

De Terschellinger loodsenramp van 25 november 1925 in de Tweede Kamer

Meindert Schroor

‘Maar als oud-Terschellinger, die althans enige jaren op het eiland heeft gewoond, moge ik beginnen met een woord van eerbied en bewondering voor de dappere Terschellingers, die, geheel in overeenstemming met den aard en het voortreffelijk karakter van deze eilanders, tot het uiterste hebben getracht hun plicht te vervullen en in den strijd met wind en zee als helden het leven hebben gelaten’. Het waren ongetwijfeld mooie woorden, die eind mei 1926 in de Tweede Kamer klonken, uitgesproken door CH-kamerlid J. Krijger. Zoals gewoonlijk kwamen ze te laat voor de slachtoffers. De woorden vielen tijdens een interpellatiedebat dat twee maanden eerder was aangevraagd naar aanleiding van de laatste grote loodsenramp voor de Nederlandse kust. Bij Terschelling om precies te wezen.

den. Op de drempel, want de vooruitgang van de generaties werd voor hem abrupt afgebroken toen hij met twaalf medebemanningsleden ten onder ging in de laatste grote loodsenramp voor de Nederlandse kust.

Interpellatie

Op 25 november 1925 verging de stalen motorloodsschoener *Terschelling en het Vlie No. 2* met man en muis in een zware

Afgebroken carrière

Hoewel beloodsing en betoning eeuwenoude activiteiten zijn dagtekent het moderne loodswezen uit 1859 toen het parlement een Loodswet (Staatsblad no. 93) aannam. Zij maakt onderscheid tussen rijksloodsen en slikloodsen. Voor de laatste loodsen golden in tegenstelling tot de eersten geen wettelijke eisen. Zo kon het zijn dat mijn overgrootvader Heertje Meinderts Schroor (1874-1961) in de jaren twintig als slikloods optrad. Het verhaal gaat dat hij destijds het jacht van Anthony Fokker van Terschelling naar Wieringen loodste. Voor Fokker's aanbod hem terug te vliegen naar het eiland bedankte hij. Zijn wereld was het water, de lucht was voor de vogels. Zijn zoon, mijn grootvader Meindert Schroor (1897-1925) was de oudste van dertien kinderen, waaronder een aangenomen kind. Waar ta (vader), na in zijn jonge jaren de wereldzeeën te hebben bevaren, van de hand in de tand leefde als slikloods, los arbeider, jutter, haring- en kustvisser was zijn zoon inmiddels tot loodskwekeling der tweede klasse gevorderd. Om dat te worden moest men 20 tot 27 jaar oud zijn en tenminste twee jaar hebben gevaren. Aan de laatste voorwaarde voldeed hij ruimschoots. In 1913 monsterde hij als vijftienjarige tegen een gage van vijf gulden per week aan op de Vlaardinger haringlogger VL 146 'Hendrina'. De jaren daarna bracht de wilde vaart hem - onderbroken door de mobilisatie - als matroos en bootsman in alle uithoeken van de aarde. In 1920 tekende hij bij het Loodswezen. Inmiddels had hij voor



Meindert Schroor rond zijn twintigste levensjaar

zijn ouders en jongere broers en zusters een huis bijeengevaren in de Frethoek (Westerbuurtstraat, Westerschelling). Nu vijf jaar later stond hij, als ambitieuze vent op de drempel rijksloods te wor-

noordwesterstorm boven Midsland (Terschelling). Over deze ramp die destijds een ruime landelijke aandacht trok is veel gepubliceerd. Ze werd de aanleiding tot een omvangrijke reorganisatie

van het loodswezen. Op Terschelling zou de loodsboot voortaan de haven houden en slechts op aanvraag naar buiten stomen.

Minder bekend is het interpellatiedebat in de Tweede Kamer dat aan deze wetswijziging voorafging. Het debat was aangevraagd door het VDB-kamerlid mr Pieter Jacobus Oud (1886-1968). Hij zou later uitgroeien tot een vooraanstaand politicus en bekend worden als achtereenvolgens minister van financiën, parlementair historicus, burgemeester van Rotterdam en fractievoorzitter van de VVD.

