

Detail van een ramp

Tien jaar later

De auteur van dit verhaal, die aanvankelijk voor een varend beroep koos, is nu al meer dan 20 jaar in een geheel andere sector werkzaam. Slechts een aantal malen per jaar heeft zijn beroep een nautisch tintje, maar zijn interesse voor alles wat met de scheepvaart te maken heeft is gebleven.

Nico Dubois werd in februari 1989 ingezet na de ramp met het motortankschip „Maassluis” van de toenmalige Nedlloyd. Hij beschikt daarom niet alleen over de nodige informatie, die hij ter plaatse verzamelde, maar ook over uniek beeldmateriaal. Eerst nu heeft hij zijn verslag aangeboden aan de Wimpel, echter nog steeds met de nodige aarzelingen vanwege de emoties die publicatie met zich kan brengen. Zijn gedachte dat bijna tien jaar na de ramp het verhaal in welke vorm dan ook een keer verteld moet worden, wordt door de Wimpelredactie gedeeld, vooral omdat we net als de heer Dubois dit graag willen zien „als een moment dat wordt stilgestaan bij die fatale nacht, waarbij ondanks alle moderne middelen en zo dicht bij een veilige haven zoveel opvarenden van de „Maassluis” de dood vonden”.

Samen met de auteur hopen wij dat dit artikel voor direct betrokkenen iets meer kan betekenen dan zomaar een verhaal.

Redactie
De Blauwe Wimpel

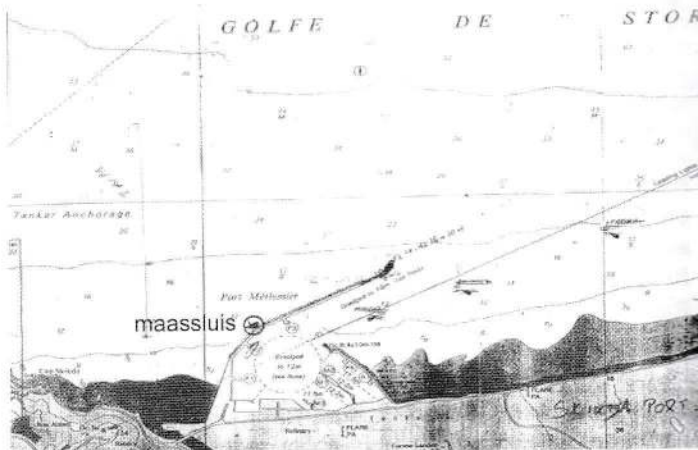
DOOR NICO DUBOIS

In de nacht van 14 op 15 februari 1989 speelde zich aan de Algerijnse kust een drama af waarbij zevenentwintig opvarenden van het Nederlandse motortankschip „Maassluis” omkwamen. Een onduidelijke foto in een ochtendblad was voor mij de eerste confrontatie met deze ramp.

Het betrof een moderne product/chemicaltanker, die samen met haar zusterschepen „Maasslot”, „Maasstad” en de „Maasstroom”, in de jaren 1982 en 1983 was gebouwd op de scheepswerf Van der Giessen-De Noord te Krimpen aan den IJssel.

De „Maassluis” werd op 10 september 1982 overgedragen aan Nedlloyd Bulk BV te Rotterdam. Het schip was 172 m lang en 32 m breed, groot circa 38.000 ton en was voorzien van een zescilinder Burmeister & Wain-diesel met een vermogen van circa 11.000 pk die één schroef aandreef.

Ze was uitgerust met moderne navigatieapparatuur, met onder meer marifoons, radiotelegrafie, radiotelefonie, VHF, SATCOM, SATNAV, 2 radars, decca, echolood en weerkaartontvanger. Tevens had



De Golf van Stora met de breakwater die de „Maassluis” noodlottig werd.

men de beschikking over een voor die tijd modern beladingscomputersysteem.

