

## Nachtblad

### **De „Nobis" verloren maar de bemanning gered. (Per luchtmail).**

Leeuwarden 11 April, —In het nietige plaatsje Oostmahorn, dat zoo gemoedelijk gevlijd ligt in den arm van den groenen dijk vlak aan den grooten plas, geen haven rijk, slechts een veilige reede, gebeuren soms onverwachte, sensationeele dingen. Zoo was het ook vandaag toen de mare van de stranding van een stoomschip van vreemde nationaliteit er gedurende een ganschen nacht en den morgen tot diep in den namiddag er de menschen bezighield en de huismoeders haar aandacht verdeelden tusschen de tobbe, waarin de wekelijksche wasch, en den uitkijkpost op den zeedijk. Want de moedige Mees Toxopeus was in den donkeren stormnacht weggevaren, met zijn stoere mannen weggebleven, om daar op die noodlottigste aller zandbanken „het Bornrif", het gevaarlijke werk te doen van waar bij eigen leven zonder de minste aarzeling, als was het een wissewasje, in de waagschaal wordt gesteld. Een nacht van spanning was ingegaan en vaak was in de nachtelijke uren de dijk beklommen door een bewoner, die daar dan in zijn eentje een poos had staan turen naar den einder waarin niets dan een breede zoom van wit schuim was te zien. Want de storm had wel uitgeraasd, maar buitendijks blijft het nadien toch nog woelen en bruisen.

In Oostmahorn komen zulke gebeurtenissen doorgaans opzetten als een onweer. Daar zaten in de jachtweidje<sup>1</sup>, die in dezen uithoek nog de intimiteit van een huiskamer heeft bewaard, de matrozen gezellig bijeen en luisterden naar het meesleepende verhaal door de radio van den Zesdaagschen wielervedstrijd in Parijs. Buiten stroomde en regende het en was het een weer, waarin een rechtgeaard burger zijn hond niet uit jaagt.

Doch dit is te Oostmahorn allermintst iets bijzonders, want het waait er toch altijd en dus verbaast men zich over niets. En plotseling kwam de stoere kapitein van het recherchevaartuig, Jacob Visser, aan wien Oostmahorn via de telefoon de wereldberichten te danken heeft, Onne's café binnenstormen en liet zijn basstem daveren over de onthutste bier- en limonadedrinkers in zalige Zondagsstemming.

### **De bemanning van het Deutsche s. s. „Nobis", dat tijdens een vliedenden storm ten Noorden van Ameland strandde. De opvarenden werden door de reddingboot „Insulinde" van boord gehaald.**

In skip yn need! Mannen, in skip yn need, klonk de boodschap in kernachtig Friesch, en toen wist iedereen genoeg. Het café was in een oogenblik leeg en door de radio klonk voort het verhaal van Parijs, waarvoor niemand echter meer eenige belangstelling had. Zoo snel mogelijk, zooals dat in Oostmahorn in den regel gaat, werden maatregelen genomen en om halfelf—de boodschap van het in nood verkeerend schip was om tien uur binnengekomen —verliet de „Insulinde" de reede en zocht haar weg in den nacht.

En zoo verliepen er uren. Toen er aan den einder iets zoo groot als een eierdop van de Insulinde was te zien, holde iedereen naar den diek om dat bravourestukje van Toxopeus met eigen oogen binnen te halen en dat dappere twintigtal, dat in dezen nacht met den dood voor oogen had geworsteld, met meer dan gewone nieuwsgierigheid met hartelijke sympathie aan den wal te ontvangen. Om vier uur in den namiddag liep de Insulinde binnen, vol gestopt met menschen en een en al verbroedering tusschen de Stettiner bemanning van het vergane schip en de redders van Oostmahorn. Er was geen geredde of hij klopte Mees Toxopeus meermalen dankbaar op den schouder en deze deed niets dan maar glimlachen en antwoorden: „Wilkommen sind Sie bei uns" en verbaasde zich ondertusschen waarom iedereen hem de hand drukte. Maar dat is zoo de gewoonte te Oostmahorn, hoewel Toxopeus zoo'n redding nooit zoo bijster bijzonder kan vinden, al verkneutert hij er zich zichtbaar over, dat hij dat voor die arme stakkers weer heeft klaargespeeld. "Gehen Sie ins Kafé, warme Rhum bekommen Sie." En daar sjuuwen ze heen met in de grootste agitatie eenig lijfgoed werd gepakt, gelaarsd tot ver over de knieën, doornat tot boven het middel,

