

# HET SCHIP.

VEERTIENDAAGSCH BLAD VOOR SCHEEPSBOUW EN SCHEEPVAART

TEVENS ORGAAN DER

VEREENIGING VAN TECHNICI OP SCHEEPVAARTGEBIED EN VAN HET NATIONAAL TECHNISCH SCHEEPVAARTKUNDIG MUSEUM

Redactie Scheepsbouw: Ir. A. M. SCHIPPERS s.i. — Directeur-Uitgever: J. MOORMAN.

Vaste Medewerkers: Ir. J. C. ARKENBOUT SCHOKKER s.i., Ir. A. A. BOON, c.i., A. S. DIRKZWAGER, W. A. ENGELBRECHT, HERO B. DE GROOT, Ir. J. H. A. W. graaf VAN HEERDT TOT EVERSBERG s.i., Dr. R. J. LEENDERTZ, Prof. A. D. F. W. LICHTENBELT, Ir. A. ROORDA, s.i., Dr. J. DU SAAR, Dr. G. J. SCHOUP, S. SNUYFF, K. TESCHMACHER, Ir. M. W. VOOGT, J.E.zn. s.i., Mr. F. VORSTMAN, Mr. A. J. M. VAN WESSEM, e. a.

Bureaux van Redactie en Administratie: ANTONIE DUYCKSTRAAT 129, DEN HAAG.

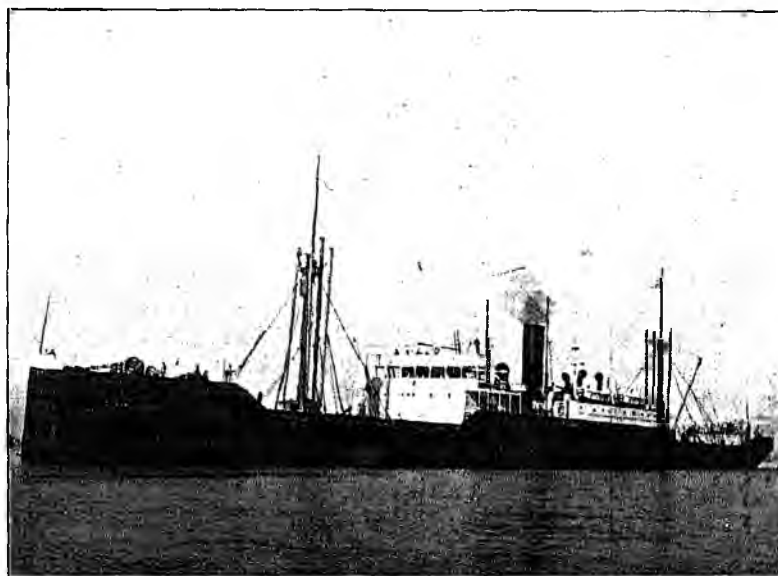
ABONNEMENT: Binnenland f 4.— per kwartaal, Buitenland f 5.—. Losse Nummers f 1.—. ADVERTENTIËN 40 cent per regel. — Bij contract verlaagd tarief.

## DE BERGING VAN DE „LIBERTY GLO”

DOOR A. S. DIRKZWAGER.

I

Den 5 December 1919 liep dit Amerikaansche stoomschip dwars van Terschelling op een mijn en seinde aanstonds om sleepboothulp. De United States Shipping Board, waaraan dit stoomschip toebehoorde, droeg aan Dirkwager's Berging Maatschappij op, sleepbooten uit te zenden en te trachten het schip in veilige haven te brengen. Er werden draadlooze berichten opgevangen, dat het schip getroffen was in het voorschip en



De Liberty Glo vóór de stranding.

drijvend bleef. Denzelfden avond nog vertrokken twee sleepbooten van Terschelling om het schip op te sporen, doch daar blijkbaar geen juiste peilingen waren gegeven, slaagde men er niet in het te vinden. Het weer was inmiddels slecht geworden en men ontving in den nacht bericht, dat de Liberty Glo ten anker was gekomen dwars van Ameland in 6 vadem water. Dit was het draadlooze bericht, waarvan men aan boord nog hoopte dat het tijdig zou aankomen, doch kort daarna brak het stoomschip in twee stukken, juist voor de brug. De opvarenden gingen in de booten, met uitzondering van kapitein J. Stousland, die zijn schip niet wilde verlaten en met twee Chineesche koks, die niet in de booten durfden springen, bleef hij aan boord op

het achterschip, dat een speelbal der golven werd. In een later artikel geven wij een beschrijving van de ondervinding van kapitein Stousland, ons welwillend toegezegd.

Op 6 December berichtte de kustwacht Ameland, dat beide scheepsdeelen in de branding aldaar rondreven en een paar uur later strandden ze op het strand van Ameland. Dienzelfden dag vertrokken vertegenwoordigers van de Firma Dirkwager derwaarts. De kapitein werd dien dag uit zijn benarde positie gered door de reddingsboot van Terschelling, onder commando van den schipper Cupido, die hiermede weder een kranig heldenstuk volbracht.

In de volgende regelen willen wij een beknopte beschrijving geven van de bergingswerkzaamheden en de moeilijkheden, die daarmede gepaard gingen.

Het stoomschip Liberty Glo, eigendom van de United States Shipping Board, in 1919 op Hog Island van staal gebouwd en groot bruto 7500, netto 3500 tons, vertrok half November van New York met bestemming naar Hamburg en Bremen, met een volle en bijzonder kostbare lading, bestaande uit katoen, olie in vaten, stuk- en reliefgoederen en tabak. Het was haar tweede reis. Het schip werd in exploitatie gegeven aan the Barber's Steamship Lines Inc., agenten in Holland de Firma Wm. H. Müller en Co., te Rotterdam en Amsterdam.

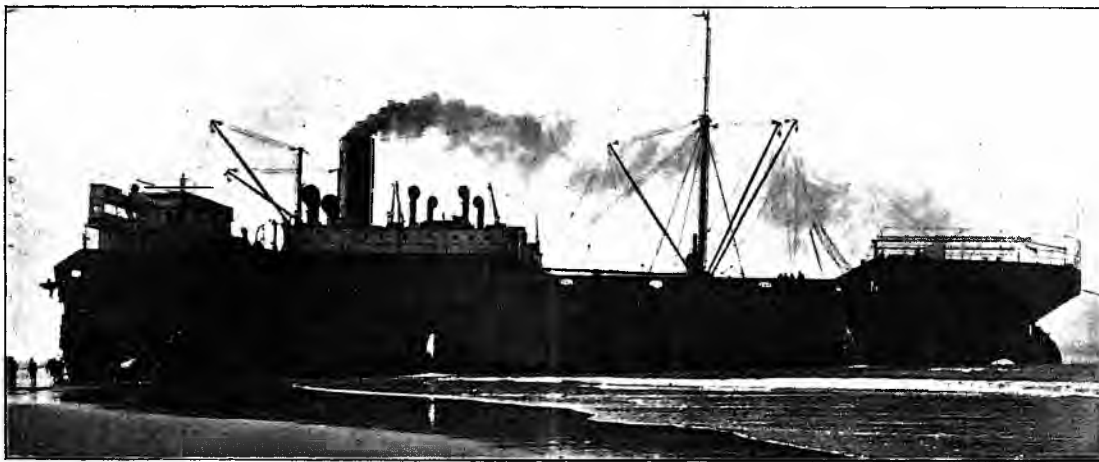
7 December arriveerde kapitein Stousland van Terschelling op Ameland, doch kon door de hooge zee zijn schip niet bemannen en nam zijn intrek in Hotel Hofker te Nes op Ameland. Reeds direct kwam een vloot van Terschellingse visschers opdagen, die trachtten het schip te bezetten, wat gelukkig niet is gelukt, daar het anders zeer zeker geheel geplunderd zou zijn.

