

De ondergang van Zr. Ms. Adder

De grootste scheepsramp in vreedetijd die de Koninklijke Marine ooit heeft getroffen vond plaats op 5 juli 1882. Op klaarlichte dag en onder het oog van velen verging op dramatische wijze de rammonitor Zr. Ms. Adder vlak voor de kust van Scheveningen, waarbij alle 65 bemanningsleden om het leven kwamen.

Tekening (Pastel) Zr. Ms. Adder, kunstenaar onbekend. (NIMH)

Het was een ramp met grote gevolgen. Koning Willem III persoonlijk stelde direct een onderzoekscommissie in, die tot een aantal aanbevelingen kwam, waarvan de oprichting van een Kustwacht organisatie de belangrijkste was.

Op 10 april 1883 werd de “Vereniging tot behandeling van de op de zeemacht betrekking hebbende onderwerpen” (de huidige KVMO) opgericht, als direct gevolg van de ontevredenheid onder de toenmalige marineofficieren rond de onduidelijke resultaten van het officiële onderzoeksrapport inzake de ondergang van Zr. Ms. Adder.

Deze oprichting is dit jaar precies 130 jaar geleden. Op 10 april aanstaande wordt dit op plechtige wijze herdacht met een kranslegging bij het monument op de algemene begraafplaats te Huisduinen, ter nagedachtenis aan de slachtoffers van de scheepsramp met de rammonitor Zr. Ms. Adder.

Proloog

Vier dagen na de verschrikkelijke ramp op zondag 9 juli 1882 was op het Departement van Marine nog steeds geen officieel bericht over het lot van Zr. Ms. Adder binnengekomen, terwijl de eerste slachtoffers al op de Nederlandse kust waren aangespoeld.

Wat voor de rammonitor in principe een zomerse routine verplaatsing van Amsterdam naar Hellevoetsluis had moeten zijn om daar een aantal verlofgangers op te pikken, liep uit op een nachtmerrie.

Hoe kon dit gebeuren? Wie waren debet? Wat waren de lessen die uit dit ongeluk getrokken werden? Hierop wordt in onderstaand artikel antwoord gegeven.

Woensdag 5 juli 1882

Het is woensdag 5 juli 1882. Zo’n rustige zomerdag, die ‘s-morgens begint met een mooi zonnetje en een lichte afluisterende bries uit het zuidzuidoosten.

Overall wappert fier de nationale driekleur van de gebouwen, het is immers de verjaardag van HKH Prinses Von Wied.

Op het Scheveningse strand spelen de kinderen terwijl hun ouders in de rieten strandstoelen genieten van het mooie weer. Het is rond een uur of half twee en er zit wat werking in de lucht. De wind ruimt langzaam naar het zuidwesten en als je een beetje naar het noorden kijkt zie je naast de opkomende bewolking ook een rookpluim aan de horizon. Ongetwijfeld van een schip dat nog ver weg is - ergens tussen Katwijk en Scheveningen. Het ligt laag op het water. Niemand schenkt er verder aandacht aan.

Op het duin bij de vuurtoren op Scheveningen woont P. Kuyt, oud zeeman en thans kastelein. Hij is in het bezit van een goede kijker, waar hij dikwijls gebruik van maakt, zo ook om half vier deze dag. De wind trekt aan uit het zuidwesten en hoewel van stormweer geen sprake is, verwondert hij er zich wel over dat er met dit weer een monitor passeert. Tot nu toe had hij deze vaartuigen alleen bij goed weer zien langskomen.

Inmiddels is ook het tij gekeerd; van eb is het nu vloed aan het worden. De monitor beweegt zich aanvankelijk "in een naad van het tij". Kuyt ziet dat de monitor met elke golf onder water steekt en de zee tegen de toren breekt.

Hij blijft de monitor volgen en om zes uur heeft hij zo langzamerhand de overtuiging dat het vaartuig in een zorgelijke toestand verkeert, immers vanaf half vier tot zes uur was de monitor slechts een uur gaans gevorderd. Als oud zeeman is het hem duidelijk dat het vaartuig op deze wijze de nacht op zee moet doorbrengen. Ondanks dat Kuyt de situatie zorgelijk inschat is dat geen aanleiding voor hem om de autoriteiten hiervan in kennis te stellen.

Ook op zee, voor de kust van Scheveningen, wordt de monitor door de bomschuit 'Twee Gezusters' van schipper B. den Dulk gesignaleerd.