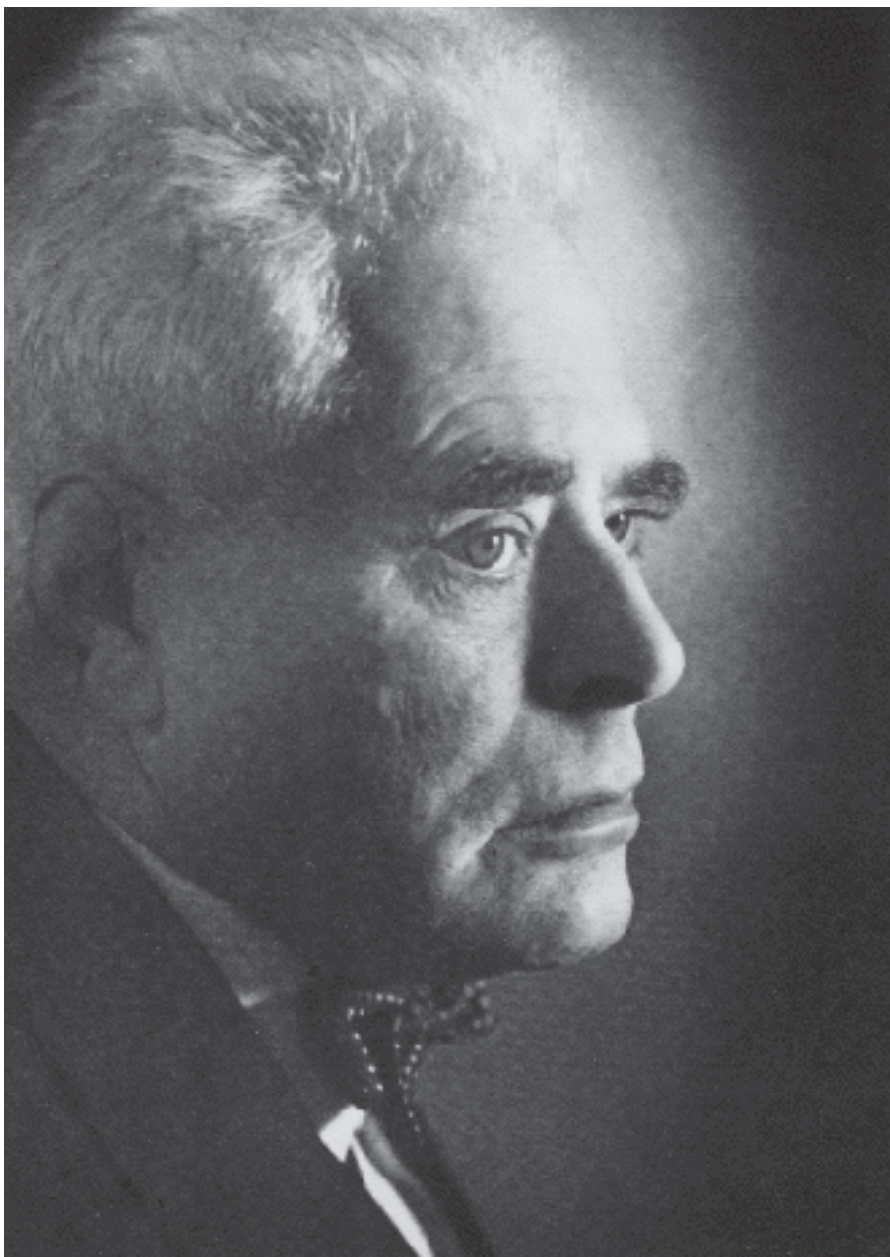
Constructiefout

De geschiedenis van de Terschellinger loodsendienst, sedert 1859 met Harlingen en Vlieland het 2e District vormend, was - alleen al tussen 1867 en 1869 toen

drie loodsboten met in totaal dertig man vergingen - een aaneenschakeling van scheepsrampen. Een van de voornaamste oorzaken daarvan was de bepaling dat de loodsvaartuigen zonder permissie van de loodscommissaris hun kruispost niet mochten verlaten. Bij stormweer was het verboden binnengaats te gaan of opper (beschutting) te zoeken onder de Engelse wal. Het Loodswezen beschikte op Terschelling sedert 1859 over vier zeeloodsvaartuigen. In het winterhalfjaar moesten daarvan steeds twee buitengaats zijn, op kruispost. De vaartuigen waren twee weken op zee, waarvan de eerste week voor het westelijk zeegat, het Stortemelk, werd gekruist. In de tweede week kruiste het vaartuig dan oostwaarts voor het Noordgat en het Thomas Smitgat. In de derde week lag men vervolgens in de haven, de

zogeheten walbeurt. Tot 1923 beschikte het Loodswezen over een uitlegger. Dit vaartuig lag op de Vlieree om de buitenloodsen en de binnenloodsen te wisselen. De laatsten geleidden de schepen naar Harlingen en de havens elders langs de Zuiderzee. Het 2e District was gezien de sterk teruggelopen scheepvaart bij lange na niet het belangrijkste loodsendistrict. Men beschikte er over de wat oudere scheepstypen waarvan de staat van onderhoud dikwijls te wensen overliet. In de vergane loodsschoener, in 1905 te water gelaten bij scheepswerf Van Aller te Hasselt (Ov.), was in 1924 een motor geplaatst. Een constructief curiosum was dat de schroefas met schroef aan stuurboordzijde van het schip uitkwam. De schroef was niet in schroefraam in het vlak van kiel en stevens aangebracht. Het schip was daarmee in verregaande mate onbestuurbaar, vooral bij enige zeegang. Als de motor dan niet bijsprong kon men het over bakboord door de wind gaan wel vergeten.