maar alweer met een sigaret in den mond en eentje achter het oor. En de meisjes van Oostmahorn lachen altijd zoo hartelijk als zulke vreemde gasten als uit de lucht komen binnenvallen, dat de misère alweer spoedig vergeten is.

### **Geen tijd.**

Wij vragen den kapitein ons van zijn nachtelijke ervaring iets te vertellen, maar deze heeft op dat oogenblik geen tijd en informeert links en rechte „Wo kann ich hier Stettin anrufen?“ „Kommen Sie mit“, antwoordt kapitein Visser, want hij is vast van plan ook aan dien wensch te voldoen van het hoofd der schipbreukelingen. Maar kapitein Bushon<sup>2</sup> moet toch ook nog eens hartelijk schipper Mees Toxopeus op den schouder kloppen en zijn gezicht straalt als hij ons toevoegt in zijn Stettinsch Duitsch „Welke kerels, die mannen van de Insulinde. Wat hebben zij hun best gedaan den ganschen nacht. Wat een beleid en zeemanschap. Respect, respect!“

In verschillende en vreemdsoortige kleedij soms komen de geredden even later in de gelagkamer van Onne warme punch drinken. De lange kok komt er in een zwarte gekleede jas en een gestreepte pantalon, echter zonder boordje, ongestoord bijzitten. Een matroos staat er vreemd te kijken van onder een Russische beremuts, die het hier toch niet heelemaal deed. Allen kropen om de kachel heen en klappertanden van de kou. De stuurman deed ons bij punch en sigaretten het verhaal van zijn redding:

### **Op weg naar Frankrijk.**

Het Stoomschip „Nobis“ metende 1350 ton, behoorende aan de reederij „loh. Sturm Wiking Schiffahrt“ te Stettin Bolwerk II, bevond zich op weg van Lysekil (Zweden) naar Rouaan in Frankrijk met een lading basaltstenen van 1220 ton. Op 6 April jl. was het schip van Vogelwijk in Zweden gevaren en door het Skagerrak boven onze kusten gekomen. Zaterdag had men gebunkerd te Delfzijl en Zondag bij opstekenden storm was men eenige uren te Borkum voor anker gaan liggen. Dienzelfden dag werd de reis voortgezet, tot boven Terschelling het weer nog slechter werd. Het stormde uit het Zuid-Westen en zicht was er bijna niet, zoo dicht waren de regenvlagen. Omstreeks tien uur in den avond raakte het schip den grond. Het had gestooten op de zandplaat „Het Bornrif“. Het schip zat gevaarlijk, doch men hoopte op den vloed, die weer water brengen zou om los te kunnen komen. Noodseinen werden echter niet gegeven daar de schipper meende, dat hij het wel zou klaren.

Na een inspannenden arbeid van uren, waarbij alle hens aan het dek waren, doemde de sleepboot van Terschelling op en de reddingsboot Insulinde. De kapitein wilde het schip evenwel niet verlaten, doch zag zich daartoe in den loop van den ochtend genoodzaakt. Toen drong het tot den schipper door, op welke gevaarlijke plaats zij waren gestrand en dat binnen weinige uren het schip een prooi der golven zou zijn. Op het laatste nippertje sprongen de veertien opvarenden in het vangnet van de Insulinde en wisten zich toen van een wissen dood te redden. Toen de reddingboot wegstoomde liep de branding reeds over het schip, dat snel aftakelde tot een wrak.