Om zes uur 's avonds, men is met de kop naar de wal en voor de vloed met het schrobnet aan het vissen, wordt een rookpluim ontdekt richting Katwijk. Om zeven uur wordt deze rookpluim opnieuw waargenomen en om kwart voor acht peilt men de rook even ten noorden van Scheveningen.

Om acht uur passeert de bomschuit de monitor aan de landzijde op een afstand van ongeveer een kwart Engelse mijl (ca. 400 meter). Schipper Den Dulk maakt lijnen gereed om de monitor te assisteren zodra er van het vaartuig hulp wordt verlangd. Het is voor de schipper inmiddels duidelijk dat het vaartuig in nood verkeert, immers de zeeën slaan over het vaartuig en alleen de toren is nog zichtbaar. Slechts één man op het achterschip wordt waargenomen, maar deze persoon roept niet om hulp en maakt ook geen handgebaren, zodat Den Dulk het niet raadzaam vindt zijn schrobnet te verlaten en zo wellicht nodeloos schade te lijden...

Een half uur later (dus ca. half negen), schipper Den Dulk is inmiddels ten noorden van de monitor aangekomen worden aan boord van de monitor vuurpijlen afgeschoten. Ook dit signaal is nog geen reden om terug te keren naar de monitor en eventueel assistentie te verlenen. Men meent dat het afschieten van de vuurpijlen een teken is dat de monitor assistentie van een sleepboot of loods verlangt.

Inmiddels is het voor de bemanning bij de vloedstroom en de heersende zuidzuidwesten wind onmogelijk om de monitor te naderen.



De huidige positie van het wrak van Zr. Ms. Adder, voor de Scheveningse kust. (KM, Hydrografie)

Later maken de vuurpijlen plaats voor stakelvuur. Het afsteken van de vuurpijlen en het stakelvuur duurt bij elkaar ca. een half uur, waarna een vlamvuur wordt waargenomen dat uiteindelijk in damp oplost. Dit doet Den Dulk en zijn bemanning opmerken: 'Nu is er een ongeluk gebeurd! Nu zou het wel kunnen gebeuren dat zij aan hun eind zijn...'

Maar uiteindelijk blijven ze gewoon vissen alsof er niets gebeurd is. Geen poging wordt ondernomen om naar de plek des onheils te gaan, want 'men bevond zich immers beneden winds...'. Ook wordt niet naar de wal gekoerst om direct alarm te slaan want 'men was immers vissende' en bevond zich aan de lij van het dorp.

De eerste berichten

Het duurde tot zondag 9 juli toen men in de Rotterdamsche Courant kon lezen:

'ROTTERDAM, 8 JULI. Wij ontvingen hedenmiddag het treurig bericht dat de Rijksmontor "Adder", commandant Van der Aa, die laatstleden woensdag uit IJmuiden naar Hellevoetsluis in zee is gegaan, vermoedelijk is gezonken. Het lijk van den loods Duinker, voorzien van een zwemgordel der Adder, is heden in zee, op de hoogte van Zandvoort gevonden. Een reddingboei der "Adder" is te Nieuwediep aangebracht. Er is een stoombarkas uit Hellevoetsluis uitgezonden.'

Maar op 9 juli om 16.00 uur was op het Departement van Marine nog steeds geen officieel bericht over het lot van Zr. Ms. Adder binnengekomen.

Na de eerste dramatische berichten werd de 'kalme berusting' van het Departement scherp gehegeld en er werd opheldering geëist. Pas in de Staatscourant van 12 juli 1882 werden voor het eerst een aantal officiële mededelingen over de ramp gedaan en werd een namenlijst van de bemanningsleden afgedrukt.

Tussen 8 juli en 8 augustus spoelden op de Hollandse en Friese kusten tal van lijken, reddingsboeien, wrakhout en zwemgordels aan. De horloges die op de lijken gevonden werden waren allemaal omstreeks 21.00 en 22.00 uur stil blijven staan.

Het onderzoek

Ongetwijfeld mede onder druk van de publieke opinie riep Koning Willem III persoonlijk per Koninklijk Besluit op 21 juli 1882 een commissie in het leven onder voorzitterschap van vice-admiraal R.L. de Haes. De commissie werd geconfronteerd met een aantal factoren, die het werk nogal bemoeilijkten:

- Alle 65 bemanningsleden waren omgekomen, niemand kon het dus navertellen;
- Het vaartuig lag nog immer recht voor de Scheveningse kust met waarschijnlijk nog de resten van de 22 nimmer geborgen bemanningsleden in haar binnenste.