Skikda

Aan de Golf van Stora ligt de Algerijnse havenplaats Skikda. Vooral de petrochemische industrie vormt een belangrijke factor binnen de havenactiviteiten.

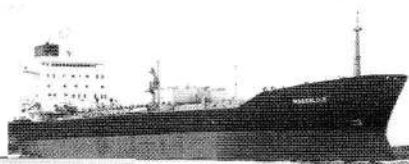
De beide havens van Skikda worden feitelijk gevormd door in zee aangelegde breakwaters. In de Oude Haven vindt zowel overslag van stukgoed, als die van olieproducten plaats. De Nieuwe Haven is vrijwel uitsluitend bestemd voor de overslag van olie- en gasproducten.

Schepen die op havenfaciliteiten moeten wachten, ankeren op de rede, die gelegen is tussen de beide havens.

De ramp

Op 31 januari 1989, omstreeks 17.00 uur verliet de „Maassluis” onder bevel van kapitein Rutten de haven van New York. Het schip voer in ballast met bestemming Skikda, waar gasolie zou worden geladen. Aan boord bevonden zich 29 opvarenden, waaronder de echtgenotes van de kapitein en hoofdwerktuigkundige. Op 14 februari 1989 bereikte de „Maassluis” de rede van Skikda, waar ze omstreeks





De slachtoffers

Ten gevolge van de ramp kwamen die nacht de volgende opvarenden om het leven of worden zij vermist:

gezagvoerder	H.P. Rutten
diens echtgenote	A.H.W.P. Rutten-Koenders
1e stuurman	P.R. Korsen
2e stuurman	N.L. Klop
3e stuurman	A.J. van Roosmalen
radio-officier	E.H. Budwilowitz
stagiaire	R.J. Kessen
hoofd wtk	C.A. de Bruine
diens echtgenote	J.A. de Bruine-van de Vreugde
2e wtk	K. Krijger
3e wtk	P.C. de Klerk
4e wtk	A. Hartman
hoofd verzorging	H.C.M. Donders
matroos	Halipah bin Ladri
matroos	Bardi
matroos	Sjarip Emen
matroos	Bustami
matroos	Achmad bin Martiken
matroos	Sutrisno
matroos	Tutuarima
monteur	Soejono
schoonmaker	Maot
schoonmaker	Ali
2e kok/bakker	Munir bin Adnawi
messman	Ahmed
crewboy	Said
steward	Machrub

Bron:

Verslag van de Raad voor de Scheepvaart 5 juli 1989.

18.30 uur bij een kalme zee voor anker ging. Het schip lag ter hoogte van de breakwater van de Nieuwe Haven tussen de geankerde „British Tay” en „Almare Terza”.

Het was gebruikelijk dat onder deze omstandigheden ankerwach gelopen werd. Hierbij is het de gewoonte dat beide radars bijstaan. Ook de motorinstallatie staat dan in de stand-by, zodat deze binnen enkele minuten voor gebruik gereed kan zijn.

Rond het tijdstip waarop de „Maassluis” voor anker ging, waren de eerste veranderingen in het weer waarneembaar. In een paar uur sloeg het weer totaal om en er stak een zware storm op. Rond 20.00 uur was de wind reeds toegenomen tot 6 à 7 Bft.

Door die plotselinge weersomslag kwam in de Nieuwe Haven de Franse LNG-tanker „Tellier” in de problemen. Ze lag gekoppeld aan een laadinstallatie en dreigde door haar trossen te gaan. Met assistentie van een sleepboot wist men de zaak toen nog te klaren.

Rond 22.00 uur was de windkracht al opgelopen tot 8 à 9 Bft. Vanaf de „British Tay” werd geconstateerd dat de „Maassluis” wat was afgezakt. Men veronderstelt dat men ketting had bijgestoken, maar ook wordt gesuggereerd dat het anker toen al gekraakde kon hebben.