Voordat de redders naar huis gingen, ten einde van een welverdiende rust te genieten, kwamen Toxopeus en zijn vijf mannen nog even bij Onne binnenlopen om een woordje te praten met de geredde kameraden. Hier werden de zaken geregeld van proviandeering en repatriëering, waarvoor middelerwijl telefoonisch advies van den Duitschen consul te Harlingen was gevraagd. De loco-burgemeester van Oostdongeradeel was met den secretaris aanwezig om al deze maatregelen op snelle en de meest gunstige wijze voor de geredde schipbreukelingen te regelen. Zelfs was in allerijl een manufacturier uit Anjum naar het gehucht geroepen, die voor aankleding van het gezelschap moest zorgdragen en in het café een belangrijke figuur, zoo niet de belangrijkste was. Een lijst werd aangelegd van al het benodigde, uitgedrukt in wol en katoen. Schillerboordjes<sup>3</sup> en droge dassen. Er heerschte een groote drukte in het café.

Overgelukkig kwam de kapitein van de telefoon terug. Met Stettin was alles geregeld en nog in den loop van den avond zouden de verwanten van de schipbreukelingen telefonisch op de hoogte worden gebracht.

“ En wanneer gaat u vertrekken kapitein?“

“De manschappen gaan morgen naar Duitschland terug. Ik blijf hier nog een dag om allerlei zaken te regelen.”

Naar wij vernamen woont de schipper te Danzig en is de overige bemanning te Stettin gedomicilieerd. Een onderhoud met den kapitein van de „Insulinde” Mees Toxopeus behoort steeds tot de aangenaamste ervaringen van een journalist. Dé razernij van een grondzee leidt men af van het gezicht van den schipper, die al voor zooveel vuren heeft gestaan.

“Wij liepen dus uit met een stijven harden Zuid-Westen wind, zoo begon Mees Toxopeus zijn verhaal. Om nu vlugger bij de plaats te zijn, kozen wij niet het officieele vaarwater, maar ik liep recht over de gronden van de Engelschmanplaat. Buitengaats gekomen gingen wij om de West. Er stond een zware zee en de grondzeeën plaagden ons nogal eens. Er was nagenoeg geen zicht en de regen was zoo dicht, dat wij pas op vijf mijl van de kust het licht van den vuurtoren van Ameland ontdekten. Van het in nood verkeerende schip was toen nog niets te bespeuren. 's Nachts om twee uur arriveerden wij in de buurt van de „Nobis”, die in contact stond met de sleepboot „Oceaan”.

Deze

kon echter niet tot nabij het stoomschip naderen, daar het te veel diepgang heeft. Toen trokken wij naar het schip. Ik vroeg den kapitein, of hij het schip wilde verlaten. De kapitein weigert”.

“Neen, antwoordde hij, doch blijft u in elk geval hier. Ook wilde de kapitein aanvankelijk geen sleepboot hebben. Wij zijn toen even naar de kust gestoomd om eenige seinen aan de kustwacht te geven. Toen wij terugkwamen, zag de toestand er nog zwarter uit. Om zes uur sloeg de wind uit naar het Noord-Westen, hetgeen de positie van het schip nog verergerde. Wij wisten als ervaren zeelieden toen natuurlijk al, dat dat schip het niet meer zou klaren. Maar de kapitein moest zelf beslissen wanneer hij zich van onze assistentie wilde bedienen. Het schip kwam toen midden in de branding en kreeg ernstige slagen van sommige grondzeeën. Wij hielpen de „Oceaan” om een tros aan het schip te brengen, hetgeen gelukte. Echter beschikte men aan boord van het in nood verkeerende schip niet meer over stoom, doordat de ketel was losgewerkt en de machine geen kracht meer had den draad op te draaien. Later kwam er wel contact tot stand, doch toen de sleepboot ging trekken, brak de tros. Het was ongeveer elf uur dertig in den morgen, dat de kapitein van het vaartuig het hopelooze van zijn positie begon in te zien. Het schip had toen reeds aanzienlijk slagzij aan bakboord gemaakt.