Dit waren weinig aanknopingspunten voor een gedegen onderzoek. Toch ging de commissie De Haes aan de slag. Het onderzoek was driedelig:

1. Een onderzoek naar de zusterschepen van de Adder;
2. Onderzoek naar de rapporten van de commandanten die op de Adder en haar zusterschepen hadden gevaren, in het bijzonder van de tochten die over zee werden gemaakt;
3. Iedereen horen die iets gezien of gehoord had van de Adder op haar laatste noodlottige reis.

Rapport Commandanten

Na het onderzoek en horen van commandanten waren de conclusies betreffende de zeewaardigheid van de monitoren in het algemeen en van de Adder in het bijzonder als volgt:

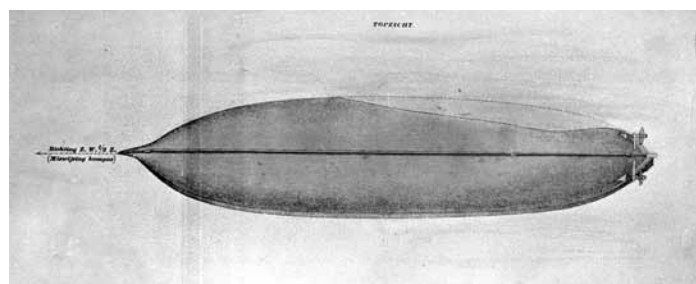
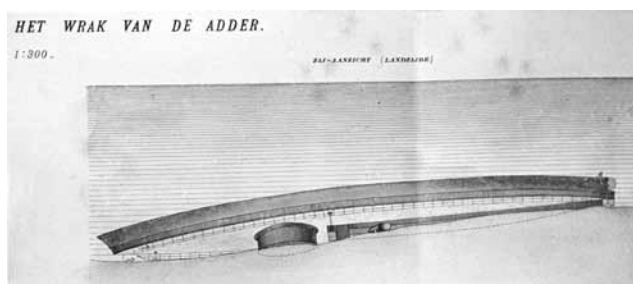
- De Adder kan door haar constructie niet gelijkgesteld worden aan een zeeschip;
- De Adder stuurde, voordat de aanpassingen in 1879 werden aangebracht, ronduit slecht;
- Na het aanbrengen van de verbeteringen stuurde zij goed, mits men goed wist om te gaan met een dergelijk vaartuig;
- De Adder slingerde bij dwarse zeeën zwaar, doch gemakkelijk;
- Het omgaan met monitors en in het bijzonder met rammonitors, diende te allen tijde met omzichtigheid te gebeuren en wat het sturen aangaat vereiste dit ook van de meest ervaren zeeman voortdurende oplettendheid;
- Met een rammonitor was het mogelijk om onder gunstige weersomstandigheden, behoorlijk bemand en indien de vereiste voorzorgsmaatregelen genomen worden, veilig over zee van de ene naar de volgende haven te varen;
- Vereiste maatregelen waren het uit voorzorg schalmen van de koekoeken, vastzetten van de toren, dichtmaken van alle openingen. Tevens diende men terug te keren of ergens binnen te vallen als zee en tij ongunstig worden;
- Bij ongunstig weer werden zelfs kleine tochten over zee afgeraden;
- Monitors hadden van de wind weinig, maar van de zee veel te lijden, door het hoge zwaartepunt slingerden de vaartuigen zwaar;
- Er dienden middelen aanwezig te zijn om als onverhoopt toch water binnen drong, dit weg te pompen, terwijl waterdicht schotten moesten voorkomen dat het water zich door de hele monitor ging verplaatsen.

De commissie constateerde na het raadplegen van de rapporten en journaals dat de Adder al elf maal eenzelfde reis had gemaakt, van Amsterdam naar Hellevoetsluis, en negen maal zelfs een grotere reis over zee (het betreft hier reizen van Maasmond of Hellevoetsluis naar de Zeeuwse wateren of tussen Nieuwendiep en Hellevoetsluis).

Bevindingen van de onderzoekscommissie

'Uwe Commissie meent de meer verwijderde oorzaken van de ramp met vrij groote zekerheid te hebben aangegeven, maar de naaste en directe oorzaak van de ramp ligt in het duister.'

