Varen bij L. Smit & Co International Zeesleep- en Bergingsbedrijf

Auteur: Gerrit de Vries

Voorwoord

Dit schrijven gaat over mijn tijd bij L. Smit Internationale Zeesleep- en Bergingsbedrijf. Op de pagina's staan foto's van de zes sleepboten waar ik op gevaren heb.

Op school lukte het allemaal niet zo best, maar daar kwam verandering in tijdens mijn vaartijd. De vaartijd was eigenlijk bedoeld om de toenmalige militaire diensttijd te ontgaan, dat betekende dat je tot je 27ste jaar moest varen. Dat het allemaal wat anders gelopen is.....

In 1963 ging ik naar de School voor Scheepswerktuigkundigen (SvS) te Zwolle, een tweejarige opleiding + stagejaar; dat ik er wat langer over deed, doet er niet toe. Toen het VD-diploma dan eindelijk wel werd behaald kon ik gaan werken. Vanaf dat moment ging het veel beter en ik eindigde bij Smit, na achtereenvolgens de rangen leerling-, assistent- en derde machinist te hebben doorlopen, als één van de jongste 2de Wtk's. Maar dat is wat te snel naar het einde toe, ik zou nog wat vertellen van m'n belevenissen daar.

Voordat ik dat doe wil ik graag even toelichten waarom de ene reis wat uitgebreider aan de orde komt dan de ander. Er zijn nl. reizen bij die ik niet (geheel) persoonlijk heb meegemaakt, maar waarin zoveel gebeurde, dat de afloop m.i. niet onvermeld mag blijven. En zou alles gepubliceerd worden dan heb ik het idee dat het verhaal te lang wordt.

Een groot deel van dit verhaal komt uit mijn eigen geheugen, maar wordt ondersteund door de redactie van De Sleeptros, het maatschappijblad van Smit. Hier en daar vertel ik ook iets wat een raakvlak heeft met de reis.

Tot zover dit voorwoord door:

Gerrit de Vries,

Veenmos 8

8265 HZ Kampen

Tel; 038 3326367 / 0641 739002

Email; gerritenaliedevries@ziggo.nl

Mississippi, 4.000 pk, Ll.Wtk.

Het begon allemaal op 04-08-1967 met m’n eerste reis als leerling-machinist op de zeesleper Mississippi.

Zeeslepen, maar dat was toch niet stilliggen?! Jawel hoor, ik kreeg direct al te maken met een zgn. stationsboot en de vuurdoop wat hitte betreft, de Perzische Golf.

Dat ik nog met het vliegtuig mee kon om m’n eerste reis te beginnen, was meer geluk dan wijsheid. Een telegram van de maatschappij luidde dit begin in; door een fout in de tijdnotering kwamen we twee uur te laat aan op Schiphol. Waar de fout ontstond is niet bekend geworden, op het Postkantoor te Zwartsluis of het Hoofdkantoor van Smit Internationale; ik gok maar op de eerste, maar ’t was geen leuke ervaring. Maar geluk bij een ongeluk, het vliegtuig van Transavia was er nog, had al een poging ondernomen om weg te komen, maar had motorpech aan één van de vier motoren. Daarom moest het de start afbreken en nadat de lading wat verstouwd was ging de start, met drie motoren, en met mij wel yyyyyyyyybgoed; ’t was m’n eerste vlucht ooit!

