

Raad voor Scheepvaartonderzoek

Het vergaan van de « Jeanne 0.99 »

Wij hebben breedvoerig gemeld in welke omstandigheden de Oostendsehe treiler 0.99 « Jeanne » op de rotsen van de Engelsche kust geloopt was en hoe er alzoo drie menschenlevens verloren gingen : de machinist, een matroos en de jongen, amper 16 jaar oud.

Nadat de Engelsche « coroner » de zaak onderzocht had, was het te verwachten dat ook de Raad voor Scheepvaartonderzoek zich met de zaak zou onledig houden, hetgeen dan ook gebeurde.

De Raad kwam samen onder voorzitterschap van h. Poll. De Staat was er vertegenwoordigd door Staatscommissaris Descamps die als Openbaar Ministerie fungeert.

De bemanning was volledig opgeroepen om getuigenis af te leggen terwijl op aanvraag van h. Descamps de schipper Louis Dedrie als betrokkene zal onderhoord worden.

Het Onderzoek

De h. Voorzitter geeft lezing van het zeeverslag van den schipper. De voornaamste punten die er in aangehaald worden, werden reeds in ons blad uiteengezet.

M. Louis Dedrie bevestigt in alle punten zijn verslag maar enkele vragen zullen hem gesteld worden om de zaak te verduidelijken en om desnoods de verantwoordelijkheid vast te stellen.

Op vraag van den voorzitter verklaart de schipper dat op het oogenblik van het ongeluk de matroos Vigno aan het roer stond met als hulpkasten de matrozen Vandewalle en Deswelghe.

Het weder was tamelijk duister terwijl er een sterke bries woei en de zee onstuimig was.

Het was geen onbekenden weg dat het schip volgde. Reeds negen reizen werden in den laatsten tijd in die richting afgelegd door de « Jeanne » en haar bemanning. Hoe zou de schipper dan aan gevaar gedacht hebben ? Trouwens de schipper beweert de te volgen koers juist opgegeven te hebben aan de wachtsmannen.

Terwijl op de gestelde vragen geantwoord wordt, wordt ook breedvoerig uitleg gegeven op de zeekaarten.

Een raadslid is er bijzonder op gesteld de juiste ligging van het schip te weten op het oogenblik dat de schipper zijn wacht verliet, dus om 9 uur 's avonds. Op een gestelde vraag antwoordt de schipper dat hij er niet aan dacht zijn ligging door middel van het lood na te gaan daar er geen aanleiding bestond om te denken dat de juiste koers niet gevolgd werd.

Nochtans is het bewezen dat op een afstand van ruim 150 mijlen het schip van 43 mijlen afgewijkt heeft hetgeen aanduidt dat in plaats van Z. 1/4 Oost te varen, het vaartuig een richting gevolgd heeft van Z. 1/4 West met het gevolg dat men op de rotsen terecht kwam.

Het Scheepsmateriaal

Sommige raadsleden willen de overtuiging hebben dat het kompas wel goed in order was. Volgens verklaring van den schipper werd het kompas nog in 1931 nagezien in Engeland en werd er een kleine deviatie waargenomen maar zulks was voorzien in het geven van de koers en werd trouwens opgegeven op een bijzondere kaart die beschikbaar was voor het personeel in het stuurhuis.

Als men hem vraagt naar de oorzaak van de ramp, is de schipper van oordeel dat de mannen aan het roer moeten te veel naar West gestuurd hebben. Zijn bevelen, oordeelt hij, konden nochtans niet verkeerd uitgelegd worden alhoewel

Op de rotsen geloopt

De schipper was te rusto toen zijn vaartuig op de rotsen vastliep. Aanstonds ging hij zijn bemanning verzoegen op de brug en stelde vast dat het schip recht Zuid op de rotsen lag.

Gedurende ruim drie kwart uurs werd op het schip gebleven terwijl getracht werd achteruit te slagen met het machien met het doel van de rotsen te raken, maar alles vruchteloos vermits weldra het machien moest stilgelegd worden daar de schroef afgeslagen was.

Daar er geen marconist aan boord was kon enkel sein gegeven worden dan door middel van vuurpijlen. Zes werden door den schipper en den stuurman afgevuurd. Van de stoomsluit werd geen gebruik gemaakt. Toen besloten werd het schip te verlaten daar men vreesde dat het zou omkeeren, was er nog geen hulp te bespeuren.

hij verzuimde ze op het daartoe bestemd bord in het stuurhuis neer te schrijven.

Schipper Dedrie wijst er op dat de « Jeanne » een neiging had naar stuurboord uit te wijken maar deze deviatie werd immer rekening gehouden bij het opgeven van de te volgen richting.