De Shipping Board droeg aan de Nieuwe Berging Maatschappij op schip en lading te bergen op arbitrage, no cure no pay en de Liberty Glo werd, zoodra het weder dit toeliet, door de bergers bezet, d.w.z. het achterschip, hetwelk ongeveer 350 voet lang was. Het voorschip zat in dieper water gestrand en hierop kon men niet bivakkeeren. Beide stukken lagen drie strandpalen uit elkander.

Allereerst werd de uit ruim 900 zakken bestaande aangeteelde post van Amerika naar Duitschland geborgen en afgedragen aan den Inspecteur der Posterijen te Harlingen. De bergingsvaartuigen Haai en Buffel waren inmiddels te Ameland aangekomen, alsook de sleepbooten Volharding en Noordsvaarder. Het achterschip bleek na het eerste onderzoek nog geheel intact te zijn en maakte geen water; ook was de machinekamer geheel in orde en kon men direct stoom stoken. Het was een

hoogst interessant gezicht, de rook te zien komen uit den schoorsteen van een half schip. Ankers van 2 en 3 ton werden uitgezet op zware 7" staaldraden om te voorkomen, dat het achterschip hooger op zou slaan. Uit het voorschip, dat niet meer te bergen viel en reeds diep in het zand wegzakte, werden door de *Haai* lading en inventaris zooveel mogelijk geborgen. In de daarop volgende dagen hing een dikke mist, die grooten hinder opleverde voor de vaartuigen, die langs zijde kwamen om de lading over te nemen. Direct deed zich een groote moeilijkheid voor. Er bleek n.l., dat de condensor verstopt zat in het zand, zoodat niet met zoet water gestookt kon worden. Er moest dus een hulpcndensor aangelegd worden, daar door stoken met zout water de drie vlampijpketels (Babcock en Wilcox) spoedig zouden zijn vernietigd. Gedurende deze werkzaamheden leverden de sleepbooten zoetwater aan het schip, wat zeer lastig ging, daar door de nog steeds heerschende branding de sleepbooten hevig langs zijde lagen te werken en ook menigen deuk en verdere schade opliepen. In de volgende dagen werd veel lading katoen in balen en stukgoederen overzee gelost en kwam het schip niet hooger op het strand. Alles ging goed tot de bekende storm opstak van 19 December, die zoo

ook niet in het Pinkegat lagen. Naar alle kanten werd getelegrafeerd en eerst den volgenden dag werd uit Delfzijl getelefoneerd dat de *Noordsvaarder* aldaar was aangekomen en rapporteerde de kapitein, dat hij de *Buffel*, dwars van Ameland had verloren en hij ook de *Haai* had gezien in de branding van Schiermonnikoog. Later op den dag ontving de heer Dirkzwager op Ameland een bericht, dat de *Buffel* met noodvlag in top was gesignaleerd in het Pinkegat en aanstonds vertrok de reddingsboot van Ameland. Schipper Sperling wenschte zijn schip niet te verlaten en rapporteerde, dat zijn roer gebroken was, het schip veel dekschade bekomen en de reddingsboot verspeeld had. Door den fellen N.W. wind en stroom, was de *Buffel*, toen deze van de *Noordsvaarder* losbrak, door de golven opgenomen en had men door het maken van een noodroer het Pinkegat kunnen bereiken, waarbij het schip over alle buitengronden werd heen-gezet en hevig had gewerkt. Was dus de *Buffel* terecht, niets hoorde men van de *Haai*. Een zeilvaartuig vanuit Ameland, geheel vertrouwd met de wadden, werd uitgezonden en zocht twee dagen tot aan Rottum toe, doch ook op z.g. Simonszand was geen spoor te ontdekken. Daartoe aangezocht vertrokken van Nieuwediep twee Marinevaartuigen ter opsporing, doch de



*Het achterschip, zooals dit zich thans op het eiland Ameland bevindt.*

noodlottig is geweest voor vele schepen en menschenlevens; men denke slecht aan den ondergang van de sleepboot *Hercules* van Bureau Wijsmuller, even buiten IJmuiden. Tot des avonds 10 uur was de zee geheel effen geweest en heerschte een dikke mist. De *Buffel* en de *Haai*, benevens andere lichters, hadden den geheelen nacht langs zijde gelegen en zouden des avonds vertrekken naar het z.g. Pinkegat (tusschen Ameland en Schiermonnikoog) om de geborgen lading daar over te laden in binnenschepen, die de goederen naar Amsterdam zouden vervoeren. Des avonds 10.30 was de zee nog buitengemeen kalm en vertrok, zooals elken avond de *Haai* naar het achterschip, waarvan nog steeds ruim 1 M. boven water stak, om wacht te doen. De *Buffel* werd op sleeptouw genomen door de *Noordsvaarder*. Om 11.30 klaarde de mist op en stak een harde bries op uit het N.W., die binnen een half uur aanwakkerde tot een waren orkaan. De luiken werden onmiddellijk geschalkt en men kon niets anders doen dan afwachten. Eerst hielden de staaldraden nog, doch daar het groote zware schip, opgenomen door de golven, hevig begon te werken, braken de 7" draden af als garen en werd het schip opgenomen en hoog op het strand gezet, waarbij voortdurend de hooge golven geheel over het schip heensloegen. Den volgenden morgen meldde dan ook de kustwacht, dat het achterschip in nood verkeerde en de opvarenden in groot gevaar waren. Door de woeste zee kon echter noch de Amelander reddingsboot, noch die van Terschelling uitvaren. Later op den dag berichtte de kustwacht, dat *Noordsvaarder* met de *Buffel* en de *Haai* niet meer te zien waren en

*Haai* was en bleef weg. Het rapport van de *Noordsvaarder* bleek dus maar al te waar, dat de *Haai* in de branding van Schiermonnikoog in nood was gezien. Men hoopte nog, dat de *Haai*, een sterke motorblazer en gebouwd onder en geheel uitgerust volgens de voorschriften van de Nederlandsche Scheepvaart Inspectie, den Eems had kunnen bereiken. Naar alle zijden werd geseind, naar Emden, naar het eiland Just en zelfs naar de Deensche kust, doch geen spoor. Het werd dan ook wel duidelijk, dat de *Haai* met haar vijf opvarenden een prooi der golven was geworden. Enkele dagen later werd bericht ontvangen, dat hare vlet onder Wierum op de Friesche kust was aangespoeld en het werd toen wel zekerheid, dat het schip met man en muis was vergaan. Niet alleen dat de Nieuwe Bergingmaatschappij vijf dappere mannen verloor, die hun leven hebben moeten geven voor het bergingswerk, doch ook werd het gemis van dit, juist voor strandwerk zoo buitengewoon handig vaartuig gevoeld. De opvarenden ontvangen hun volle loon totdat de uitkeeringen zullen beginnen van de Rijksverzekering-bank en van Zeerisico, waarbij de Nieuwe Berging Maatschappij hare bemanning heeft verzekerd, wat echter niet wegneemt, dat de Firma Dirkzwager vijf vrouwde en geschoolde „bergers" moest missen. Den derden dag, dus 21 December konden de opvarenden van het achterschip der *Liberty Glo* eerst aan wal komen. Zij hadden angstige uren doorgemaakt. Zooals reeds gezegd, waren de draden gebroken en was het schip een 100 M. hooger op het strand geslagen.