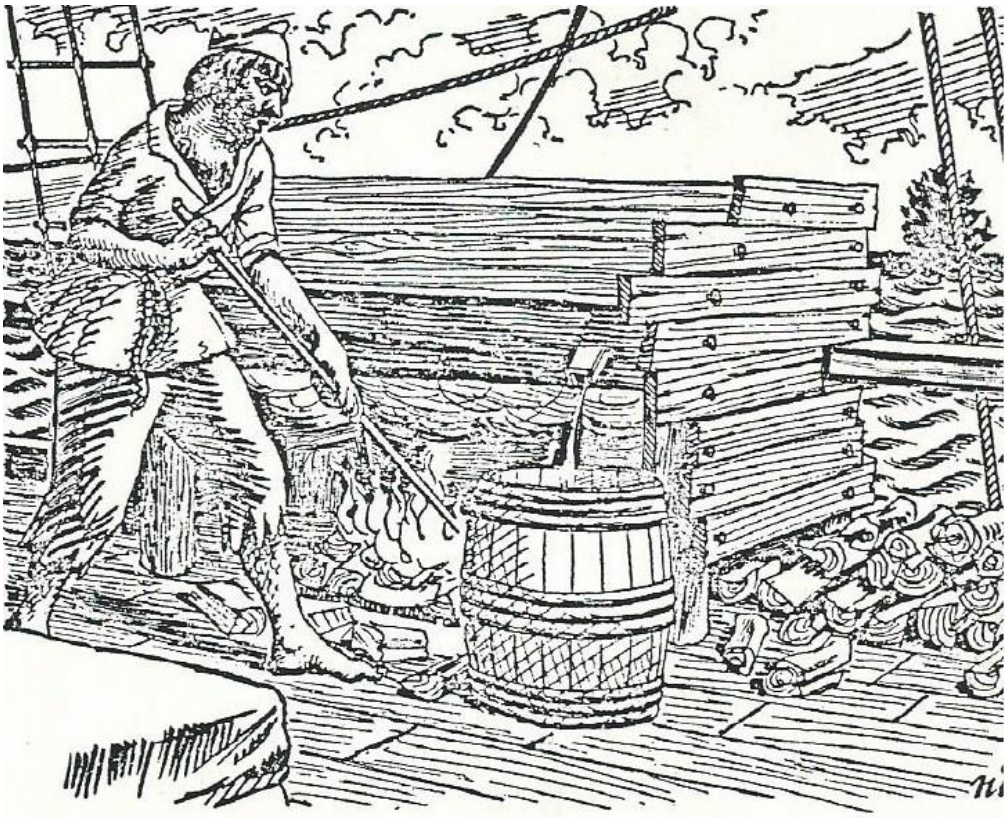
We vlogen naar Asmara in Eritrea, waarvan het vliegveld net als de stad, boven in de bergen lag, op 2.400 meter hoogte (sinds 2017 op Werelderfgoedlijst Unesco). Is met zo’n 500.000 inwoners hoofdstad van Eritrea, heeft in 1897 Massawa met 35.000 inwoners, opgevolgd als voornaamste stad. Het werd nog even spannend, want we moesten vanwege een ter plaatse knetterende onweersbui ±20 minuten langer in de lucht blijven dan gepland was. De weg naar beneden zal ik nooit vergeten, naar de havenstad Massawa aan de Rode Zee. Dik drie uur lang van een berg afdalen, het is maar 95 km!, in een oude, gammele, aircoloze bus, over een weg die ’s nachts gesloten is, dan is het te gevaarlijk om die weg te berijden!

Dan ben je eindelijk aan boord van de Mississippi en dan voel je pas de hitte van zo'n dikke 40°C; gelukkig was daar wel airco, maar natuurlijk niet in de machinekamer, m'n werkterrein.

Als je dan eerst in een vliegtuig gezeten hebt waarvan maar drie van de vier motoren werkten, dan de rit naar de van de berg af naar de haven, dan ontmoet je je werkterrein van 40°, nou, dan weet je het wel,.....je kunt je een vrolijker start van je eerste reis wel voorstellen!