Wat zich tussen 22.00 en 23.00 uur aan boord van de „Maassluis” precies heeft afgespeeld of wanneer men de ernst van de situatie inzag, zal altijd een raadsel blijven. Vaststaat dat de Indonesische bootsman Kaping, één van de twee overlevenden, omstreeks 23.10 uur gepord werd. Hij meldde zich direct op de brug. Op het moment dat hij daar aankwam, was de hoofdmotor in bedrijf. Kapitein Rutten zou bij de telegraaf gestaan hebben, die aangaf dat er vol vermogen werd gevraagd.

Met de stuurlieden Korsen en Klop en twee matrozen moest de bootsman naar de bak om het anker te hieuwen. Het water sloeg toen al over het dek. Omdat het anker slechts enkele meters gehieuwd

kon worden, kregen ze opdracht weer naar de brug te komen. De rest van de bemanning was toen eveneens gepord en hield zich op in de gangen op het hoofddek.

Rond 23.40 uur liep de „Maassluis” op de breakwater, waarna de hoofdmotor stilviel. Via de VHF werd direct om sleepbootassistentie gevraagd. De sleepboot „Matapan 6” vertrok hierop uit de Nieuwe Haven. Door de slechte weersomstandigheden bleek het echter niet mogelijk om assistentie te verlenen. Vanuit de Oude Haven schoot rond middernacht de sleepboot „Matapan 5” te hulp en toen deze de „Maassluis” tot ongeveer 200 meter genaderd was, werd verzocht

een lijn over te schieten om een sleepverbinding tot stand te brengen. Dit was echter eveneens niet uitvoerbaar.

De windkracht was al opgelopen tot 10 Bft met golfhoogten van soms meer dan 7 meter.

Om 00.30 uur zond de „Maassluis” haar eerste Mayday uit. De eerste berichten over de in gang zijnde ramp bereikten Nederland een kwartier later. Via een telex naar Dirkzwager werd de rederij ingelicht. Kort daarop voerde stuurman Korsen een tweetal telefoongesprekken met mensen van de rederij. Hierin stelde hij hen op de hoogte van de situatie en verzocht assistentie te organiseren.

Tegen 01.30 uur werd voor de tweede maal een Mayday uitgezonden. Er werd om een wippertoe- stel gevraagd, omdat het onmogelijk was de reddingboten te strijken en te gebruiken. Assistentie van een helikopter was door de lange vlieg- duur uitgesloten.

Een kwartier later voerde stuurman Korsen wederom een telefoongesprek met de rederij. Hij meldde dat alle motoren waren gestopt. Vanaf de „British Tay” werd dit tijdstip bevestigd, omdat men daar heeft gezien dat de dek- en accommodatieverlichting doofden.

De bemanning zou zich rond dit tijdstip verzameld hebben in het stuurhuis, waar noodverlichting brandde. Iedereen droeg zwemvest en helm en één van de stuurlieden checkte of alle opvarenden aanwezig waren. Rond 02.00 uur kwam het laatste verzoek om assistentie. Het schip was toen zinkende en maakte zware slagzij. Volgens de overlevenden kwam er toen veel water over de brug, waardoor de ruiten braken. Water en olie spoelden hierna door het stuurhuis.

Een bijna-gasramp

Op het moment dat het lot van de „Maassluis” werd bezegeld, ontsnapte Skikda misschien aan een nog grotere ramp. De gastanker „Tellier”, die eerder die avond al in de problemen was geraakt, schoot door al haar trossen. De laadarmen werden stukgetrokken, waarna het vloeibare gas over het dek en in de haven liep. De „Tellier” verliet op eigen kracht in een wolk van gas de haven. Hierbij werd voorbijgegaan aan alle hiervoor gebruikelijke veiligheidsmaatregelen. Door een wonder bleef een brand of een explosie uit en ontsnapte Skikda aan een tweede ramp.