De onderzoekscommissie heeft dus geen eenduidig



Tekeningen van het wrak. Links zijaanzicht landzijde, rechts een bovenaanzicht. (NIMH)

antwoord kunnen geven op de vraag wat nu precies de oorzaak van deze ramp is geweest en of er schuldigen aan deze ramp aan te wijzen waren.

Op 26 oktober 1882 was het verslag klaar. Het bleef echter gissen. Uit het verslag: 'Is er allengs water in het schip gedrongen door de koekoeken of den torenrand? Of drong er water bij zulke hoeveelheden in het schip dat niettegenstaande die middelen het vaartuig niet te behouden was en de slingering zoo zijn toegenomen, dat het schip eindelijk is gekanteld? Dit laatste is de meest waarschijnlijke hypothese, maar zij is alleen dán aanneembaar, wanneer de stortzeeën door het stukslaan van een of meer geschalmde openingen, zich toegang tot het benedenschip hebben weten te verschaffen.'

Maar was dat het enige? Wat kan toch de 'naaste oorzaak van het kantelen en zinken' geweest zijn? En wat was de reden dat na het vergaan niemand is gered? De sloepen waren kennelijk niet gebruikt. Een sloep zat nog op het wrak, een andere sloep en een vlet zijn - in stukken - op de kust angespoeld. Het verslag: 'Deze stukken schijnen aan te wijzen, dat ook die sloep en de vlet niet zijn gebruikt, maar bij het zinken en aan de grond raken zijn gebroken.' Hoe was het toch mogelijk dat niemand zich - ondanks de zwemgordels - heeft kunnen redden? Door de eb? Door de woelige zee? Doordat de zwemgordels het zwemmen bemoeilijkten?!

Analyse

Zoals zo vaak bij grote rampen is het nimmer een enkel feit dat de aanleiding vormt tot de ramp. Het is het samenspel van gebeurtenissen, fouten en feiten. In deze paragraaf wil ik er een aantal uitlichten en voorzien van een korte beschouwing.

Allereerst de positie van de commandant. Zeker als de positie van de Commandant van Zr. Ms. Adder in beschouwing wordt genomen, velde de commissie een mild oordeel over hem. Commandant v.d. Aa had echter nimmer met een dergelijke bemanning zee mogen kiezen. Een *Etat Major* (inclusief de commandant) waarvan niemand ervaring met een monitor heeft, een bemanning verre van compleet en slecht voorbereid en een vaartuig waarvan bekend is dat de zeewaardigheid zeer gering is:

men had het eerst moeten 'opwerken' op bijvoorbeeld de Zuiderzee, alvorens een dergelijke reis te gaan ondernemen.

Het tekort aan voldoende en goed opgeleid personeel is zeker mede te wijten aan de Atjeh oorlog. Een oorlog die hoge numerieke eisen aan de Marine stelde, waardoor hier te lande schaarste optrad. Onvoldoende personeel in aantal en ervaring, dat gold zeker voor de machinisten en stokers. Juist deze vuurstokers waren essentieel. Het leveren van voldoende stoomdruk vraagt grote

Het tekort aan voldoende en goed opgeleid personeel is zeker mede te wijten aan de Atjeh oorlog.

inspanning zeker wanneer door het schalmen de toevoer van frisse buitenlucht vermindert. Juist op die cruciale momenten was het hebben van voldoende stoomdruk van levensbelang. Wellicht ligt hier een rede waarom het de commandant niet lukte de monitor om 18.00 uur op de schroeven te keren.

Overkomende zeeën hebben wellicht de Vuren (gedeeltelijk) gedooft en onervaren stokers (misschien lijdend aan zeeziekte) hebben mogelijk niet voldoende stoomdruk kunnen leveren. Daarnaast heeft de commandant, ondanks zijn onbesproken verleden, naar mijn mening essentiële fouten gemaakt:

1. Geen of onvoldoende communicatie bij vertrek, ondanks opdracht van zijn meerdere;
2. Geen loods aan boord genomen met kennis van de zuidelijke gaten en ervaring met monitors;
3. Veel te laat sleepboothulp ingeroepen;
4. Veel te laat pogingen ondernomen om te keren. (Inmiddels was de wind en de stroming te sterk)

Ten aanzien van punt 3 het volgende. Uit het onderzoek komt de volgende verklaring:

'Om 16.00 uur 's middags lag kapitein F. de Braauwer met zijn sleepboot "Kinderdijk" aan de zuidelijke pier van de waterweg, en zag in NOTN [noord-oost tot noord] rook aan de horizon. Hij meende dat dit de stoomboot Willem I zou zijn.