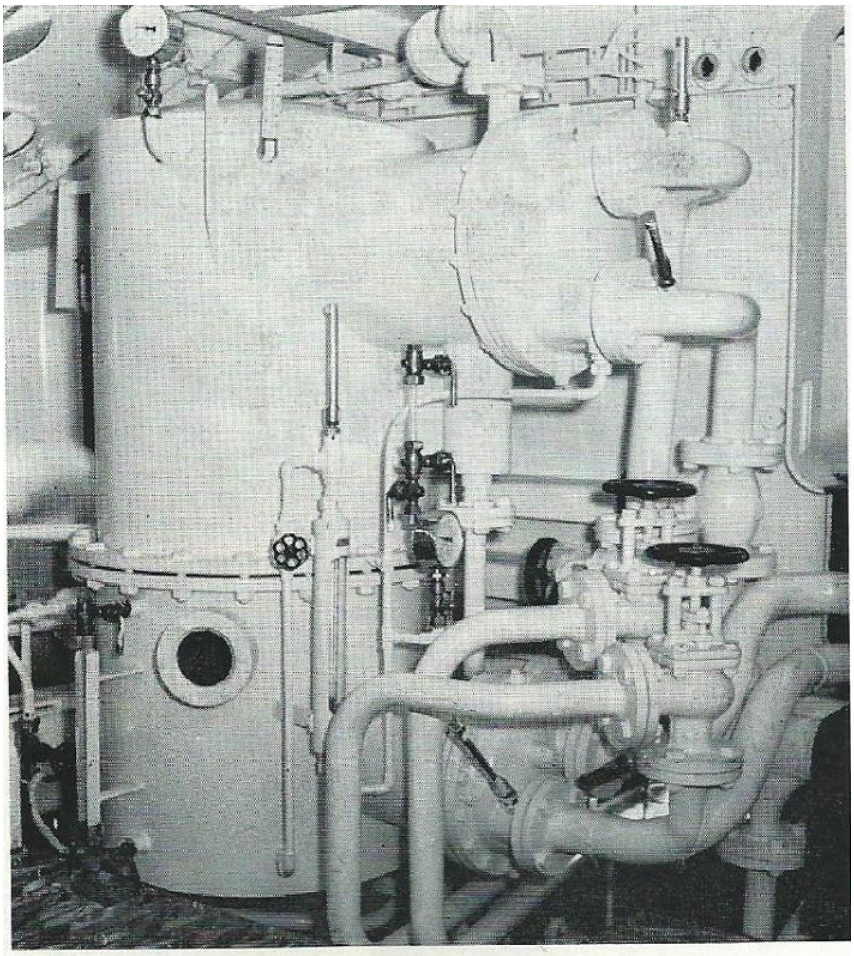
Stationsdienst

Het stagewerk bestond uit het dagelijks bijhouden van wat je gedaan had, keurig netjes opgetekend in een Memoriaal. Dat was op deze reis nou niet direct smullen, want we draaiden daar tropendienst, alleen 's morgens werken. Dan kom je niet direct aan je trekken wat de techniek betreft want de ploeg vòòr ons had ook al niet veel sleepwerk te doen gehad, dus de machinekamer zag er tip top uit. De werkzaamheden bestonden hoofdzakelijk uit het dagelijks onderhoud, wat maar nauwelijks voldoende stof voor mijn memoriaal opleverde. Het eerder genoemde memoriaal is een soort dagboek waarin de leerling-machinist verplicht is z'n werkzaamheden per dag bij te houden, en daar tekeningen van diverse systemen of scheepsonderdelen bij te voegen. Na het behalen van het VD-diploma is dit een belangrijk onderdeel van de studie in het eerste praktijkjaar. Zo was bijvoorbeeld de werking van de Zoetwatermaker aan boord van schepen een belangrijk item, geschikt voor het memoriaal.



De „watermaker" bij zijn distilleermachine aan boord van een schip van de Vereenigde Oostindische Compagnie.

