koers van 90° het roer stuurboord aan boord is gelegd, was geplaatst te 23.57 uur, waaruit werd afgeleid, dat de krachtige s.b.-beweging van dit schip zó lang vóór de aanvaring moest zijn aangevangen en tevens zó lang vóór het bakboorden van de „*Willem Ruys*”, dat de door dit schip gemaakte bewegingen onverklaarbaar en onjuist konden schijnen.

Echter is tijdens de verhoren gebleken, dat deze aantekening in het koersboekje op de gis werd gesteld. Ook verschaffen de koersdiagrammen van de beide schepen de gelegenheid de opgegeven tijden te toetsen; dat van de „*Oranje*” wijst, ondanks de dikte der lijnen, uit

hoeveel minuten dit schip in de achtereenvolgende koersen heeft gevaren en met name, dat het wel drie minuten in een koers van 90° is blijven lopen. Daaruit mag worden afgeleid, dat omstreeks zes minuten vóór de aanvaring op de „*Oranje*” een koers van 95° is gestuurd en vervolgens 105°. De peilingen van de „*Willem Ruys*” werden aan boord van de „*Oranje*” niet nauwkeurig bijgehouden, anders zou zijn bemerkt, dat de „*Willem Ruys*” nog steeds naar stuurboord doorzette. Toen het schip 105° voorlag, ten hoogste vijf minuten vóór de aanvaring, is het roer stuurboord aan boord gelegd en één korte stoot op de luchtfluit gegeven. Deze conclusie sluit aan op hetgeen is gebleken omtrent het tijdstip van aflossing der roergangers tegen 0.00 uur, op een koers van 90° en op de gegevens, die bekend zijn over de draaicirkel van de „*Oranje*”.

Het is dan ook te betreuren, dat het bedoelde diagram eerst kort vóór de openbare behandeling, op verzoek van de Raad, is overgelegd.

Juist vóór de uitwijkmanœuvres was de positie deze, dat men van de „*Oranje*” af de „*Willem Ruys*” en haar rode boordlicht waarnam op 5° over stuurboord op een afstand, die is geschat als 2 tot 3 mijl, hoewel hij vermoedelijk korter is geweest. Van de „*Willem Ruys*” af zag men toen op 14° over bakboord op 2 mijl afstand het groene boordlicht van de „*Oranje*” met haar toplichten nog wijd open, zonder dat enige verandering in de onderlinge afstand van die toplichten werd bespeurd. Dit laatste is verklaarbaar, ook indien de „*Oranje*” inmiddels reeds een s.b.-beweging had voortgezet, aangezien zij tegelijkertijd de koerslijn van de „*Willem Ruys*” dichter was genaderd.

Dat deze gevaar voor aanvaring opleverende situatie was ontstaan, wijt de Raad aan de „*Oranje*”, die met volle kracht te lange tijd op slechts weinig veranderde koersen was doorgevaren, onder hoeken van ongeveer 5 tot 4 streken op de koerslijn van de haar eveneens met volle kracht tegemoetkomende „*Willem Ruys*”. De „*Oranje*” heeft dusdoende nagelaten, als koerskruisend vaartuig, tijdig uit de weg te gaan.

Dit oordeel wordt bevestigd door de omstan-

digheid, dat de „Oranje”, om nog rood op rood te kunnen passeren, op een ogenblik, waarop zij nog geen b.b.-beweging van de „Willem Ruys” had waargenomen, het roer stuurboord aan boord heeft moeten leggen, een manœuvre, die door een uitwijkend vaartuig behoort te worden vermeden en, indien niettemin gemaakt, bewijst, dat men zich niet meer in normale verhoudingen ten opzichte van de tegenkomer bevindt. Bovendien werd deze manœuvre uitgevoerd op zodanige afstand van de „Willem Ruys”, dat het in elk geval voor de „Oranje” niet meer mogelijk zou zijn geweest de „Willem Ruys” op 2 mijl afstand te passeren, zoals zij had willen doen. Uit de aldus door de „Oranje” geschapen situatie zijn de verdere gevolgen en de door de „Willem Ruys” genomen maatregelen rechtstreeks voortgevloeid. Van de „Willem Ruys” af peilde men eerst de „Oranje” op 302°, aan b.b.-zijde van haar koerslijn, nog steeds haar groene licht vertonende, en men gaf thans order de promenadedeklichten aan stuurboord te ontsteken. In tegenstelling tot de aanvaankelijke verwachting en na een ogenblik van begrijpelijke twijfel kwam men tot de overtuiging, dat de „Oranje” nu vóór de „Willem Ruys” over zou gaan, en nam men overeenkomstige maatregelen door b.b.-roer te geven en 2 korte stoten, daar gevreesd werd, dat anders de „Oranje” te dicht vóór de „Willem Ruys” zou overlopen. Toen het schip juist was begonnen te draaien, nam men waar, dat de „Oranje” snel naar stuurboord begon te draaien. De Raad maakt geen aanmerking op deze handeling van de kapitein van de „Willem Ruys”. Toen beide gezagvoerders van elkaar bemerkten, dat hun schepen naar hetzelfde punt draaiden en, zoals beiden ieder voor zich getuigden, dat redres van de manœuvre slechts op nog groter schade zou uitlopen, kon ook naar de mening van de Raad een samentreffen niet meer voorkomen worden.