Om 17.00 uur stond er in de Waterweg zoveel zee, dat hij een vislogger die hij binnen wilde slepen niet op sleeptouw heeft kunnen krijgen en vervolgens heeft voorgestoomd.

Zowel om 17.00 uur als om 18.00 uur heeft de Braauwer de rook waargenomen van een vaartuig dat zich volgens zijn mening ter hoogte van Scheveningen zou bevinden. Dit vaartuig vorderde zeer weinig, wat hem de opmerking ontlokte: "Als dat zo blijft dan komt de Willem I vannacht niet binnen". Kapitein de Braauwer had duidelijk af en toe een (1) vlag gezien en geen twee. Om half zes voer de Adder nog steeds een (1) vlag en om half zeven ging kapitein de Braauwer met zijn sleepboot naar binnen. Om 20.00 uur voer de Adder twee vlaggen... (verzoek om sleepboothulp).'

Dit terwijl om 18.00 uur het al niet meer mogelijk bleek de Adder te wenden op de schroeven en dit naar mijn mening toch voldoende reden is sleepboothulp in te roepen.

Kennelijk had de commandant en Etat Major er moeite mee om in een uiterst moeilijke positie met een voor hen onbekend schip, hulp te aanvaarden van derden. Onder andere Den Dulk heeft hulp aangeboden, waarop niet werd gereageerd.

Daarentegen blijft het ook onvergeeflijk dat toen het voor Den Dulk duidelijk was dat er iets heel erg fout ging (naar eigen verklaring) hij niet de netten gekapt heeft en zo spoedig mogelijk de wal heeft proberen te bereiken om reddingspogingen vanaf die wal mogelijk te maken.

Uiteraard zijn dit zaken die de schipper en zijn bemanning zijn aan te wijven. Maar niet vergeten dient te worden dat de monitor in feite een niet zeewaardig vaartuig was en geheel afhankelijk was van wind en stroming.

Daarnaast speelt naar mijn mening het klassenverschil, dat in die dagen zeer sterk een rol speelde in de samenleving, een negatieve rol. Officieren bij de Koninklijke Marine en vissers communiceerden niet met elkaar en het om hulp vragen van een marineofficier aan een visser was dan ook misschien wel bijna onmogelijk.

Het trieste bij deze ramp is dat het allemaal gebeurde op klaarlichte dag vlak onder de kust. Velen zijn getuige geweest maar niemand heeft er aanleiding in gezien actie te ondernemen. Iedereen dacht dat de ander het wel zou doen met als resultaat 65 doden. Een groot deel (28 personen) van de geborgen marinemensen werd begraven in een gemeenschappelijk graf op de Algemene Begraafplaats te Huisduinen, Uiteraard werden er ook omgekomenen in hun eigen woonplaats begraven.



*LTZ 1 E.S. van der Aa (1840-1882),
commandant van Zr. Ms. Adder. (NIMH)*

Er zijn, tot slot, wel lessen die uit deze ramp getrokken, zodat deze niet voor niets heeft plaatsgevonden. Ik noem ze puntsgewijs:

1. Oprichting van een kustwachtorganisatie. Het hebben van een reddingsdienst is één, het op tijd deze diensten kunnen waarschuwen blijkt een tweede;
2. Een eenduidig systeem (voor koopvaardij en marine) van seinen;
3. De oproep tot het aanleggen van een binnenlandse vaarweg van IJmuiden naar de Nieuwe Waterweg.

R.S.J. (Richard) Schmill is senior accountmanager Media Vraag- en Aanbod Management (VAM) bij het Commando DienstenCentra (CDC). In 1977 is hij als burger fotograaf in dienst getreden bij de KM. Destijds raakte hij al geïnteresseerd in de ramp met de Adder. Hij publiceert over deze gebeurtenis, houdt lezingen en is een initiatief gestart voor het plaatsen van een klein monument (een bronzen Plaquette) op de vernieuwde boulevard op Scheveningen. Dit op de plaats waar de Adder op vijf mijl uit de kust nog steeds ligt.

Lees verder op de KVMO-site!



- Scan de QR-code, of ga naar kvmo.nl/2013, voor
- meer getuigenverklaringen
 - extra informatie over de rammonitor en zijn bemanning.
 - een verklaring van het feit waarom het zo lang duurde voordat de marine reageerde.
 - bronnenmateriaal