Voor mij was de taak weggelegd om de zoetwatermaker bij te houden. Dat het zoetwater (maken) aan boord van zeegaande schepen door de jaren heen geen sinecure is geweest, illustreert wel het nu volgende verhaal. Aan het begin van de 17de eeuw hadden de Heeren Bewindhebbers van de VOC uit 1602 er al mee te maken. Ze gaven de schepen voor de reis de opdracht mee om St. Jaco (Santiago, Spanje) aan te lopen en aldaar de watervoorraad aan te vullen. Voor het koken van de maaltijden was dit zeker nodig en vooral vòòr 10 uur water inslaan, voordat het warm werd; men had de gedachte dat bij hogere temperaturen er een ziekmakende bacterie, salmonella, in het water ontstond. Een soortgelijke actie vond plaats in Kaap de Goed Hoop, daar werd zelfs het hele waterruim ververst. En of dat nog geen garantie was om de Verre Oost te halen, werd er van alles aan het water toegevoegd, citroen- of limoensap, goede wijnazijn, wijnsteenroom, geest van koperrood, zwavel of salpeter en zelfs kwikzilver; men beweerde dat het water dan een half jaar goed bleef. Aan het einde van de 17de eeuw verscheen de distilleermachine, die merkwaardig genoeg maar een kwart eeuw heeft standgehouden, totdat hij weer in de jaren 1930 van stal werd gehaald. Reeds in de VOC-tijd kon hij een capaciteit halen van '80 tot 90 mengelen per dag' waarvoor de uitvinder Christiaan Nentwigh ƒ400,= beloning kreeg. Dat was ook de tijd dat de 'Watermaker' een betaalde functie aan boord werd, gage ƒ18,= / dag.(met dank aan Redactie Sleeptros)



De zoetwatermaker van de sleepboot Thames. *Foto: F. Stigter*

De zoetwatermaker aan boord van de ‘Mississippi’ werkt nog steeds volgens hetzelfde principe. De installatie krijgt warmte van het koelwater van de hoofdmotoren als die in bedrijf zijn, dat is zo’n 65°C. Nu de boot op station ligt draaien de motoren uiteraard niet en dan krijgt de zoetwatermaker z’n warmte van de CV-installatie. Een vacuümpomp zorgde ervoor dat de druk in de installatie onder een bepaald niveau blijft, waardoor het zoute water bij deze lage temperatuur al gaat koken en kalk niet zo heftig neerslaat. Na wat toevoegingen van vitamines kan de watermaker z’n werk doen; op de ‘Mississippi’ draaiden we zo’n 2.500 liter water per dag tegenover een verbruik van zo’n 2.000 liter 's daags. Daarvoor moesten we wel regelmatig de pompen loshalen, want vooral in de Perzische Golf groeiden daar schelpen in. Overigens was water van de wal halen hier geen optie, in uiterste noodgevallen zou je dat doen, want het water was brak, smaakte misselijkmakend vies en veroorzaakte, wat je helemaal niet wilt met die warmte, diarree!

De ‘Mississippi’ lag voor de Shell op station Bahrein en was min of meer stand-by voor het verplaatsen van het booreiland ‘Seashell’; ook daar hoort een verhaaltje bij.

De gage van de bemanning van een sleepboot wordt op verschillende manieren bepaald:

- vast maandsalaris

- sleepgeld, het aantal gesleepte mijlen per dag

- stationsgeld, bijv. het booreiland geeft een bepaald aantal mijlen per dag af, afhangende van de status waarin een operatie zich bevind kan dat meer zijn

- joppengeld, de sleepboot wordt beloond doordat hij een job (schip met pech) helpt; ligt een sleepboot dan op station dan krijgt de bemanning volgens een hiërarchische verdeling 6% van de winst, maakt hij dit job tijdens een sleepreis dan wordt dat 3%; gemiddeld beurde je 2 joppen per reis van gemiddeld een maandsalaris.

< *Booreiland SEASHELL*

De Mississippi verdiende, gedurende dat zij lag te wachten, ƒ 10.000,= / dag en de bemanning had al 120 mijl/dag; als de stand-by procedure steviger werd, 200 mijl/dag; de ‘Seashell’ werd ± eens per 2 maanden verplaatst. Als leerling-machinist beurde je zo’n ƒ 0,06 per mijl, dat is toch met gemiddeld 12.000 mijl per reis ƒ 720,=, goed voor 2 netto maandsalarissen van destijds.

We zijn er tijdens m’n maidentrip één keer uit geweest voor een job, dat was voor de Griekse tanker Aris, die tijdens een zandstorm bij Laven Island op een koraalrif was

gelopen; een punt van het rif was door het vlak gestoten, door hem steeds rond te trekken zaagden we als het ware de punt eraf en kwam het schip weer vlot.

