

De ondergang van rammonitor Zr. Ms. Adder



Meer getuigen van de ramp

Jonkheer H.O. Wichers. Het is inmiddels rond een uur of twee en in Hotel Garni verblijft de oud-minister van Marine Jonkheer H.O. Wichers. Genietend van het aangename weer en een sigaar, kijkt hij uit over zee. In noordelijke richting ontwaart hij een rookpluim die zijn aandacht trekt.

Bij nadere beschouwing ziet hij dat het één van de vaartuigen is waar zijn vroegere ministerie verantwoordelijk voor was. Hij herkent de contouren van een rammonitor. De wind is inmiddels wat aan het aantrekken en de zeegang wordt sterker, wat duidelijk te zien is aan het water dat tegen de boeg slaat. In verband met de sterkere wind heeft men aan boord de twee extra vlaggen aan de beide toppen van het vaartuig (gehesen in verband met de verjaardag van de Prinses) neergehaald.

Om half vier kijkt de Jonkheer weer even over zee en ziet de rammonitor opnieuw, nu 4 a 5 streken doorgestoomd en 1 a 1½ geografische mijl uit de kust. Op zich niets bijzonders, de monitor bevond zich in principe onder het bereik van de Nieuwe Waterweg en gezien het tijdstip van de dag zou hij Maassluis moeten kunnen bereiken

A. 't Hart. Intussen was in de nabijheid van de Waterweg schipper A. 't Hart van de visschokker 'Onderneming' uit Zwartewaal aan het schrobnetvissen, eerst met fraai weer maar later (naar eigen verklaring) met "een felle bries en een woelige zee".

Om drie uur in de namiddag ontdekt ook hij een rookpluim en omdat deze rookpluim zo weinig vorderde dacht hij dat het een stoomboot was met een defecte machine. Om half vier besluit hij met het vissen te stoppen in verband met het ruwe weer en zet hij een rif in het zeil om koers te zetten richting het vaartuig voor nader onderzoek.

Het is inmiddels half zes 's avonds als hij bij de monitor

aankomt. Deze gierde geweldig zwaar waarbij de boeg voortdurend in zee stak. De zee was "razend moeilijk en liep tegen de toren op, terwijl het buiswater over de schoorsteen vloog". Er stonden drie mannen op de brug en de monitor voerde één vlag.

Assistentie werd niet gevraagd, waarna schipper 't Hart zijn weg naar IJmuiden vervolgde. Om negen uur die avond meerde hij af aan een van de dukdalven in de buitenhaven van IJmuiden.

Mr. F.A. Loudon. Inmiddels is het woensdagavond 5 juli, het einde van een feestelijke dag op Scheveningen. De vlaggen wapperen nog en de schemering valt. Op de boulevard zien mensen vuren. Zo ook Mr. F.A. Loudon, zittend op het terras van badhuis Scheveningen, waar hij in de verte paarse vuren in de vorm van korenaren tegen de zwarte rookkolom ziet opschieten. Mr. Loudon had wel het idee dat dit noodsignalen zouden kunnen zijn maar dacht dat het wel goed zou komen. Later zag hij een witte compacte walm van stoom die volgens zijn zeggen: vlokachtig in elkaar zat, cirkelvormig over zee.

Dit moet het laatste zijn geweest in de doodstrijd van vaartuig en bemanning van de Monitor der 2e klasse Zr. Ms. Adder. Zij verging voor de kust van Scheveningen met geheel haar 65 koppige bemanning

Een briefje van een slachtoffer

Op 11 juli bracht een loodskotter het lichaam van Luitenant ter zee 2e klasse G. Jonckheer aan te Nieuwediep. Op zijn lichaam werd een briefje gevonden met de volgende tekst:

'Passeren te 10.00 uur de piers, sturen magnetisch Zuidwest Stuurkoers ZtW ¼ W, standaard ZW ¼ W. Koppelen roer-stoom beweging af. Bergen brugtent-kleeden. Sjorren toren. Zetten alles zeevast. Water bij

pomp. Trachten te 18.00 uur te draaien om IJmuiden te bereiken, doch schip weigerde herhaaldelijk met schroeven. Sturen daarna ZtO om minder water over te nemen.'

Dit moet het 'gieren' zijn geweest dat schipper Arie 't Hart had waargenomen rond 18.00 uur, het was dus niet het gieren maar de uiterste pogingen het schip op de schroeven te wenden.