Zijn mannen waren ook niet zonder ondervinding vermits zij allen, die aan het roer gekomen zijn op die tragische reis, reeds menigmaal naar die visscherij gevaren waren.

Hij is van oordeel dat het slechte sturen niet kan ten laste gelegd worden van den eersten roerman maar dat de deviatie reeds van den beginne af gebeurd was.

Hij verklaart als schipper gediplomeerd te zijn sinds 1907. Zijn stuurman, nochtans, heeft geen diploma.

Werd het schip te vroeg verlaten ?

De Voorzitter vraagt of het schip soms niet te vroeg verlaten werd, waarop de schipper antwoordt dat hij, en de bemanning, oordeelde dat het hoog tijd was.

De schipper kon niet weten, gezien hoe donker het was, dat er nog rotsen in den omtrek waren en zijn gedacht was met de reddingsboot naar zee uit te steken.

Toen de boot te water gelaten werd, sloeg zij onmiddellijk half vol met water zoo dat de stuurman, geholpen door een ander lid van de bemanning, het water moest uitscheppen. Hij nam laatst plaats in de reddingsboot die bestemd was voor 20 man, dus niet overbelast was.

Slechts rond vier uur 's morgens, toen de overlevenden reeds veilig aan land waren, kwam hulp, opgedaagd.

De schipper brengt hulde aan den kok die een heldhaftige rol gespeeld heeft bij het redden van de andere manschappen. Hij kan nochtans niet beslist zeggen of het schip reeds water nam toen het verlaten werd.

Op de rotsen geloopt

De schipper was te rusto toen zijn vaartuig op de rotsen vastliep. Aanstonds ging hij zijn bemanning verzoegen op de brug en stelde vast dat het schip recht Zuid op de rotsen lag.

Gedurende ruim drie kwart uurs werd op het schip gebleven terwijl getracht werd achteruit te slagen met het machien met het doel van de rotsen te geraken, maar alles vruchteloos vermits weldra het machien moest stilgelegd worden daar de schroef afgeslagen was.

Daar er geen marconist aan boord was kon enkel sein gegeven worden dan door middel van vuurpijlen. Zes werden door den schipper en den stuurman afgevuurd. Van de stoomfluit werd geen gebruik gemaakt. Toen besloten werd het schip te verlaten daar men vreesde dat het zou omkeeren, was er nog geen hulp te bespeuren.

De bemanning onderhoord

Nu vangt het onderhoor van de getuigen aan. Eerst komt Vigne Prosper, visscher, aan de beurt. Hij stond aan het stuur toen het ongeluk zich voordeed. Nooit had hij iets abnormaals aan het schip bemerkt. Hij had orders van den schipper gekregen om Z. $\frac{1}{2}$ O. te sturen en volgde deze richting alhoewel hij soms moest vaststellen dat het vaartuig naar stuurhoord wou uitwijken.

Op het oogenblik zelve van de botsing hoorde hij de twee andere mannen van de wacht zeggen dat zij een donkere regenwolk bemerkten maar toen was het reeds te laat.

Op gansch den duur van zijn wacht werden andere schepen langs weerskanten gekruist en hij bevestigt dat het niet de volle toestemming was van al de

manschappen dat in de boot gegaan werd.

Het schip strandde in een Zuidelijke rich

Wat de stuurman verklaart

Stuurman Fallse bezit geen diploma, maar vaart reeds twee jaar als stuurman aan boord van de « Jeanne » en kende de gevolgde richting wonderwel. In tegenstelling met de andere getuigen had hij nooit bemerkt dat het schip een neiging had in een zekere richting uit te wijken.

Hij was om 6 uur op wacht gekomen en had voor koers Z. $\frac{1}{4}$ O. maar met het kwart deviatie liep het schip Z. $\frac{1}{2}$ O.

Er ontstaat een zekere betwisting met Vigne omtrent de koers die overgegeven werd tot dat eindelijk uitschijnt dat de stuurman Z. $\frac{1}{2}$ O. overgegeven heeft.

De schipper heeft om 9 uur de brug verlaten voor getuige die verklaart dat met eenieders toestemming in de boot gegaan werd alhoewel geen voorrang aan den scheepsjongen gegeven werd. De kapitein kwam de laatste in de boot. Na het omslagen van de boot heeft getuige zich al zwellend gereed.

De Voorzitter hecht er belang aan te weten hoe de scheepsjongen, die nadien van de koude stierf, aan wal is geraakt. Getuige kan het niet juist zeggen.

Ook hij kon niet vaststellen of er water in de treiler was toen men haar verliet.

