



Jean Louis Pisuise deed verslag

Honderd jaar geleden verging het ss. Berlin

Op 21 februari 1907, 's morgens om half tien kwam er bij de redactie van het Algemeen Handelsblad in Amsterdam een telegram binnen: 'Volgens hier in den loop van den morgen ontvangen telegraphische berichten is de inkomende Harwichboot Berlin te ongeveer 6 uur op het Noorderhoofd van den Nieuwen Waterweg gestrand.' Het was het eerste bericht over een scheepsramp die dagenlang het nieuws zou beheersen. Honderdvijfenzestig mensen kwamen om het leven, vijftien werden er gered. Aan boord van de loodsboot Hellevoetsluis was prins Hendrik getuige van de reddingspogingen. De stranding was een van de aanleidingen van de oprichting van Het Oranje Kruis.

De bekende cabaretier en verslaggever van het Handelsblad, Jean Louis Pisuise, was een van de talrijke journalisten die naar Hoek van Holland gingen om verslag te doen. Later schreef hij zelfs een 'volledig verhaal' over de scheepsramp. In 1997 werd het herdrukt ter gelegenheid van de herdenkingstentoonstelling die het Reddingsmuseum Jan Lels te Hoek van Holland over het vergaan van de Berlin had ingericht.

Zware reis

Toen de Berlin van de Britse Great Western Railway op 20 februari uit Harwich naar Hoek van Holland vertrok, was het wel duidelijk dat het een zware reis zou worden. Er woei een hevige storm en de zee was onstuimig. Maar voor een modern schroefstoomschip – het was in 1894 gebouwd – onder commando van de oudste gezagvoerder van de lijn, de competente kapitein J. Precious, was dat geen bezwaar.

Toch ging het mis. Bij nadering van de pieren van de Hoek rond vijf uur in de vroege morgen van de volgende dag dreef het schip noordwaarts af. Het schoot op de Noorderpier, waar het bleef zitten. Een mankement aan de stuurinrichting dachten zeelieden in de Hoek. De bemanning schoot direct vuurpijlen af, die de KNZHRM alarmeerden. Kort daarop ging het licht aan boord uit. De reddingboot President van Heel uit Hoek van Holland onder schipper

Foto links: Het ss. Berlin van de Great Western Railways op volle zee (weekblad Globe van maart 1907).



⇨ J. Jansen vertrok direct, maar kon de Berlin niet bereiken. Lijnen die ze overschoten knapten af. Rond half negen werd het lot van het schip definitief beslist: langzaam brak het middendoor. 'Naarmate de breuk meer algeheel werd, schoof het voorschip zoetjes aan over den dam in de richting van den Waterweg, de kop dook reeds eerder geheel onder water. Een uur na den aanvang van het breken was het losgescheurde voorschip geheel gezonken. Slechts een mastpunt bleef zichtbaar', vertelde een

ooggetuige aan een verslaggever van het geïllustreerde weekblad De Globe. Veel passagiers kwamen hierbij om, kapitein Precious en de Nederlandse loods H. Bronder sloegen overboord en verdronken.

Het achterschip met een vrij groot aantal schipbreukelingen bleef aan de buitenzijde op de Noorderpier hangen. Een ongunstige plek om ze te redden. De reddingboot haalde een passagier uit het woeste water, de Britse zeekapitein J. Parkinson, die naar Amsterdam onderweg was om een schip op te halen.

'Heeren met petjes'

Inmiddels was Jean Louis Pisuisse nog steeds onderweg naar Hoek van Holland: 'O die trein naar den Hoek leek mij veel te langzaam te gaan. Popelend van ongeduld zat ik aan elk station de seconden te tellen en altijd scheen het mij toe dat de trein veel langer stopte dan noodzakelijk was. In Den Haag de eerste aanwijzing, dat er in de buurt iets gaande was. Heeren met petjes – ongewoon verschijnsel in ons land – en bino-cles*) aan riemen. Dames ostentatief in een avonturen-kostuum gestoken.' In Schiedam moest hij overstappen: 'Reeds staat het perron zwart van mensen en verdringt men zich in de wachtkamers. Er is onder de langs den trein dravende, plaatszoekende passagiers een pretstemming, als zouën ze straks naar een kermis rijden.' Pisuisse was getuige van het op gang komen van het ramptoerisme. Duizenden zouden de volgende dagen naar Hoek van Holland reizen. De Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij en de Westlandsche Stoomtramweg Maatschappij meldden een uitzonderlijk groot reizigersvervoer.

Hudig en Pieters

Over tweeën kwam Pisuisse met een aantal collega's in Hoek van Holland aan. 'Wij gaan ons voorstellen bij Hudig en Pieters, de agenten van de Harwichlijn, op het kantoor, onder-vragen een der leden van de direc-tie en haasten ons later naar de loods (van de Holland-Amerikalijn. Red.) waar de lijken worden neergelegd en waar ons voorlopig den toegang geweigerd wordt, ijlen dan weer terug naar het station waar men in de derde klasse wachtkamer bezig is de signalementen van lijken op te nemen, interviewen er wat doktoren en den secretaris van 's Gravenzande, zoeken haastig onze weg naar de haven, maken er kennis met loodsen en even vóór drieën bied ik mijn eerste telegram (voor de redactie) aan, in duizend vrezes voor het overkomen, want de spoortelegraaf blijkt met dienstdepêches en particuliere telegrammen overstelpt.'