Achtergrondinformatie over De Adder

De rammonitor van de KM

Voor de verdediging van de grote riviermondingen werd gebruik gemaakt van forten (zie bijv. Fort Maasmond) of – als dat niet kon of wenselijk was zoals bijv. bij de (grotere) havens en de wateren tussen de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden – er werd gebruik gemaakt van drijvende batterijen. Dit zijn dus geen schepen maar vaartuigen. Een drijvende bak met een groot kanon erop. Deze batterijen werden monitoren genoemd, lagen zeer laag op het water en hadden door hun zware geschut een relatief hoog zwaartepunt. Dit, gekoppeld aan hun relatief geringe diepgang (in verband met het kunnen opereren in havens en riviermonden), resulteert in een slechte zeewaardigheid en moeilijke hanteerbaarheid. De latere typen werden voorzien van een ramstevan waardoor de naam rammonitor ontstond.

De Koninklijke Marine kende in die tijd een aantal rammonitoren, twee der eerste klasse (de Draak en de Matador) en vijf typen der tweede klasse (de Heiligerlee, Krokodil, Tijger, Cerberus en Bloedhond). De eerste drie werden in 1868 in Liverpool en Glasgow gebouwd, de laatste twee in 1869 en 1870 op 's-Lands werf te Amsterdam.

De Adder, Hyena, Panter, Haai en Wesp waren monitoren van een nieuw ontwerp, voorzien van een ramstevan en hadden bij gelijke bepantsering toch minder diepgang. Zij zijn gebouwd rond 1871. Als laatste werd een verbeterd type monitor met enige aanpassingen gebouwd in 1875 met als naam: Luipaard.

Zr. Ms. Adder

De Adder was 57,76 m. lang, 13,40 m. breed en 3,53 m. hol. Na de bouw bleek dat de monitor slecht stuurde en hevig gierde. Als verbetering werd eerst het roer vergroot en later in 1879 werd een centrale buitenkiel en een stoomstuurmachine aangebracht, waarna zij 2,92 m. dieper stak.

Het pantser was 14 cm dik en de toren was bewapend met twee Armstrong kanons van 23 cm. Elk kanon woog 12.300 kg en was 4 m. lang.

De voortstuwing bestond uit twee stroommachines met elk twee cilinders en twee ketels. Totale vermogen was 700 PK, gemeten over de vier cilinders.

De bemanning

De commandant van Zr.Ms. Adder was de Luitenant ter zee der 1e klasse E. Simon van der Aa, een kundig zeeofficier. Verder bestond De Etat major uit zes

Luitenants ter zee der 2e klasse.

De commandant, noch de andere officieren hadden voordien op een monitor gediend.

Van de machinisten had alleen de 1e machinist vroeger op monitors dienst gedaan en van de tien vuurstokers waren er slechts vier die op een zeeschip hadden gediend.

Bij vertrek naar zee bestond de bemanning uit 65 koppen, waaronder geen enkele kwartiermeester en slechts drie gasten. De overige matrozen waren matrozen der 3e klasse en lichtmatrozen.

Onder de verlofgangers die zich in Hellevoetsluis moesten inschepen, bevonden zich twee kwartiermeesters en enkele matrozen der 1e en 2e klasse.

De slechte bezetting (er hoorde vier matrozen der 1e- en zes matrozen der 2e klasse aan boord te zijn) was waarschijnlijk een gevolg van de Atjeh oorlog die numeriek zeer hoge eisen aan de marine stelde. Daarnaast gebeurde het nogal eens dat wat bemanningsleden na het passagieren niet op tijd terugkeerden aan boord.

De onvolledige en onvoldoende geoefende bemanning zal de manoeuvreerbaarheid van het vaartuig zeker niet ten goede zijn gekomen.

Achtergronden bij de ramp

Misverstanden en miscommunicatie

Na inspectie op dinsdag 4 juli door de directeur en commandant der marine te Amsterdam, Schout bij Nacht Escher, wilde de commandant van Zr. Ms. Adder direct uitvaren richting IJmuiden. Het plan was om woensdagochtend vroeg zee te kiezen.

Dit plan werd hem ernstig afgeraden omdat het vaartuig nog niet 'zeeklaar' was. Overeengekomen werd dat de Adder niet verder zou gaan dan Buitenhuizen om daar het vaartuig verder 'zeeklaar' te maken en vervolgens de nacht door te brengen.

De volgende ochtend 5 juli vertrok de Adder vanuit Buitenhuizen, arriveerde om half tien in de Noordzee sluisen van IJmuiden en stak vervolgens in zee.