Hij riep ons toe, dat de machinekamer reeds vol water stond en dat in de hutten het water reeds een meter hoog stond: ‘Wij willen het schip verlaten.’ Dit is echter nogal een karwei op zichzelf geweest waarmee een dik uur is heengegaan. Het was heel moeilijk om in de buurt van het wrak te komen, want soms zaten wij heel diep en het volgende oogenblik hoog boven het schip. Toch zijn alle hens in ons vangnet gejompt, wat zonder ongelukken is afgelopen, builen en schrammen niet meegerekend. De kapitein echter bleef op het wrak achter. Tweemaal voeren wij weer naar het wrak doch van den schipper was niets te zien. Eindelijk kwam hij voor den dag met de vlag in de handen. Hij liep naar het achterschip, plantte er de vlag en salueerde. Nauwelijks had hij zich omgewend of een hooge zee rolde over het achterschip en sleepte de vlag in haar vaart mede over boord. De kapitein slaagde er echter in het veege lijf te redden en is zoo gauw in ons vangnet gesprongen. Toen hadden wij alle hens aan boord om vóór de zee, en vóór den wind richting huis toe.”

De „Nobis” was een oude passagiersboot, die vroeger dienst heeft gedaan van Hamburg op Buenos-Aires. Toen de reddingboot wegstoomde liep de branding reeds over het wrak en zonk het schip weg in den bodem. Het wrak is reddeloos verloren. De bemanning van de reddingboot bestond uit Mees Toxopeus, kapitein, Klaas Toxopeus, stuurman, machinist Klaas van Reinigert, T. Toxopeus, tweede motordrijver en de matrozen Onno Steegstra en Klaas Steegstra.

De Sumatra post, 25-04-1932

<sup>1</sup>Gelagkamer

<sup>2</sup>Bürkow

<sup>3</sup>Een liggende, van voren open kraag die genoemd werd naar de Duitse dichter Schiller

## SS Nobis

Duits cargo – vrachtschip (transport)

Voortstuwing: stoom, bouwjaar 1883

### Details

Tonnage: 1093 bruto registerton

Afmetingen: 63,9 x 9.8 m

Materiaal: ijzer

Motor: compound engine, single shaft, 1 screw (A compound engine is an engine that has more than one stage for recovering energy from the same working fluid with the exhaust from the first stage passing through the second stage, and in some cases then on to another subsequent stage or even stages. Originally invented as a means of making steam engines more efficient.)

### Over het verlies

Reden verlies: aan de grond gelopen

Andere redenen: storm

Datum verlies: 10/04/1932

Slachtoffers: 0

### Over de mensen

Bouwer: Johannes Carl Tecklenborg A.G. (Abegg, J.S), Geestemunde

Laatste eigenaar: Sturm, J., Stettin (1928 – 1932)

Vorige eigenaren en scheepsnamen:

Neue Baltische Reederei, SS Arnis (1925 – 1928)

Lues & Co, Arnis (1923 – 1925)

Lues & Co, SS Martha Wilhelms (1923 – 1923)

Menzell & Co, - Hanseatischer Dampfer – Transatlantica Rhederei, Hamburg, SS Margarethe (1922 – 1923)

Kimme Hermann, Bremen, SS Marienburg (1920 – 1922)

Russian Sovjet Government, Moscow, SS Kako (1914 – 1920)

Russian Sovjet Government, Moscow, SS Uslojivy (1914 – 1914)

Kimme Hermann, Bremen, SS Marienburg (1883 – 1897)

Aantal bemanning: 14 eters



(Foto's Mees Toxopeus)

In het Reddingmuseum in Den Helder is de verrekijker tentoongesteld die Mees Toxopeus als dank kreeg van kapitein Bürkow.