*(Wordt vervolgd.)*

# HET SCHIP.

VEERTIENDAAGSCH BLAD VOOR SCHEEPSBOUW EN SCHEEPVAART

TEVENS ORGAAN DER

VEREENIGING VAN TECHNICI OP SCHEEPVAARTGEBIED EN VAN HET NATIONAAL TECHNISCH SCHEEPVAARTKUNDIG MUSEUM

Redactie Scheepsbouw: Ir. A. M. SCHIPPERS s.i. — Directeur-Uitgever: J. MOORMAN.

Vaste Medewerkers: Ir. J. C. ARKENBOUT SCHOKKER s.i., Ir. A. A. BOON, c.i., A. S. DIRKZWAGER, W. A. ENGELBRECHT, HERO B. DE GROOT, Ir. J. H. A. W. graaf VAN HEERDT TOT EVERSBERG s.i., Dr. R. J. LEENDERTZ, Prof. A. D. F. W. LICHTENBELT, Ir. A. ROORDA, s.i., Dr. J. DU SAAR, Dr. G. J. SCHOUP, S. SNUYFF, K. TESCHMACHER, Ir. M. W. VOOGT, J.E.zn. s.i., Mr. F. VORSTMAN, Mr. A. J. M. VAN WESSEM, e. a.

Bureaux van Redactie en Administratie: ANTONIE DUYCKSTRAAT 129, DEN HAAG.

ABONNEMENT: Binnenland f 4.— per kwartaal, Buitenland f 5.—. Losse Nummers f 1.—. ADVERTENTIËN 40 cent per regel. — Bij contract verlangd tarief.

## DE BERGING VAN DE „LIBERTY GLO”

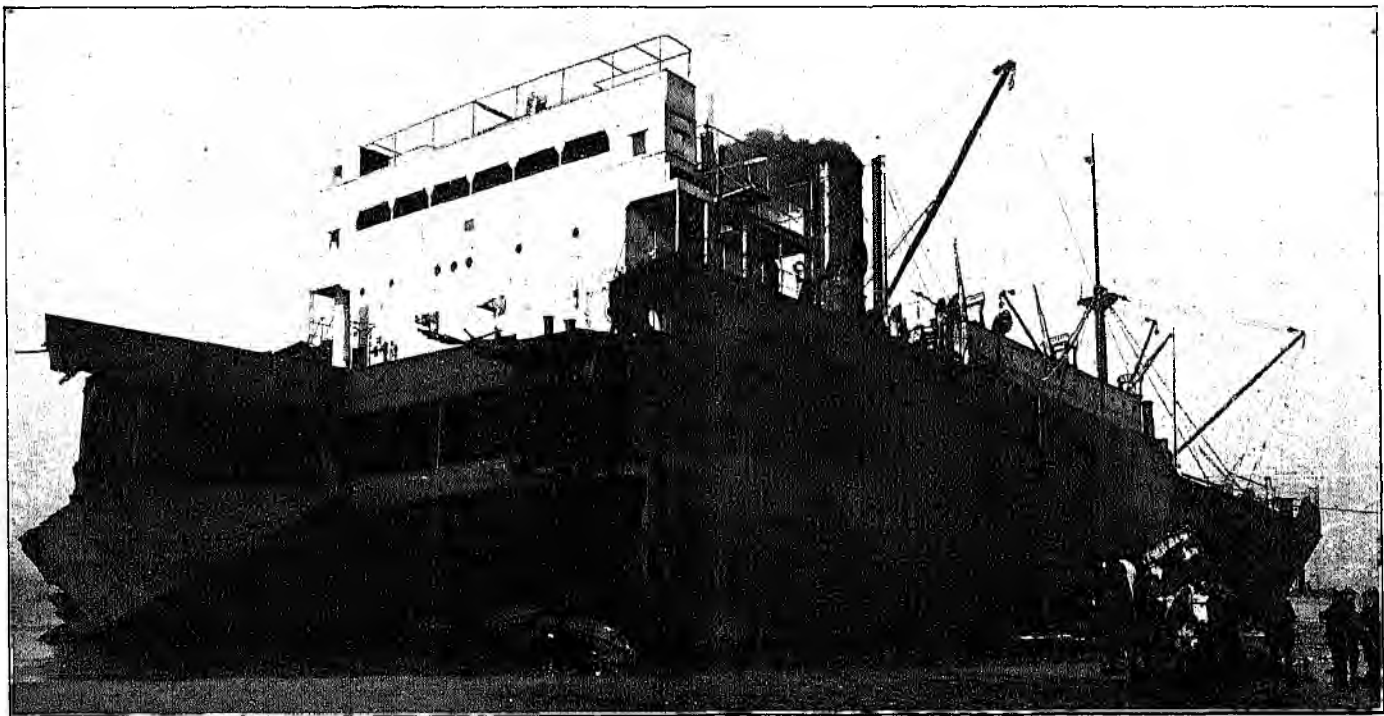
DOOR A. S. DIRKZWAGER.

II. (Vervolg van pag. 96.)

Uitvoerder Nieman rapporteerde dat de geheele tunnel vol water stond, alsook ruim 4 en 5 en dat het schip waarschijnlijk over een ander wrak was gestooten, want alle schroefbladen waren verdwenen. Verder was geen

Schiermonnikoog, doch langs nagenoeg de geheele Friese kust, waar vinders de lading aanbrachten bij de Strandvonders, waarvan later onder overgave van de bewijsstukken afstand werd gedaan aan de Nieuwe Berging Maatschappij.