Mr P.J. Oud (1886-1968) was van 1917 tot 1933 en van 1952 tot 1963 lid van de Tweede Kamer. Van 1933-1937 was hij minister van financiën in het tweede en derde kabinet-Colijn



De ramp

De Terschelling en het Vlie No. 2 was op dinsdag 24 november 's ochtends vroeg de haven van West-Terschelling uitgelopen. Op die dag ontwikkelde zich boven Groningen een diepe depressie, waardoor in korte tijd een storm boven Noordwest-Nederland opstak met een windkracht van 10 en uitschieters van 12 Beaufort. De waterstand kreeg een extra verhoging van 1,30 meter. In de omgeving van Terschelling raakten verschillende schepen in nood. De loodsschoener trok verder zeewaarts en lag vermoedelijk bij het lichtschip Terschellingerbank te steken, dat wil zeggen zo scherp als mogelijk bij de wind te zeilen. Wat er daarna gebeurde is nooit opgehelderd. Een van de meest gangbare lezingen was dat de zeilboom van het grootzeil door een monstergolf lossloeg en de spaken van het stuurrad meenam. Daartegen waren schip en bemanning, die boven Midsland lagen kansloos. Spoedig spoelden een reddingsboei, kledingstukken, mastbanden, de gaffel en andere voorwerpen op het eiland aan. Van de dertien bemanningsleden werd slechts een drietal teruggevonden. Daags na de ramp het lijk van zeeloods Johannes Lodewijk, op 12 januari 1926 dat van mijn grootvader, Meindert Schroor, beide op Ameland. Het lichaam van matroos-kok Anne Klijn spoelde zeven maanden later op Texel aan.



Uit de Harlinger Courant van 11 december 1925

Geruchten

Weldra kwamen in de kleine Terschellinger dorpsgemeenschap de geruchten op gang. Een van de voornaamste was dat een onderzoek achterwege was gebleven om de incompetentie van de marineleiding te verhullen. Die geruchten en de weigering van de marine een onpartijdig onderzoek toe te staan waren voor Oud aanleiding een interpellatie aan te vragen. Politiek Den Haag had ten tijde van het debat, dat op 26 mei 1926 plaatsvond, een onrustige periode achter de rug. Begin november 1925 had het amendement van de SGP-er Kersten betreffende de opheffing van het Nederlandse gezantschap bij het Vaticaan geleid tot de val van het eerste kabinet Colijn. Pas op 8 maart 1926 trad een nieuwe kabinet aan onder leiding van de CHU-er jhr mr D.J. de Geer. De verantwoordelijke minister van Marine, de RKSP-er J.M.J.H. Lambooy was uit het vorige kabinet overgekomen. Met hem was de AR-minister van Waterstaat, mr H. van der Vegte ter verantwoording naar de Tweede Kamer geroepen.

Verzuipen

'Het kan nooit goed zijn' zo opende Oud het debat, 'dat men maanden en maanden lang de gedachte laat om zich heen grijpen, dat de marineautoriteiten haar plicht niet hebben gedaan'. De parlementariër wees de bewindslieden erop dat er tot dusverre geen onderzoek was gedaan door de in 1909 ingestelde Raad voor de Scheepvaart. De vraag was of de eerst verantwoordelijke instelling, de scheepvaartininspectie wel