Op dat ogenblik zou het gebruik van de machines op beide schepen misschien een verkeerde uitwerking hebben gehad, waarom de Raad het begrijpelijk acht, dat volle kracht werd doorgegaan, in de hoop de aanvaring nog te kunnen vermijden of althans zo gunstig

mogelijk te doen plaats hebben.

De vraag rijst of vóór die tijd op de „Willem Ruys” iets met de machines gedaan had kunnen worden, ofschoon de Raad in het geheel niet gelooft, dat dit nuttig effect zou hebben gehad. Het ware voorzichtiger geweest, indien men op de „Willem Ruys” de telegrafien althans op „stand by” had gezet.

In het algemeen wijst de Raad er op, dat met het gereedhouden der machines nimmer te lang gewacht moet worden, zelfs al lijkt het niet noodzakelijk. Het is echter begrijpelijk, dat men op de „Willem Ruys”, toen de korte onzekerheid plaats maakte voor de mening, dat de „Oranje” vóór over zou lopen, de machines ter betere manœuvrevaardigheid op volle kracht liet staan.

De na het ongeval aan beide zijden genomen maatregelen zijn juist geweest en geven geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

Het valt de Raad op, dat de door de „Oranje” overgelegde scheepsverklaring in een belangrijke aanvaring als deze geen enkele bijzonderheid daarover bevat.

De Raad is van oordeel, dat de oorzaak van de aanvaring ligt bij de bewegingen van de „Oranje” en dat haar kapitein daaraan schuld heeft.

De aanvaring is niet te wijten aan de kapitein van de „Willem Ruys”.

Los van de oorzaak van deze aanvaring voegt de Raad hieraan toe, dat een kapitein zich in het algemeen niet moet losmaken van het duidelijke voorschrift van artikel 21 Z.A.R., dat hem verplicht bij nadering van een koerskruisend vaartuig zijn koers en vaart te behouden, indien het andere moet uitwijken.

De Raad merkt voorts in het algemeen op, dat, indien schepen elkander opzoeken, het gevaar voor aanvaring groter kan worden door misverstand of door de mogelijkheid, dat een schip uit het roer loopt, de stuurmachine weigert, e.d. Het passeren dient op geruime afstand te worden ingesteld, zodat de stuurmachine niet extrabelast wordt en een uit het roer lopen met de machines kan worden gecorrigeerd, terwijl men vooraf wederzijds zekerheid moet hebben verkregen over de te maken manœuvres, hetzij door de bekende

verbindingsmiddelen, hetzij door reeds op ruime afstand de zijde, waar men passeren wil, te tonen.

De fout van de kapitein van de „Oranje” is te ernstig dan dat met een berisping zou kunnen worden gestraft. De wet kent als zwaardere straf de ontneming van de bevoegdheid om gedurende enige tijd als kapitein te varen. Gezien enerzijds de gebeurtenissen en de grote belangen, die hem waren toevertrouwd, anderzijds de persoon en de loopbaan van de kapitein van de „Oranje”, acht de Raad een ontneming van de bevoegdheid voor de tijd van één week de juiste maatregel.

De Raad straft mitsdien de betrokkene, kapitein Hemmo W. Hemmes, geboren 25 Sep-

tember 1896, wonende te Amsterdam, door hem de bevoegdheid om als kapitein te varen op zeeschepen te ontnemen voor de tijd van één week.

De Raad acht kapitein Cornelis C. Goede-
waagen niet schuldig aan deze aanvaring.

Aldus gedaan door de heren prof. mr. J. Offerhaus, voorzitter, C. Hellingman, K. Visser, D. Rahusen en C.B. Nachenius, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris, mr. A. Boosman, en uitgesproken ter openbare zitting van de Raad van 28 April 1953.

(Get.) J. Offerhaus, A. Boosman.