23 December werd de *Buffel*, welke afgeladen was met katoen en stukgoederen, naar Terschelling-haven gesleept, waar dit



Het afgebroken gedeelte en het lossen der katoenbalen op wagens.

schade aangebracht en had men de stoom steeds bij kunnen houden. Al was dus de positie van dit gedeelte zeer slecht geworden voor de afbrenging, door het hoogerop slaan kon de lading thans gemakkelijker geborgen worden over land. Het voorschip was door den storm nagenoeg geheel onder het zand verdwenen; alleen de mast stak boven water uit. Grootte hoeveelheden balen katoen en vaten olie werden uit het voorschip gespoeld en dreven niet alleen aan op de kusten van Ameland en

vaartuig wordt gerepareerd. Maatregelen werden getroffen om de gebroken draden door nieuwe te vervangen; deze moesten echter uit Maassluis komen, waarheen de *Noordsvaarder* vertrok. Het achterschip zelve zat thans met laag water geheel droog, doch gelukkig met het afgebroken gedeelte in den wal, zoodat de zee geen kracht kon doen op het waterdichte schot van ruim 3. Met hoogwater konden aan weerszijden blazerschepen komen om te laden en nu werden besprekingen gehouden met

Amelanders om lading te rijden van langsijde het schip naar het dorp Nes en ook naar het gehucht de Oert. Men was er achter gekomen, dat de lading een groote waarde vertegenwoordigde en hier heerscht nog het oude regime: „alles wat op ons eiland aanspoelt, is van ons." Ook hier zijn de omstandigheden veranderd en de vreedzame Amelander, die nu zijn couranten blijkbaar steeds goed leest, weet van „koppen bij elkaar steken" en „Bonden vormen". Groote vergaderingen werden belegd, waar alles dooreen praatte en schreeuwde en wij kregen een aanbieding per geladen wagen, zoo belachelijk hoog, dat de bergers daarop nooit konden ingaan. De burgemeester van Ameland trachtte partijen bijeen te brengen, doch vergeefs: men hield zich bij den opgegeven prijs, omdat men wist, dat de bergers op hen waren aangewezen. Door de Firma Dirkzwager werden daarop vrachtauto's en karren en paarden aangevoerd van Holwerd, om de lading over land te lossen. Dit grieft den Amelanders blijkbaar zoo, dat zij bij den agent der Nieuwe Berging Maatschappij de ruiten ingooiden en de paarden op het strand afspannen. De twee dienaren van Hermandad op Ameland waren natuurlijk niet bij machte hiertegen iets te doen en daarom vroeg de burgemeester versterking van Rijkspolitie. Dit hielp: de voerlui uit Holwerd werden met rust gelaten en de anderen zagen in, dat zij niets verdienen zouden. Na eenige dagen lieten zij hun hooge prijzen vallen en ze hebben sindsdien medegedeeld in den buit.

Het lossen over land ging de volgende dagen geregeld door, hoewel groote moeilijkheden hieraan verbonden waren. Het achterschip had zich een zelling gevormd van enkele meters breed, zoodat de wagens niet tegen het schip konden aankomen. Met een daartoe speciaal aangekochten trekauto werden de balen katoen en de vaten olie, hangende in de takels der laadboomen van het schip, een eind het strand opgetrokken boven de wagens. Op een wagen gaan slechts twee balen katoen, doch door de medewerking van de Amelanders beschikte de Firma Dirkzwager thans over ruim 50 wagens met 100 paarden. Zulk een beladen wagen moest ongeveer twee uren over het strand getrokken worden, dan nog een half uur door een heel slecht pad dwars door de duinen om dan eindelijk in het dorp Nes aan te komen op een behoorlijken straatweg. Vandaar moesten de wagens op den steenen landingspier worden gebracht en daar werd de lading overgeladen in de lichters, waarbij nog kwam, dat alleen met hoogwater de schepen langs dezen pier kunnen aanschieten, daar met laagwater nagenoeg al het water weglooft en niets achterlaat dan slik. Menige wagen met zijn zwaren last bleef in de duinen steken en dan moesten vier paarden trachten hem weder in beweging te krijgen.

Na deze uitwijding over het vervoer der geborgen lading over land wil ik thans weder even terugkeeren naar het achterschip. Het door den storm van 19 en 20 December ingekomen water kon door de scheensnopen niet geheel worden bijgehouden. Een donkeyketel moest dus worden aangevoerd om stoom te leveren op de in de tusschendecken geplaatste bergingspompen. Deze ketel werd per spoor naar Harlingen vervoerd en van daar per Harlinger motorblazer, die in dienst was gekomen voor de verongelukte *Haai*, over de Zuiderzee buiten om naar het gestrande schip. Dit vervoer nam weder eenige dagen in beslag. Toen deed zich weder een moeilijkheid voor, n.l. de *Liberty Glo* stookte met olie en dus moesten kolen per as worden aangevoerd naar boord. Veel kolen waren natuurlijk op het eiland niet aanwezig, doch de bergers hadden het fortuintje, dat hun plaatselijke agent tevens directeur is van de Brandstoffencommissie; kolen waren dus te krijgen. De donkeyketel werd aan dek geplaatst tusschen ruim 4 en 5 en stevig vertuid om bij slecht weer niet omgerukt te worden. Met behulp van de geplaatste bergingspompen was men het inkomende water thans spoedig meester en door een duiker werd een bodemonderzoek ingesteld, doch dit ging ook al weer gepaard met groote moeilijkheden. Het achterste deel van het achterschip stak diep in het zand en daar kon de duiker niet werken. Eerst moest het

zand ter plaatse worden weggespoten en toen rapporteerde de duiker, dat een aantal klinkhagels waren verdwenen; hij sloeg hier houten proppen in en weldra was de *Liberty Glo* leeg van water gepompt.

Gedurende Januari ging men geregeld door met de berging der lading en daar de gebroken draden weder door nieuwe waren vervangen, wachtte men slechts op een goed getijde water, om het schip naar dieper te brengen. Eind Januari stond echter een nieuwe verrassing voor de deur. Den 29en ontdekten de uitvoerder en de stuurman bij hun dagelijksche inspectie van het schip brand in het tusschen dek van ruim 4. De katoen was n.l. gaan broeien en deze lading is voor brand hoogstgevaarlijk. Ruim 4 werd geopend en dikke rookwolken stegen op. Vlammen zag men niet, daar katoen niet brand, doch wegsmeult. De duikers gingen in het ruim en haalden de meest smeulende balen aan dek, die overboord werden gegooid. De dikke rook werd echter erger en besloten werd alles af te sluiten en stoom te laten in ruim 4-tusschendeck. Volle 24 uren werd stoom ingelaten en toen kwam men tot de blijde ontdekking, dat gevaar voor uitbreiding van den brand geweken was. De gedeeltelijk versmeulde balen werden buitenboord geworpen en smeulden op de golven lustig verder. Het schroeien der balen had een zoo groote hitte verwekt, dat het houtwerk in de hutten der opvarenden ging branden. Dit was echter met een straal water spoedig gebluscht. Het dek in den gang was op sommige plaatsen opgedrukt door de hitte. Het bleek dat ongeveer 40 balen katoen, min of meer door brand waren vernield. Was deze brand echter niet spoedig tot staan gebracht, dan was waarschijnlijk de *Liberty Glo* geheel uitgebrand, daar ook de vaten olie gretige brandstof vormden. Ook deze moeilijkheid werd overwonnen, doch zou weldra gevolgd worden door een andere, echter minder gevaarlijke. De hoeveelheid stookolie raakte nu vrijwel op en daar men dag en nacht stoom op had, benodigd voor de winches, werd ingezien dat de voorraad brandstof moest worden aangevuld. Kleine, ondiepgaande tankschepen waren niet te krijgen, dus moest de olie in vaten worden aangevoerd. De *Noordsvaarder* vertrok naar het Benzinerrein der Kon. Petroleum Mij. te Rotterdam en laadde 200 vaten, elk van 200 K.G. Daarop stoomde deze bergingsboot naar Ameland. Door slecht weer moest ongeveer een week gewacht worden, voor zij naar buiten kon en was het toen juist in de z.g. doode tijden. Het gevolg was, dat elk vat in de vlet moest worden geladen en naar het achterschip worden gevlet om dan aan boord te worden genomen. Dit werkje duurde wederom twee dagen, doch men had dan tenminste wederom brandstof aan boord. Later werden op dezelfde wijze nog honderd vaten olie aangevoerd, doch daar het weder geen vletten toeliet, werden drie vaten op een wagen geladen en zoo naar boord gereden. Overzee werd gelost bij gunstig weder in vaartuigen en daartoe werden o.m. ook visscherslieden van Terschelling aangenomen. Deze, blijkbaar de weelde niet kunnende dragen, offerden op een avond te veel aan Bacchus, zelfs voor een Terschellinger jutter, en gebelgd over het feit, dat op den opbrengst van de door hen wederrechtelijk aangebrachte en door den Strandvonder van Terschelling publiek verkochte goederen, namens den kapitein door de Firma Dirkzwager beslag was gelegd, wilden zij den kapitein en den heer Dirkzwager te lijf.