De „Maassluis” viel omstreeks 02.30 uur in een algemene blackout. Vanuit de Nieuwe Haven werd gezien, dat ze zonk. Hierna werden om 03.15 en 03.45 uur beide overlevenden op de breakwater aangetroffen. Zij waren vanaf de brug te water geraakt en wisten zich klim-

mend tegen de breakwater in veiligheid te brengen.

Ondanks alle moderne technieken en communicatiemiddelen is zo'n enorm schip vergaan. Het waren slechts een tiental meters die lagen tussen de hel aan boord en de mogelijke veiligheid van de breakwater, toch konden deze door slechts twee mensen worden overbrugd.

De confrontatie met de gevolgen

Een aantal dagen na de ramp vond voor mij de confrontatie plaats met de gevolgen van het natuurgeweld dat deze catastrofe had veroorzaakt.

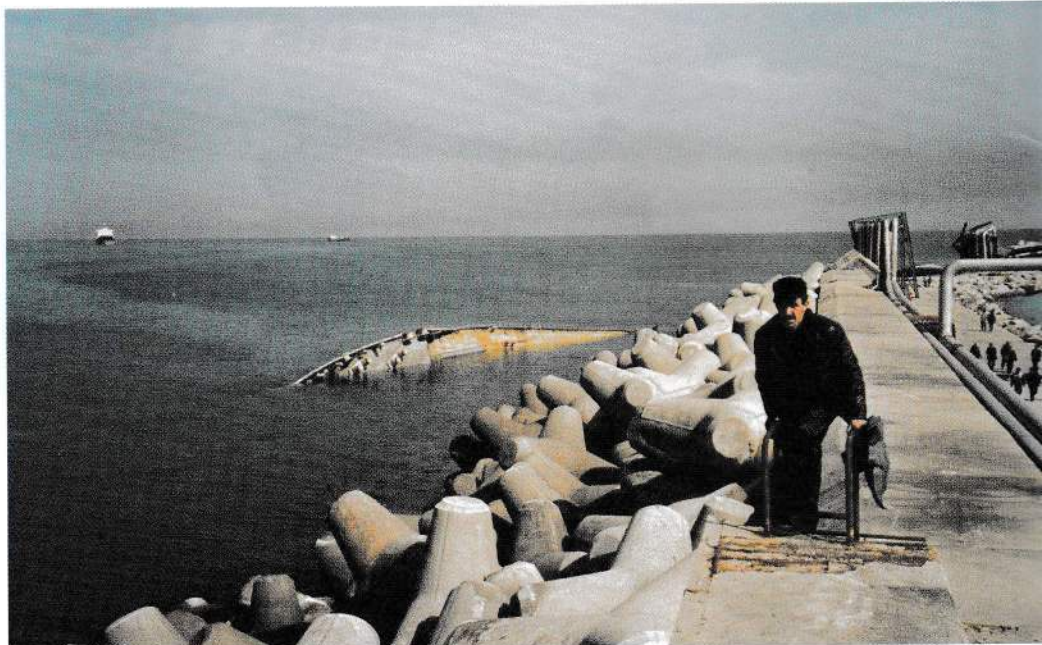
Bij mijn aankomst in Skikda lag een groot aantal schepen op de rede voor anker. Zij spiegelden zich in rustige zee in het ruim aanwezige zonlicht. Je tracht je vooraf een

de Nieuwe Haven waren opgebouwd uit rotsblokken met een betonnen wegdek en waterkering. Aan de zeezijde zijn de breakwaters voorzien van enorme, beton-

water ook geen wrakdelen van enige betekenis aan.

De breakwater was over een afstand van een paar honderd meter zeer ernstig beschadigd. De kraai-

enpoten waren grotendeels verdwenen. De waterkering, die bestond uit bijna drie meter dik gewapend beton, was van haar fundering gescheurd. De achter de waterke-



Een onbeschadigd gedeelte van de breakwater met op de achtergrond de restanten van de „Maassluis”.