De schipper teruggeroepen

M. Dedrie wordt teruggeroepen en bevestigt dat hij eerst de scheepsjongen in de reddingsboot aangaf. De andere leden van de bemanning gingen in goede order in de boot anders ware dit vaartuig wel omgekeerd bij het te water laten, hetgeen het geval niet was.

De schipper verklaart dat nadien, toen de boot omsloeg, het jongentje een slag heeft gehad van het wrak ervan.

De andere leden van de bemanning

De visscher Germonpré was ook van wacht van 12 tot 15 uur. Ook hij bevestigt de koers opgegeven door den schipper. Volgens getuige zou de machinist de eerste gesproken hebben van de reddingsboot te water te laten. Dit wordt nadien tegengesproken door andere leden van de bemanning. Getuige werd zwaar aan den voet gekwetst bij het landen.

Lichte-matros Easton was van wacht van 6 tot 8 uur. Ook hij beweert dat het vaartuig een neiging had tot uitwijken.

Door een raadsid wordt hem gevraagd of de les hem soms niet gespeld werd vooraleer hij ter zitting verscheen waarop getuige protesteert met overtuiging.

Hij is van gedacht dat de schipper het eerst gesproken heeft de reddingsboot te water te laten.

Deldick was stoker aan boord en sliep toen het schip vastliep. Het machien had reeds opgehouden te draaien toen hij beneden kwam. Hij kreeg bevel van den machinist na te gaan of er nog geen water in het schip kwam. Er was geen water te bespeuren.

De andere stoker Koenje was van dienst met den machinist. Men heeft gefracht, op bevel van den schipper, achteruit te stagen maar men geukte er niet in het schip van de rotsen te krijgen daar het schroef afgeslagen was.

De machinist zou vervolgens de machiennemannen aan dek gezonden hebben alwaar zij in tijd kwamen om de reddingsboot te water te helpen.

Eigenaardig is het wel dat geen enkele van de manschappen een reddingsgordel aan had toen zij in de boot stapten.

De kwestie der reddingsgordels

De kwestie der reddingsgordels

Nogmaals teruggeroepen, verklaart de schipper dat ieder lid van de bemanning over een reddingsboei beschikte en men doet hem opmerken dat men toch tijd genoeg had om er zich van te bedienen en dat hij zich daarvan had moeten bedenken.

Verdere ondervraging

De trimmer Zeebrouck Michel was ook te ruste gegaan toen het schip vastliep. Volgens deze getuige is het ook de schipper die voorgesteld heeft het schip te verlaten maar met de volle toestemming van de andere leden der bemanning.

Een die er genoeg van heeft

Een die den « zecquivel » gezien heeft is zeker wel M. Roosens, een postbediende, die zijn winket wou laten steken om visscher te worden en die op zijn eerste reis reeds zijn schip moest verliezen.

Ook hij lag te slapen en hij werd gewekt door den stuurman. Al de manschappen waren heel tevreden het vaartuig te kunnen verlaten.

Toen hij terug thuis is gekomen heeft hij een staudje gekregen van zijn vader die hem verboden heeft nog naar zee te gaan...

De heldhaftige kok

Pierre Vanloo is een reusachtige kerel met een sympathiek voorkomen. Volgens hem vroeg iedereen in de reddingsboot te gaan alhoewel niemand een konkreet voorstel deed.

Volgens de verschillende getuigenissen die afgelegd werden, mogen verschillende manschappen een kaarsje opsteken voor M. Vanloo die op heldhaftige wijze veel lunnar van een gewissen dood gered heeft door hen op de rotsen te trekken.

Het rekvisitorium

Hiermede is het getuigenverhoor afgelopen. Donderdag namiddag heeft de h. Staatscommissaris zijn rekvisitorium uitgesproken.

Het rekvisitorium van den Staatscommissaris Descamps kan als volgt samengevat worden. Hij steit vast dat de schipper de deviatie naal moeten vaststellen of in den beginne van de terugreis. Ook dat het scheepsvord, in het stuurruis, niet in order genouden werd en dat de bevelen betreuende de te volgen richting er niet opgeschreven werden. Hij is van oordeel dat de schipper de bemanning te vroeg het schip liet verlaten.

Hij vraagt uit dien hoofde dat de schipper gedurende een maand van zijn diploma geen gebruik zou mogen maken.

Schipper Dedrie teruggeroepen verklaart dat hij van oordeel is dat hij niet gedaan te hebben en dat de schuld van de deviatie aan de roermannen toe te wijten is.

De uitspraak.

De uitspraak zal op 16 Maart gebeuren.