Nu wij toch over den strandvonder spreken, willen wij even een kleine toelichting op het bovenstaande geven. In het begin der werkzaamheden, toen het voorschip bewaakt werd door de *Haai*, verschenen op een kalmen nacht 3 Terschellinger blazers, die onder verzet van de opvarenden van de *Haai*, hun scheep afladden met stukgoed. Toen dit den kapitein bekend werd, verzocht hij den Burgemeester van Terschelling de schenen aan te houden, daar deze goederen toch zeker niet als strandvonderij werden beschouwd. De Burgemeester-strandvonder dacht er anders over; alles werd door hem in ontvangst genomen en hij ging zelfs onder protest van den kapitein en van assuradeuren over tot publieken verkoop, welke een f 40.000.— opbracht.

Alles werd verkocht behalve kisten bioscoopfilmen, die later, volgens bericht in de dagbladen op Terschelling werden vertoond en ook later verkocht. Kapitein Stousland deed hiervan mededeeling bij den Officier van Justitie te Leeuwarden en diende een klacht in tegen den Burgemeester-Strandvonder van Terschelling, welk geding thans in behandeling is. De films werden niet vertoond, dat bereikte tenminste kapitein Stousland door het aanplakken op Terschelling van een protest.

Doch ondanks dit protest en ook een nieuw van assuradeuren werden de films toch verkocht. Ze brachten ongeveer f 1600.— op. Het bovenstaande geeft een idee, hoe sommige Strandvon-



Ruim V met de bergingspomp en de door water beschadigde lading katoen, asphalt en vezels.

der-Burgemeesters denken over goederen, wederrechtelijk ontvreemd uit een gestrand stoomschip, waarvan de kapitein ter plaatse is. Velen onzer lezers, die eens met Strandvonders te maken hebben gehad, zullen wel belang stellen in den afloop van dit geding. Kan wellicht een onzer lezers de reden opgeven, waarom de Strandvonder van Terschelling zoo handigde? Het betrof immers goederen, waarvan de herkomst een ieder bekend was. Jammer genoeg, dat de opvarenden van de *Haai*, die later verging, niet als getuigen kunnen worden gehoord. Kapitein Stousland deed van deze handeling mededeeling aan de Amerikaansche pers en de bewoners van de U.S.A. zullen wel een heel vreemden indruk krijgen van de handelwijze van Hollandsche „Receivers of wrecks” en van de wijze, waarop sommige burgemeesters vreemdelingen en hun eigendommen beschermen.

Maar nu weder teruggekeerd naar de *Liberty Glo*. Deze wachtte geduldig op een flink getijde water om naar zee te worden gehieuwd. Een gelegenheid deed zich voor half Februari, toen een 1400 ton lading was gelost. Met een stijven W-wind kwam een flink tij water en kwam het achterschip een 20-tal Meters naar dieper water. Door een plotseling opkomende sneeuwblui,gepaard met stormachtigen wind en hooge deining, brak wederom, door het hevig werken van het schip, dat geheel vlot lag in de branding, een der uitgebrachte draden, doch door snel inpompen van water in ruim 5 werd erger voorkomen en het schip aan den grond gezet. Schade werd niet toegebracht, doch de werkzaamheden werden weder vertraagd. Het is duidelijk, dat hoogwater in den regel gepaard gaat met stormweer, als wanneer getracht moet worden gestrande schepen af te brengen, doch het is ook duidelijk dat tijdens stormweer elke draad, van welke dikte en constructie ook, door het groote gewicht dat het dan vlotzjnde schip in zulk een draad doet hangen, moet afknappen. Daarom moeten de bergers wachten op

flinke getijden water met een lichte deining en thans zijn de omstandigheden de laatste dagen (ik schrijf dit begin Maart), gunstig; het achterschip van de *Liberty Glo* is dan ook 4 en 5 Maart een 60-tal Meters naar dieper water gebracht.

(Slot volgt.)

Verbetering: Pag. 96, 17e r.v.o. lees voor „achterschip” „voorschip”.

### DE SCHEEPSBOUW IN HET EERSTE KWARTAAL 1920

Lloyds geeft de volgende cijfers voor de koopvaardij-schepen in aanbouw op 31 Maart j.l.:

LANDEN.	Stoom- en motorschepen.				Zeilschepen.				Totaal.	
	Staal.		Hout.		Staal.		Hout.		Aantal.	Bruto tonnage.
	Aantal.	Bruto tonnage.	Aantal.	Bruto tonnage.	Aantal.	Bruto tonnage.	Aantal.	Bruto tonnage.		
Amerika . . . . .	450	2.418.158	29	55.900	10	8.700	46	90.540	535	2.573.298
België . . . . .	7	25.640	—	—	—	—	—	—	7	25.640
Brazilië . . . . .	1	2.170	2	3.196	—	—	—	—	3	5.366
China . . . . .	10	35.325	—	—	—	—	—	—	10	35.325
Denemarken . . . . .	59	113.801	3	1.050	—	—	—	—	72	114.851
Duitschland <sup>1)</sup> . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankrijk . . . . .	55	237.712	5	1.250	—	—	5	1.263	65	240.225
Griekenland . . . . .	1	900	1	600	—	—	—	—	2	1.500
Groot-Britannië en Dominions . . . . .	675	2.433.766	5	1.633	49	32.396	22	7.934	974	3.625.684
Italië (incl. Triëst) . . . . .	66	316.495	52	25.246	5	1.150	42	13.350	165	355.241
Japan . . . . .	68	385.676	—	—	—	—	—	—	68	385.676
Nederland . . . . .	140	366.257	—	—	1	324	—	—	141	366.581
Noorwegen . . . . .	54	86.848	12	3.101	—	—	1	500	67	90.449
Portugal . . . . .	—	—	1	840	—	—	8	4.370	9	5.210
Spanje . . . . .	23	92.201	—	—	—	—	1	150	24	98.351
Zweden . . . . .	56	112.905	11	3.928	—	—	6	1.720	73	118.553
Totaal . . . . .	1665	6.533.854 <sup>2)</sup>	136	107.114	65	42.570 <sup>3)</sup>	131	108.832	2205	7.941.950

<sup>1)</sup> Cijfers nog niet beschikbaar. <sup>2)</sup> Inbegrepen 17 schepen van gewapend beton van 35.108 ton. <sup>3)</sup> Inbegrepen 42 schepen van gewapend beton van 27.916 ton.