een onderzoek had ingesteld en zo ja, 'waarom dat niet door een onderzoek door den Raad voor de Scheepvaart is gevolgd'. Oud wees op tegenstrijdigheden in de Schepenwet die enerzijds niet gold voor rijksvaartuigen, maar in een algemeen artikel wel onderzoek voorschreef naar ongelukken met schepen op de Nederlandse kust of in de Nederlandse zeegaten en riviermonden. Bij een vergelijkbare ramp in 1921 met het loodsvaartuig *Eems II* had men de Raad, aldus Oud wel naspeuringen laten verrichten. 'De Regering mag deze zaak niet naast zich neerleggen, want men zegt op Terschelling al: de leider van de scheepvaartininspectie is een oudmarine-officier en daar is zoveel 'esprit de corps', dat de een den ander dekt en daarom heeft men getracht zoveel mogelijk de scheepvaartininspectie er buiten te houden'. Het had er alle schijn van dat het Departement van Marine de zaak maar het liefst in de doofpot stopte. De broer van de loodsschipper Zeylemaker had zich zelfs verstout aan de kamerleden Krijger en Snoeck Henkemans inlichtingen te verschaffen en dat was hem op een schorsing komen te staan. Sarcastisch voegde Oud eraan toe dat Zeylemaker in Harlingen dit tweetal, 'blijkbaar zulke staatsgevaarlijke personen', zonder toestemming van zijn chef aan boord had laten gaan. Opmerkelijk was ook dat de Marine er pas twee weken geleden - de interpellatie was net aanhangig - toe was overgegaan een onderzoek in te stellen. Het onderzoek had twee weken geduurd, maar was blijkbaar op de

verkeerde plekken verricht en had niets opgeleverd. De minister had weliswaar een eigen enquêtecommissie ingesteld, maar die had veel minder bevoegdheden dan de Raad voor de Scheepvaart, waarvan de onderzoeken bovendien openbaar waren. Oud vroeg zich ook af of zeilschepen überhaupt geschikt waren om hun taken op kruispost te verrichten. Het is zaak om zo spoedig mogelijk, in de allereerste plaats voor Terschelling, over te schakelen op stoomloodsboten. De laatste vraag van Oud betrof de verplichting op kruispost te blijven. De omgekomen schipper Jan Zeylemaker was al eens eerder, door omstandigheden gedwongen, vervroegd binnengelopen en had toen een reprimande gekregen. Daarna was het voor hem uit, 'ik loop niet meer binnen, ik pas er voor om langer reprimandes te ontvangen. Dan maar buiten blijven en maar liever verzuipen'.

Engels voorbeeld

Minister van Waterstaat Van der Vegte trok het boetekleed aan. Uit zijn antwoord bleek ook dat de Scheepvaartininspectie van een nader onderzoek had afgezien. De marine had haar wel daarom gevraagd. Maar nadat de inspectie gebleken was dat de ramp noch op de Nederlandse kust, noch in de zeegaten had plaatsgevonden was van verder onderzoek afgezien. Zijn collega van Marine, Lambooy had zich gestoord aan de wijze waarop de Marine in de pers was aangevallen. Dit had remmend op het onderzoek gewerkt, evenals de kabinetswisseling. Zeylemaker was zijn

inziens niet geschorst, hij had zichzelf ziek gemeld. Hij was nimmer berispt, wel was hem bij gelegenheid driemaal gevraagd naar de reden van zijn binnenkomst. Voor wat betreft de omschakeling van zeil op stoom merkte de minister, onder verwijzing naar de Engelse situatie, op dat de opbrengsten van de loodsdienst te gering waren om de motorschoeners door stoomloodsvaartuigen te vervangen. De storm was bovendien zo uitzonderlijk geweest, dat op die dag ook talloze stoomschepen in moeilijkheden waren geraakt, gestrand of zelfs vergaan.

Kijvende departementen

Het spreekt voor zich dat Oud beter te spreken was over het antwoord van de minister van Waterstaat dan dat van zijn collega van Marine. Voor de krappe competentie die de Scheepvaartinspectie zichzelf toeschreef had de parlementariër geen goed woord over. Hij schetste de aanwezigen een beeld van onze zeer zwak glooiende kust met zijn gevaren en talloze scheepswrakken. Bovendien 'beweren praktische Terschellingers - mensen, die hun leven op deze gevaarlijke kust hebben doorgebracht - dat de loodsschoener no. 2 nabij de binnenverkenningstonter hoogte van het Bornrif (vóór de noordwestpunt van Ameland, M.S.) is gezonken'. Als dat geen ramp op de kust was. Er was dus alleszins sprake van een 'benepen opvatting van de Scheepvaartinspectie'. Vervolgens was het onderzoek tussen twee kijvende departementen blijven hangen. Ook de vergelijking met Engeland werd door Oud met de woorden 'Wat heb ik aan vergelijkingen met het buitenland?' van tafel geveegd. Vervolgens probeerde de parlementariër beide bewindslieden tegen elkaar uit te spelen. Hij wees erop dat terwijl de minister van Waterstaat alles in het werk beloofde te stellen om dergelijke rampen te voorkomen, zijn collega van Marine vooral op de financiële consequenties wees. 'Laat de minister oppassen dat hij zich zelf straks niet een ernstig verwijt zal kunnen maken en de quaestie van den stoomloodsdienst (...) zoo spoedig mogelijk herzien, vóór dat de winter komt met het slechte weer'. In de Kamer kreeg Oud uiteraard bijval van de CHU-ers J.M. Krijger en Snoeck Henkemans, die Terschelling hadden bezocht. De eerstgenoemde had er zelfs enkele jaren gewoond. Ook het RKSP-lid Van de Bilt en de