Inmiddels waren zesentwintig mensen aangespoeld, onder wie een jongetje van vijf jaar. Drie artsen probeerden vergeefs enkele slachtoffers te reanimeren. Er waren bekende mensen onder de passagiers, zoals Dolf Krüger van de Stadsrijschool in Den Haag, Hendrik Spijker, technisch directeur van de Spijker Automobielfabriek, Arthur Herbert, de 'Kings Messenger' uit Londen, ver-

Foto linksboven: Hoek van Holland met de kade van de Harwichboot (collectie Hans van Lith).

Foto linksmiddens: Vier mannen die een grote rol speelden bij het redden van drenkelingen van het ss. Berlin: v.l.n.r. kapitein M. Sperling, Conr. Sparling, Moerkerk en Leendert Spa..(verder onleesbaar).

Foto linksonder: De slachtoffers worden aan land gebracht in Hoek van Holland.

scheidene diamanthandelaren en een Duits operagezelschap.

Op de pier

Pisuisse: 'Nu en dan zag men op het strand, verderop naar den kant van Scheveningen, een troepje mensen samenscholen om een donkere figuur die neergestrekt lang op het bleke zand. Dan holden de nieuwsgierigen bij tien- en twintigtallen daarheen, onbegrijpelijk-belust op een luguber schouwspel: dan was er weer een lijk aangespoeld. Ze drongen er zenuwachtig omheen, half-angstig – de vrouwen vooral – om te kijken naar het verwrongen, roodgezwollen gelaat en de spierwitte handen van de doode, totdat een open wagen kwam aangerold over het strand, de veldwachters met gezaghebbend gebaar ruimte kwamen maken en het lijk, met een deken of wat zakken overdekt, werd weggereden naar het station. Of er

Foto rechtsboven: 'Kapitein Jansen aan het hoofd van de Reddingsbrigade, vervoert met een lorrie elf lijken van schipbreukelingen. Op den achtergrond het wrak', aldus het bijschrift op de prentbriefkaart.

Foto rechtsmidden: De President Van Heel, de reddingsboot in de haven van Hoek van Holland.

Foto rechtsonder: 'Rechts: Kapitein Jansen van de Reddingsboot. Verder vier jonge helden. – 'Zijnde leerlingen van het loodswezen: Van Duyn (links), verder P. Jansen, K. Ree, die het eerst het wrak bereikten en geheel links J.B.Schoonbeek; deze laatste was tijdens de fotografische opname niet aanwezig en zond ons zijn portret na, met de volgende regelen, die wij om den ridderlijken eenvoud hier laten volgen: 'Ik moest weg, daar ik geen droog stuk goed meer had en daar we toch de menschen hadden.' Zo luidt de verklaring op de achterkant van de prentbriefkaart.

kwamen sleepboten en visserschuiten den Waterweg binnen. De vlag halfstok... Dan werden er weer drenkelingen aangebracht.' Toen de 21^e februari ten einde liep, was er nog maar één opvarende levend gered. Tot laat in de avond deed de President van Heel pogingen het wrak te bereiken.

Vrijdag 22 februari leek er aanvankelijk niemand meer op het achterschip aanwezig, maar op geroep en gefluit waren er toch nog tekens van leven. De reddingsboot President Van Heel was inmiddels weer naar het wrak gevaren, gevolgd door de loodsboot Hellevoetsluis met prins Hendrik aan boord. De reddingsboot sleepte een jol met vier leerlingen van het loodswezen. De jol slaagde erin bij de Noorderpier te komen. Eerst sprong een van de jongens op de pier, later volgden ook de anderen. Moeizaam waadden ze naar de Berlin. Ze kregen hulp van een paar collega's die volgden. Het was mogelijk een lijn vast te maken en daarlangs zakten tien drenkelingen, onder wie twee vrouwen en een jong meisje naar beneden. Met veel moeite werden ze aan boord van de President Van Heel gebracht en naar Hoek van Holland vervoerd. Vier vrouwen bleven achter op het wrak. Een sprong alsnog en werd direct gered. De anderen bleven nog een nacht aan boord in de felle kou en de ijzige wind...'Nooit zal ik het gehuil vergeten van die drie rampzalige vrouwen, die niet durfden en die we dus achter moesten laten in de branding op dat ontredderde wrak', zei kapitein Jansen van de reddingsboot.