Dit totaal van 7.941.950 ton is circa 81.000 ton hooger dan de cijfers voor December j.l., waarbij zich het verschijnsel voordoet dat terwijl in Groot Britannië een vermeerdering van 400.000 ton bij Dec. 1919 en van 1.140.000 ton bij Maart 1919 valt te constateeren, op 't vasteland een daling van 320.000 ton is waar te nemen, veroorzaakt door de groote afnemng van den aanbouw in de Ver. Staten ad 393.000 ton.

Nederland wijst een vermeerdering van ongeveer 38.000 ton aan en neemt de derde plaats in.

Italië wijst een vermeerdering van 41.000 ton aan — alleen in Triëst is 113.000 ton in aanbouw; Frankrijk is met 23.000 ton vooruitgegaan. Ter vergelijking de totaalcijfers van aanbouw van 6 jaar geleden, n.l. eind Maart 1914 t.w. 3.343.154 ton.

Werden daarvan 2.001.234 ton gebouwd onder toezicht van Lloyd's Register, nu bedraagt dit aantal 4.965.612 ton.

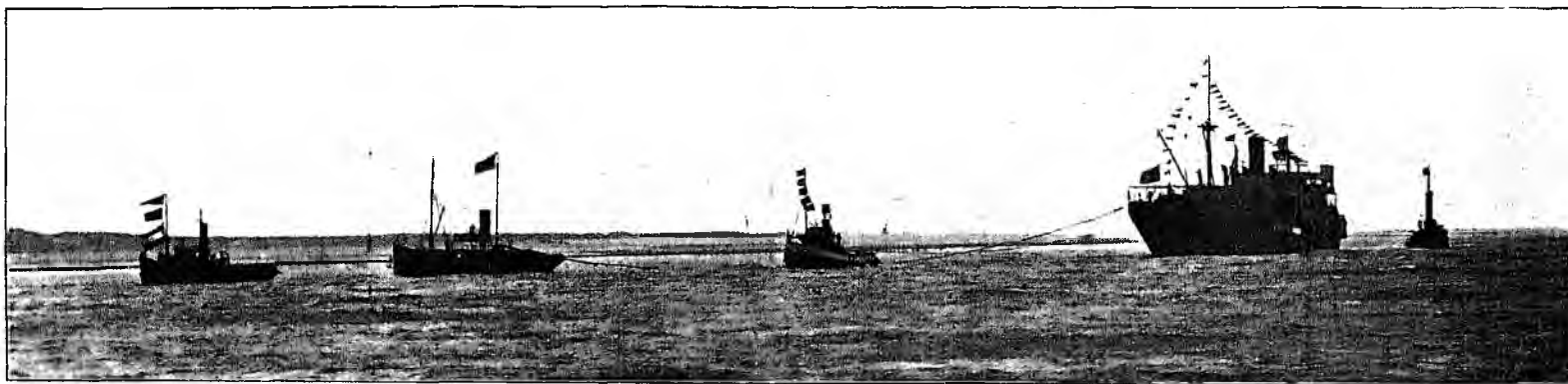
# DE BERGING VAN DE „LIBERTY GLO”

DOOR A. S. DIRKZWAGER.

## III. (Slot.)

Op 8 Maart werd een nieuwe teleurstelling ondervonden. Er woei een harde bries uit het N. W. en er kwam vrij veel water, zoodat er veel kans bestond om het schip met het hoogwatergetijde naar dieper water te hieuwen. Sleepbooten waren in de morgenuren aanwezig; toen tegen den middag de zee zeer onstuimig werd moesten deze wel vluchten in het Pinkegat en het werd daarom raadzamer gevonden te trachten het schip te houden waar het was. Het schip begon zwaar te werken en te stampen. Door het werken kwam er weder water in ruim V en daar de zee zeer toenam, werd een 400 ton water in den dieptank van ruim 3 gepompt, waardoor het schip rustiger bleef zitten. Toen echter een half uur na hoogwater de eb sterk begon te loopen, het schip Z.O. kwam te liggen en de zee vier streken van achteren aan bakboord in kwam, begon het schip weder zoo zwaar te werken, dat de juist een paar dagen geleden ingeschoren, geheel nieuwe 8" manilla gijnlooper afbrak en

gelost op 6 ton vezels na, die in het schip bleven en dien dag kwam het schip 40 Meter naar dieper water, terwijl het geheel lens van water was. Ook de volgende dagen kwam het schip meer en meer naar zee en trokken elk getijde de sleepbooten *Volharding*, *Noordsvaarder* en *Bornrif*. Deze laatste was tevens een zandzuiger en daar het achterschip toen op een droogte was gekomen, werd een aanvang met zuigen gemaakt. Dag en nacht bleef de *Bornrif* met zuigen doorgaan en het schip kwam geregeld naar dieper water. Op 1 April met hoogwater kwam dan het achterschip over de droogte heen en schoot een 800 Meter naar dieper water, doch door den O. Wind, die nu bijna 14 dagen had gewaaid, had zich daar ter plaatse een nieuwe droogte gevormd, waarop nog 14 voet water stond met hoogwater. Het schip stak echter van achteren 16 voet en nabij het afgebroken gedeelte 17 voet en daar het water was gevallen, bleef het toen wederom onbewegelijk zitten. Den volgenden dag werd weder met alle kracht gehieuid en getrokken door de sleepbooten *Noordsvaarder*, *Stortemelk*, *Volharding* en ook de



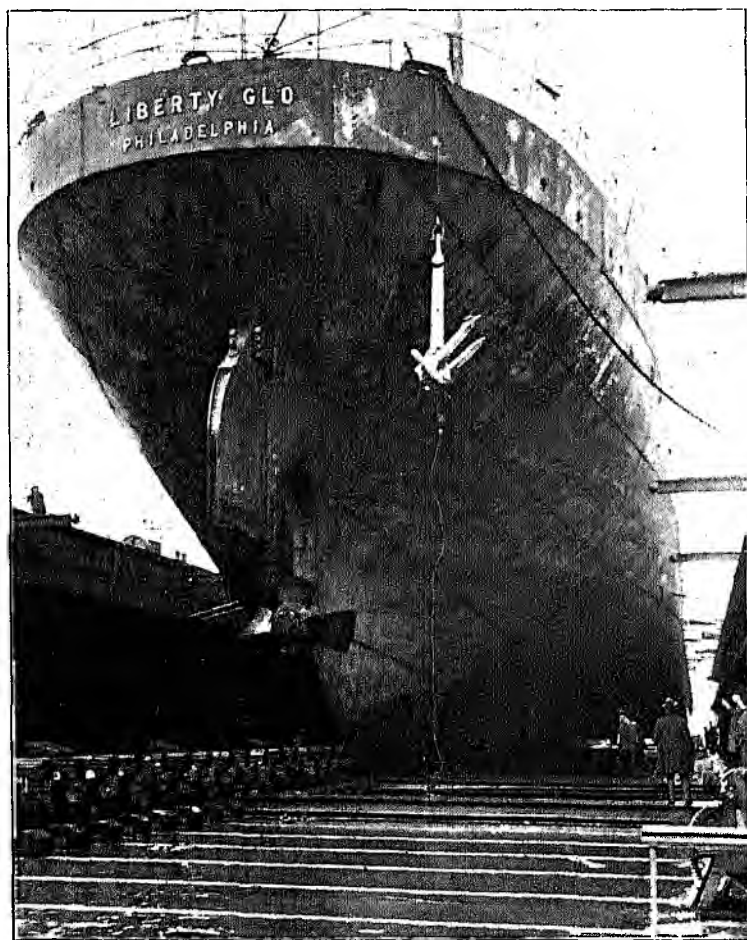
De halve Liberty Glo wordt achteruit den Nieuwen Waterweg binnen gesleept.