De Algerijnse kust met de zwaarbeschadigde breakwater waarbij een groot aantal van de betonnen kraaienpoten totaal verdwenen is. Tegen de breakwater ligt het voorschip van de „Maassluis”.

beeld te vormen van hoe het mogelijk is dat een fors schip op zo'n vriendelijk ogende kust zodanig werd beschadigd dat het zonk. Nog onbegrijpelijk was het voor mij dat hierbij ook het merendeel van de bemanning om het leven kwam en het geringe aantal slachtoffers dat kon worden geborgen, riep nog meer vraagtekens op.

De feitelijke confrontatie met de plaats van de ramp maakte het nodige duidelijk. De breakwaters van

nen kraaienpoten met een diameter van 5 à 6 meter.

Parallel aan de westelijke breakwater stak een stuk voorschip van de „Maassluis” boven water uit. Het lag op zijn bakboordzijde en deinde mee met de lichte golfbeweging. Op een honderd meter afstand was nog een stuk van het wrak zichtbaar. Het betrof een klein gedeelte van het achterschip. Van de opbouw of van het middenschip was niets meer te zien. De aanwezige duikers van Smit-Tak troffen onder



De havenautoriteiten van Skikda zijn volop bezig met het opnemen van de schade aan de havenfaciliteiten.

Verworpen stukjes staal waren alles wat er overbleef van het midden- en bijna gehele achterschip.





Het op bakboordzijde liggende voorschip van de „Maassluis” met op de breakwater de vernielde walinstallaties.

ring aanwezige pijpleidingen waren van hun appendages gedrukt en beschadigd. Het dikke gewapend betonnen wegdek was eveneens ontzet en gescheurd.

De zeezijde van de breakwater lag bezaaid met stukken metaal. Soms hadden deze stukken een afmeting van een paar meter, maar meestal waren het niet meer dan stukjes

vormloos staal van minder dan 1 meter. Herkenbare wrakdelen werden op de breakwater of op de kust nauwelijks meer aangetroffen. Het schip was grotendeels vernalen op

een paar uur van 4 à 5 Bft opgelopen naar een windkracht 10 Bft. In minder dan 3 uur was de golfhoogte van circa 1 meter opgelopen tot ruim 7 meter.

Vermoedelijk rond 22.00 uur, toen de windkracht reeds was toegenomen tot 8 à 9 Bft, heeft het anker voor het eerst gekrabbd. Ruim anderhalf uur later is vanaf de „Almare Terza” en de „British Tay” geconstateerd dat de „Maassluis” snel verlijerde naar breakwater.

Op welk moment men aan boord begreep dat het anker niet goed hield, zal altijd een vraag blijven. Aangenomen kan worden dat rond het tijdstip dat de bootsman gepord werd, men zich bewust was van het gevaar voor averij. Met behulp van de motor heeft men getracht vrij te blijven van de breakwater.



Een gedeelte van het wrak met op de achtergrond schepen op de nu rustige rede.

Ook het wegdek, de pijpleidingen en de appendages zijn door het geweld grotendeels vernield.



Een gedeelte van de zware betonnen fundering, die totaal is afgescheurd. Op de achtergrond zijn de restanten zichtbaar van een klein gedeelte van het achterschip.

de als een rasp werkende breakwater.

Slechts negen slachtoffers werden geborgen. Een aantal in de directe omgeving van het wrak, maar ook op een afstand van 60 zeemijl hiervan.

De oorzaak

Vrijwel alle schepen, die in de bewuste nacht in de havens of op de rede van Skikda lagen, ondervonden hinder of kwamen in de problemen door de storm. De wind was in

Bij het onderzoek van de Raad van de Scheepvaart is uitvoerig ingegaan op het krabben van het anker in relatie met en de lengte van de gestoken ketting en de extreme weersomstandigheden.

Geconcludeerd kan worden dat de plotselinge omslag van het weer en het niet tijdig onderkennen van de situatie belangrijke factoren zijn geweest bij het veroorzaken van de ramp.