Alsnog gered

'Maar nu de geredden', schreef Pisuisse. 'Uren aaneen stonden wij bij honderden op de kaden te wachten in snijdende koude en verblindenden

sneeuwstorm om ze te zien aankomen. Want dat zij komen zouden was gemeld, en passerende booten seinden reeds "vijf gered", "tien gered". De Hellevoetsluis bracht ze aan. Wel waren ze eerst aan boord van de reddingsboot geweest, maar aan boord van de groote loodsboot was beter gelegenheid tot verpleging en het was – op uitdrukkelijk bevel van Prins Hendrik, dat de geredden naar de Hellevoetsluis waren overgebracht. Gejuich ging op toen van



‘Heel voorzichtig werden ze uit de kajuit naar boven en aan wal gebracht.

Wat zagen ze er zwak en hulpeloos uit...’



Het Oranje Kruis

De watersnood in Zeeland van 1906 en de ramp met de Berlin in 1907 maakten duidelijk dat er – ondanks de heldhaftige redningen en de doelmatige hulpverlening aan de slachtoffers ter plaatse – aan een gecoördineerde hulpverlening in Nederland wel een en ander schortte. Dat leidde in 1909 tot de oprichting van Het Oranje kruis, waarvan prins Hendrik voorzitter werd.

→ de Hellevoetsluis op baren de geredden aan wal gedragen werden. Heel voorzichtig werden ze uit de kajuit naar boven en aan wal gebracht. Wat zagen ze er zwak en hulpeloos uit en hoe verwezen staarden ze uit de holle ogen naar de mensen drukte om zich heen!’

‘Nauw was ik Zaterdagmorgen den 23sten Februari uit den alweer stampvollen trein gestapt – elken avond moest ik namelijk, in den beginne althans, zoolang de seincapaciteit van het telegraafkantoor aan den Hoek te wenschen overliet, naar Rotterdam om daar mijn groote telegrammen

aan te bieden – of reeds drong de vreugdetijding tot mij door: Ook de laatst overlevenden zijn gered en liggen er goed verzorgd bij.’ Het bleek dat een vlet met enkele redders, onder wie leden van de bekende redders familie Sperling, kans hadden gezien de Berlin te bereiken en drie vrouwen te redden. ‘De drie nog levende vrou-

Foto linksboven: ZKH Prins Hendrik aan boord van de loodsboot. De foto van het schilderij hangt in de hal van Het Oranje Kruis.

Foto's rechtsboven en -onder: De graven in 's-Gravenzande (foto's Hans van Lith).

wen waren door en door nat en haar benen waren vreselijk gezwollen', vertelde Sperling na enig aandringen aan Pisuisse. 'Alle drie vielen zij mij, toen ik bij haar kwam, om den hals en wilden maar niet loslaten. "Guter Mann! En Dank! Dank! zeiden zij voortdurend. Maar ik moest daar op dat ogenblik niets van hebben. We moesten voort, zo gauw we konden want het wrak slingerde als de weerlicht en het dek werkte zoo, dat er scheuren in gaapten, open en dicht, alsof het monden waren.' Hij slaagde erin de vrouwen op de strekdam te krijgen en vervolgens in de reddingboot.

Begravenis

Nadat ook de laatste lijken op de Berlin geborgen waren en voor zover mogelijk de identificatie had plaatsgevonden, werden de doden in 's-Gravenzande begraven. Als ze tenminste niet naar elders werden overgebracht. Pisuisse over de teraardebestelling van de eerste vier slachtoffers: 'De pantserartilleristen van Fort aan den Hoek van Holland zetten het station en het emplacement af, drie sombere rouwkoetsen

en een als zoodanig ingericht open boerenwagen stonden aan de perons oprit te wachten en zij, die bij de begrafenisplechtigheid tegenwoordig zouden zijn, begeven zich langzamerhand naar de loods waar de lijkdienst gehouden zou worden.' Na de dienst werden de kisten op de schouders naar de rouwkoetsen gedragen. 'Er hing een triest-stemmende nevel over de duinrug en het land was in treffende overeenkomst met de indrukwekkende begrafenis-plechtigheid', aldus Pisuisse. 'Op den doodenakker in 's Gravenzande was een groote vierkanten kuil gedolven, waarin reeds drie kisten waren bijgezet. Onder andere rust daar de kleine Gustaaf Hirsch, het ventje dat van Londen alleen op reis was naar zijn ouders in Hannover. Een handvol witte seringen was op zijn kist gespreid. Een voor een werden de kisten in den grafkuil neergelaten.'

Over het kerkhof daalde een nevel als een lichte rouwsluier. Van de takken rondom drupten zachtken heldere droppels, als weenden de boomen neder...'

Bronnen

'De schipbreuk van de "Berlin" 21 februari 1907, volledig verhaal van de scheepsramp aan den Hoek van Holland, door Jean Louis Pisuisse', herdruk uit 1997 ter gelegenheid van de tentoonstelling in het Reddingsmuseum Jan Lels in Hoek van Holland,

'De scheepsramp aan den Hoek', artikel in het geïllustreerd weekblad voor Nederland en België De Globe, zondagsblad van Het Nieuwsblad voor Nederland nr. 4, maart 1907, 'De Berlin ver gaat bij Hoek van Holland', artikel in het jubileumnummer van Reddingwezen 1984.