toen deed de zee het schip nagenoeg parallel met het strand komen, terwijl het buiswater hoog over de brug heensloeg. Een hooge zee sloeg de statietrap weg, die opgehaald was en de zee begon het schip opnieuw te beuken. De luchtpijp van s.b. machinetank begon over te vloeien, een bewijs, dat deze tank door het zware werken ook lek was geworden. De lekkage werd echter gestopt. Daarop sprong een klinknagel in de machinekamer, doch de pompen konden deze ruimte gelukkig bijhouden en ook dit gat werd gestopt. Het schip werkte steeds meer om, zoodat het N. O. kwam te liggen, met het afgebroken gedeelte naar zee: een zeer hachelijke positie, daar het waterdichte schot nu blootgesteld werd aan de hevige beukende zee. Den volgenden dag, toen het nog steeds stormde, werd geconstateerd dat het water in ruim V  $3\frac{1}{2}$  voet op en neer ging met het hoog- en laagwater, een bewijs dus, dat dit ruim wederom lek was geslagen. Gelukkig knapte in de volgende dagen het weder op, de duiker constateerde nog meerdere lekke klinknagels, die hij voorzag en daarop werden de ruimen 4 en 5 weder geheel lens gepompt. Het achterschip had ook ditmaal dezen storm doorstaan en het waterdichte schot hield zich uitstekend. Het was echter wel zaak het schip zoo spoedig mogelijk weder te draaien; daartoe werden in de volgende dagen met behulp van de *Stier* de ankers verzet en kon het schip, op 18 Maart met een goed getijde water geheel gezwaaid worden, zoodat het afgebroken deel weder op de zee zat. De stookolie was inmiddels weder nagenoeg op en wederom werden 100 vaten aangevoerd van Rotterdam, thans verladen in blazers, die de lading olie in eens langszijde konden afleveren. Steeds werd doorgedaan met de lossing, zoowel overland, als overzee, dit laatste alleen met bijzonder gunstig weder. De bedorven lading uit ruim V, bestaande uit bonen werd overboord geworpen en thans werd besloten het geheele schip leeg te lossen, om zoodoende den diepgang zoo gering mogelijk te maken. Op 20 Maart was de lading geheel

*Ursus*, die van Maassluis was beorderd, doch er kwam met den O.-wind hoegenaamd geen water en het schip bleef zitten. Toen werd de hulp weder ingeroepen van den zuiger *Bornrif* en na twee dagen zuigen, kwam het schip op 4 April des voormiddags om 10 uur vlot en daar de weersomstandigheden bijzonder gunstig waren, maakten drie sleepbooten het schip op het achterste gedeelte vast en werd begonnen het achteruit weg te sleepen. Met behulp van de *Stier* werden de vier uitstaande ankers nog dezen dag gelicht en alle staaldraden enz. sloopgenomen. Om 5 uur n.m. was men het gevaarlijke *Bornrif* rondgestoomd en werd de sleepreis naar den Waterweg ondernomen. Dwars van Terschelling werden de sleepbooten als volgt vast gemaakt, waarbij nogmaals dient te worden opgemerkt, dat het schip achteruit moest worden gesleept, om zoodoende zoo min mogelijk kracht te laten komen op het waterdichte schot van het afgebroken gedeelte. Spreken wij dus van bakboord, dan is dit echter stuurboord. Aan bakboord dan stonden de *Bornrif* en *Stortemelk* op elkander vastgemaakt en aan stuurboord de *Noordsvaarder*, daarop de *Volharding* en vervolgens de *Ursus*. Uiterst behoedzaam moest worden gestoomd, doch het schip maakte gelukkig nagenoeg geen water, zoodat slechts een keer in de 24 uur een half uur moest worden gepompt. Des nachts werden de Haaksgronden gepasseerd en het convooi was des morgens, den 2en Paaschdag dwars van Callantsoog; om 1.30 werd IJmuiden gepasseerd, des avonds 8.30 Scheveningen en 10 uur n.m. arriveerde men voor den Waterweg, waar een loods aan boord kwam. Mede op diens advies werd daglicht afgewacht en bleef men buiten den Waterweg rondstoomen, daar ankeren te gevaarlijk was. Op 6 April om 8 uur v.m. kwam het convooi behouden op den Waterweg, nadat eerst de sleepboot *Bornrif* op het afgebroken gedeelte was vastgemaakt om te sturen. Nabij de Berghaven te Hoek van Holland werd de eb afgewacht en om 12 uur verder gestoomd naar Rotter-

dam, waarbij toen de *Volharding* langs zijde aan bakboord vastmaakte om nog beter te sturen. Kapitein Stousland had inmiddels zijn schip gepavoiseerd en ook de sleepbooten hadden de vlaggen op. Om 2.30 werd Maassluis gepasseerd en werden op de stoomfluit van de *Liberty Glo* alsook op die van de 5 sleepbooten saluutstooten gegeven. Zonder eenige onregelmatigheid werd opgesleept naar Rotterdam, waar de sleepbooten van Wilton de *Liberty Glo* overnamen en met de *Ursus* het schip in de Dokhaven sleepten, alwaar men om 5.30 arriveerde, toen juist de dokdeuren gesloten werden, zoodat gewacht moest worden tot den volgenden morgen 7 uur. Op 7 April dan des morgens 11 uur zat het achterschip droog, niet meer op het strand te Ameland, doch veilig en wel in het dok en had de Nieuwe Bergring Mij. aan haar contract voldaan.

Een expertise zal worden gehouden tot vaststellen der waarde in beschadigden toestand en later zal worden beslist, wat met het scheepsgedeelte zal worden gedaan, waarop wij dan nog hopen terug te komen.



De *Liberty Glo* in het Droogdok.

Ten slotte volgt hier het verslag van Kapitein J. Stousland.

„Gaarne gevolg gevende aan het verzoek van den Heer A. S. Dirkwager, een der managers van Dirkwager's Berging Maatschappij, welke op zulk eene schitterende wijze het achterschip van mijn stoomschip de *Liberty Glo* heeft geborgen en welke firma zich zeer zeker in alle Amerikaansche scheepskringen eene hooge reputatie heeft verworven, wil ik in een paar woorden mijn ondervindingen weergeven van het ongeluk, dat mijn schip is overkomen.