anti-revolutionair Bijleveld vielen de VDB-er bij. De door de minister ingestelde Commissie Loodsschoener hield korte tijd na het debat openbare zittingen zowel in Amsterdam als op Terschelling. In september 1926 bood zij haar rapport aan. De afgelegde getuigenverklaringen werden breedvoerig gepubliceerd in de landelijke en regionale bladen. Het interpellatie-debat en de mooie woorden waarmee dit artikel begint hadden vrij spoedig een grondige aanpak en modernisering van de loodsdienst tot gevolg. In 1927 werd de gehele dienst gereorganiseerd. De kruisposten voor het Oost- en Westgat werden opgeheven. De stalen schoeners verkocht men in hetzelfde jaar en aan de dwangpositie van de loodschipper kwam een einde. Voortaan werd de loodsdienst op Terschelling uitgeoefend door een motorloods-afhaalvaartuig, ook wel tender genoemd.

Bijlmerenquôte

Onwillekeurig dringt zich de vergelijking op met de nasleep van de Bijlmer-ramp op 4 oktober 1992. Ook hier kwamen vele geruchten op gang en werd er geen of op zijn minst te weinig en te laat onderzoek verricht. Een opmerkelijk verschil is dat de vele perspublicaties in de winter van 1925 op 1926 wel vrij spoedig tot gedetailleerde vragen aan de regering leidden. De Bijlmerenquôte liet ruim zes jaar op zich wachten en was vooral het resultaat van de volhardende houding van PvdA-kamerlid R. van Gijssel. Het kamerdebat in mei 1926 werd met name door Oud op een uiterst effectieve en eloquente wijze gevoerd, als was het een voorproefje van zijn toekomstige glanzende politieke carrière. Behendig haakte hij in op de eerlijkheid - of was het vanwege zijn recente aantreden onhandigheid - van de minister van Waterstaat. Daarbij speelde Oud het dilemma veiligheid - zuinigheid, waarmee de minister van Marine worstelde, op een goede manier uit. De meerderheid van de Kamer sloot zich dan ook bij zijn visie aan. De kwestie werd op een zakelijke wijze afgehandeld los van eventuele partijpolitieke overwegingen. De recente politieke verwickelingen en de lange formatie die men in Den Haag destijds net achter de rug had zullen het inhoudelijke gehalte van het debat zeker positief hebben beïnvloed.

Zakelijk versus politiek

Daarmee raken we het grote verschil tussen beide kwesties. De uitkomsten van de Bijlmerenquôte werden aanstonds gepolitiseerd. Ze werden daarmee zowel een symbool als de aanjager van spanningen in een kennelijk door interne tegenstellingen verzwakte regeringscoalitie. Ook de gedreven zoektocht naar (politieke) schuldigen van de ramp en zijn nasleep gaven aan de Bijlmerenquôte een veel grotere lading. Uiteraard is de parlementaire enquôte op zichzelf al een veel zwaarder middel dan een interpellatie. In het debat over de loodsenramp, lag het accent vooral op de (verkeerde) procedures en de wijze waarop deze konden worden aangepast.

De Nacht van Wiegel en zijn voorspel zetten de verhoudingen binnen de coalitie bovendien op scherp. Al in de weken voor deze politieke deconfiture viel overigens de krampachtigheid op, waarmee de verantwoordelijke bewindslieden elkaar de hand boven het hoofd hielden, of beter elkaar spaarden. Hoewel er duidelijkheid kwam omtrent de lading van het vliegtuig bleven essentiële vragen rond de toedracht onbeantwoord of raakten door politieke belangen op de achtergrond.

De nazorg van de weduwen en wezen van de loodsenramp zou in de daarop volgende jaren overigens flink te wensen overlaten. Ook de preciese omstandigheden waaronder zich beide rampen, zowel die van 1925 als die van 1992 voltrokken, zijn tot op de dag niet geheel opgehelderd. Die van de loodsenramp bleven dat bij gebrek aan ooggetuigen nog wel het meest. Naar het vermoedelijke wrak van de loodsschoener, waarin zich op zijn minst nog enkele lichamen van slachtoffers moeten bevinden, is tot op heden, officieel althans, nimmer onderzoek verricht.

Met helden blijkt Nederland toen noch thans veel op te hebben.