Vanaf dat moment ontstond er een opeenstapeling van misverstanden en miscommunicatie, die er onder meer de oorzaak van waren dat het dagen duurde voordat er vanuit de marine gereageerd werd op het vergaan van de Adder.

Zodra Zr. Ms. Adder de rede van Amsterdam had verlaten, had de directeur en commandant der marine te Amsterdam, SBN Escher, de minister van Marine van dit feit op de hoogte gesteld.

Volgens de opvatting van deze vlagofficier moest de Adder zodra deze de rede van Amsterdam had verlaten, om zich onder het bevel van de directeur en commandant der marine te Hellevoetsluis te stellen, gerekend worden onder de op zichzelf staande schepen. Het gevolg van deze opvatting was dat SBN Escher zich niet geroepen voelde om de minister van marine op de hoogte te stellen van het feit dat de Adder de sluisen van IJmuiden had gepasseerd en zee had gekozen

Deze opvatting van SBN Escher was echter in strijd met de opvatting van de directeur en commandant der marine te Hellevoetsluis. Volgens hem bleef de Adder onder het bevel van Amsterdam, totdat de commandant van het vaartuig zich onder zijn bevelen had gesteld.

De vlagofficier te Amsterdam heeft verklaard dat hij de commandant van de Adder uitdrukkelijk heeft meegedeeld dat de Adder na vertrek uit Amsterdam als zelfstandig vaartuig beschouwd moest worden en derhalve de minister van Marine op de hoogte moest stellen van zijn bewegingen.

Is dit door de commandant van de Adder verkeerd begrepen? Feit is in ieder geval dat hij, noch de minister van Marine, noch de directeur en commandant der marine te Amsterdam, noch de directeur en commandant der marine te Hellevoetsluis telegrafisch op de hoogte heeft gesteld van het feit dat hij zee koos. Ook heeft hij geen poging ondernomen om door tussenkomst van de semafoor te IJmuiden in contact te komen met de wal.

Ook de semafoor te IJmuiden heeft geen bericht verzonden van het feit dat de Adder zee had gekozen terwijl men verplicht was uitgaande en binnenkomende marineschepen te melden aan het departement van marine.

Dit feit had weer te maken dat deze verplichting niet duidelijk was overgedragen aan de dienstdoende ambtenaar, die pas vanaf 1 juli op die functie aangesteld was. Hij had begrepen alleen binnenkomende marineschepen te moeten rapporteren.

Het was een ongeschreven wet dat een aantal dagen voor het vertrek van een monitor de directie - onder wiens bevel het vaartuig zich ging stellen - per brief van dit feit op de hoogte te stellen.

De directeur en commandant der marine te Amsterdam vond echter dat hij dit beter telegrafisch na vertrek van de monitor moest doen. Na vertrek seinde de vlagofficier dan ook aan zijn collega dat de Adder naar Hellevoetsluis was vertrokken.

Gezien de eerder gemelde opvatting van de directeur en commandant der marine te Hellevoetsluis, vatte deze het telegram als volgt op: De Adder was dus uit Amsterdam vertrokken richting IJmuiden (en dus niet in zee) met als bestemming Hellevoetsluis.

Gevolg van deze opeenstapeling van misverstanden is dat niemand op de hoogte was van de exacte positie van de Adder. Toen het dan ook helemaal fout ging met het vaartuig was Amsterdam in de veronderstelling dat de Adder inmiddels wel in Hellevoetsluis zou zijn en Hellevoetsluis meende dat de Adder nog in IJmuiden was. Het ministerie van Marine was in het geheel niet goed geïnformeerd.

Dit alles was dan ook de reden dat het zoveel dagen duurde voordat er vanuit de marine gereageerd werd op het vergaan van de Adder.

Als laatste punt, dat een rol heeft gespeeld, is het feit dat de commandant van de Adder in tegenstelling tot wat hij verplicht was, geen loods uit Hellevoetsluis (iemand met kennis van het gebied van 'de zuidelijke gaten' en met monitors vertrouwd) had gevraagd.

Bronnen (met dank aan NIMH):

1. Rapport onderzoekscommissie ingesteld door Koning Willen III. Marineblad 1932 blz 360 t/m 370.
2. Alle Hens Juli/Aug, 1979. Pag 10 t/m 14.
3. Haagse Courant, 12/7/1972.
4. Artikelen Helderse courant.
5. Artikel in "Levend verleden" blz. 111/t/m 122 (Jan T. Bremer).