Ik was op reis van New York naar Bremen en Hamburg met een kostbare lading, toen mijn schip op een afstand van 10 uren stoomens van zijn bestemming op 5 December 1919 om 2.15 n.m. op een verankerde mijn liep dwars van Terschelling, welke mijn tot ontploffing kwam onder het vlak van ruim 2. De ontploffing sneed als het ware het schip in twee stukken en waterlijn aan bakboord tot aan de waterlijn aan stuurboord en het schip werd alleen door de huid- en dekplaten bijeen gehouden. De kracht van de onplofste mijn welke het schip onder den bodem raakte en niet aan de zijden, was zoo hevig, dat de stookolie uit de tanks in den dubbelbodem als het ware door de geheele lading werd geperst en het luikhoofd alsook het voordek en mast

met tuigage bedekt werden met door olie gedrenkte katoen. Ook geheele balen katoen, vaten en kisten vlogen in alle richtingen. Wij waren ongeveer tien mijlen van het strand, toen de explosie plaats vond en ik hield direct op de kust in, terwijl er een frissche bries woei met vrij veel golfslag. Langzamerhand begon het schip rustig te liggen met een diepgang van 26 voet voor en 14 voet achter, een weg zoekende naar ondiep water. Naar alle kanten seinde ik draadloos om assistentie en het was mijn bedoeling een sleepboot aan het achterschip vast te maken om het zoodoende op den wind te houden, doch er kwam geen assistentie opdagen. Het begon donker te worden en wind en zee namen toe met alle aanduidingen van slecht weer. Met het schip in zijn toestand was niet gemakkelijk te manoeuvreeren. De kust was gevaarlijk met droogten en banken overal, terwijl de zeeën reeds begonnen te breken en ik besloot tegen mijn beter weten in, te ankeren. Na geankerd te zijn begon het schip in tweeën te breken. Hebt u wel eens een kind zien schommelen? Nu, de bewegingen, die mijn schip toen begon te maken deden mij hieraan denken. Ik heb nooit kunnen begrijpen, hoe het kwam dat mijn schip zoo lang vrijwel in tact bleef. Men kon den boeg en den achtersteven gelijktijdig naar beneden zien gaan. Mijn schip kronkelde als een slang, maar wilde niet breken. Des morgens om 4 uur van 6 December ging mijn volk in de booten. Het was zeer moeilijk om op dat oogenblik te constateeren, wat het beste was; in de reddingbooten te gaan of op het schip te blijven, daar de manschappen zeer angstig waren na de mijnontploffing. Ik zei hun in de booten te gaan en nabij het achterschip te blijven en wanneer het schip het den geheelen nacht zou uithouden, aan boord terug te komen. Doch zij sneden de vanglijn door en verdwenen in de duisternis. Ik bleef op het voorste gedeelte van de benedenbrug toezien wat gebeuren zou; het was, hoe zal ik het noemen, een wonderbaarlijk en imposant gezicht. De ijzeren laadboomen en dekplaten trachtten aan de elementen weerstand te bieden; het voorschip boog en kronkelde zich eerst naar stuurboord en dan naar bakboord om ten laatste om 4.30 v.m. geheel van 't achterschip af te breken. Met een geweldig gekraak als het ware gebrul van verzet scheidde het achterschip zich van het voorschip en dreef langzaam af op een glimmend witte lijn, de branding, welke mij toescheen te zijn de witte tanden van een wolf, welke wachtte op zijn prooi, om deze te verslinden. Ik was half duizelig en kon de gebeurtenissen niet in mijn geheugen opnemen, zoo spoedig speelde zich dit alles af.

Alles geschiedde in een zoo vlugge opeenvolging, dat het moeilijk was, het verstand te bewaren. De nacht was pikdonker en niet één licht was te bespeuren. Het geluid van ontsnappenden stoom en het lawaai van de branding waren verschrikkelijk en ik stelde me zelf de vraag: wat zou gaan gebeuren met het gedeelte van mijn schip, waarop ik mij bevond onder deze omstandigheden. Ik geloof niet dat iemand mij zal beschuldigen van vreesachtigheid, maar zeer zeker was ik dezen morgen nu niet bepaald in een goede stemming. Juist om 6.30 v.m. kwam ik in de branding en kwamen de zeeën over het dek en elk oogenblik, dat het schip in deze hooge branding stootte, dacht ik dat het geheel zou opbreken. Ten laatste bleef het schip in de branding steken, geheel blootgesteld aan den N.W.-storm. Om 10 uur des morgens kwam een motorreddingboot in de nabijheid, maar geen oogenblik heb ik geloofd, dat deze dicht genoeg nabij zou kunnen komen om mij in veiligheid te brengen, doch zij kwam op een gegeven moment zoo dicht onder het schip, dat ik in het net kon springen. Met deze reddingboot werd ik naar Terschelling gebracht, een afstand van ongeveer 20 mijl.

Den volgenden dag keerde ik terug naar de wrakdeelen en merkwaardig genoeg was het voorschip op het strand aangekomen als het ware verlangend om weer een geheel te worden met het achterschip, dat ongeveer 2 mijl van het voorschip verwijderd was. De lading in ruim 3, 4 en 5, alsook de ketels en machinekamer bleken nog geheel intact te zijn.

Toen het schip strandde was het blootgesteld aan wind en zee van West tot Noordoost en geheel overgegeven aan de kracht der branding. De *Liberty Glo* heeft daar vier maanden vertoefd, voortdurend blootgesteld aan deze omstandigheden, gedurende een bijzonder stormachtigen winter. Ik moet erkennen dat het alleen aan het goede overleg, aan de moderne bergingsuitrustingen en aan de nooit falende inzichten van Dirkwager's Bergingmaatschappij te danken is, dat mijn schip en zijn lading niet zijn verloren gegaan. Voortdurend moesten de ankers en uitgebrachte staaldraden, welke het schip op de zee moesten houden, opnieuw worden uitgebracht, daar het gebroken gedeelte naar de strandzijde moest worden gehouden. De geheele lading moest ter plaatse onder de meest moeilijke omstandigheden worden geborgen en is dan ook geheel geborgen.

Op 20 Maart kon een aanvang worden gemaakt met het hieuen van het achterschip, dat ruim 300 voet lang is en een diepgang had van 17 voet. Ik heb een veertigjarige ondervinding van het zeemansleven en uit den aard der zaak heb ik vele bergingen medegemaakt in alle deelen der wereld, doch ik mag niet verheelen, dat ik nimmer zulk een meest moeilijk bergingswerk heb zien volbrengen onder de meest ongunstige omstandigheden als de berging van de *Liberty Glo*. Gaarne verklaar ik dan ook dat de Firma Dirkwager een feit heeft volbracht, waarop zij trotsch mag zijn en het is vanzelfsprekend, na al hetgeen ik van deze maatschappij heb gezien, dat ik haar met het meeste vertrouwen overal zal aanbevelen, daar ik overtuigd ben, dat zij in volgende gevallen even goed werk zal verrichten, als ditmaal is geschied.