Tasman Zee, 3.600 pk, Ll.Wtk

De tweede reis was op de Tasman Zee vanuit Bordeaux, toen we op een gegeven

moment op station Azoren aankwamen, op de rede van Horta op het eiland Faial. De Azoren bestaan uit een groep van drie eilanden, naast Faial is er nog Sao Jorge en Pico wat verreweg het grootste eiland is. Ze zijn ontstaan ten gevolge van vulkanische activiteiten en Pico, in de volksmond (bij zeelui) ook wel Bergeiland genoemd, eigenlijk een grote vulkaankegel, is tevens de hoogste berg van heel Portugal waaronder de eilandengroep ressorteert.

In Horta heeft Smit al jarenlang een station en de oude Henrique is vroeger en nog steeds een belangrijk contactpersoon voor Smit geweest; hij bracht toen de telegrammen aan boord, waarop de sleepboten uitvoeren. Op deze manier kon de concurrent geen kennis krijgen van wat er zich afspeelde.

Zo kregen wij het bericht binnen dat we naar Bremerhaven moesten en diverse klussen moesten opknappen, waaronder 68 ton brandstof overgeven aan de Clyde. De Tasman Zee is diverse keren in Maassluis geweest, reden onbekend, en wij werden evenzo vaak met verlof gestuurd, tot we uiteindelijk de sleepreis kregen waarmee we voorgoed afstand namen van De Nieuwe Waterweg. Die sleepreis bestond uit het van Hamburg naar Marseille brengen van een halve tanker, zonder machinekamer. Gedurende de reis op de Noordzee konden we niet de volledige tros uitvieren, met als gevolg dat de nylon rekker niet geheel onder water kwam. Dit kan tot gevolg hebben dat de rekker intern verbrandt. Zo'n nylonrekker bestaat uit twee strengen met een diameter van ± 25 cm en een lengte van bijv. 20 meter. Doordat hij boven water niet gekoeld wordt zal hij harder en langer worden. En als je dan veel tegenwind in Straat Gibraltar hebt, waar de tros weer ingekort moet worden, kan het maar zo zijn dat de nylonrekker maximaal uitgerekt is als je in Marseille aankomt. En dat was ook zo. Waren we in Hamburg begonnen met 20 meter, bij aankomst in Marseille was hij keihard en 28,5 meter lang geworden; bij 29,5 meter zou hij breken!

Na deze reis was het weer station Azoren waar we na een paar dagen te horen kregen dat er een Duitse vrachtvaarder vermist werd, ergens bij de New Foundland eilanden. We hebben daar drie dagen lang gezocht, totdat er een ander SOS in de lucht kwam. Dat was van de Johannes Frans, een Nederlandse geladen bulkcarrier van Verolme, die tijdens slecht weer water maakte in de machinekamer en black-out ronddreef. Dat leek een leukere job, maar we moesten die Canadese sleepboot, die ook al naar het vermiste schip was gaan zoeken, eerst kwijt zien te raken. Wij voeren in steeds grotere cirkels bij de Canadees vandaan, tot we uit het radarbeeld verdwenen waren, maar hij liet zich niet in de luren leggen. Het job bevond in de buurt van de Bermuda's, goed vier dagen varen, maar de Canadees bleef ons volgen! Tot hij kennelijk het radioverkeer tussen de Tasman Zee en de Johannes Frans oppikte en toen bleek dat hij net wat harder kon varen dan wij. De marconist kan nog zo zuinig mogelijk omspringen met z'n zendapparatuur als hij wil, maar het moet toch een keer opgemerkt worden, want er was geen ander communicatiemiddel. Wij hadden inmiddels al een bergingscontract via de walkantoren

afgesloten, een Lloyds Open Form, no-cure-no-pay, dus het kon niet zoveel kwaad meer dat hij daar een paar uur eerder aankwam; hij had intussen vastgemaakt en hield de Johannes Frans met de kop in zee, zodat wij wat gemakkelijker de pompen konden overzetten; hij deelde dus ook een beetje mee in het contract. Dat overzetten met de sloep was trouwens geen sinecure, de éne keer lag het schip op goede hoogte en de andere keer slingerde hij zo hard dat de reling wel 10 meter hoger of lager was, zet dan maar eens een pomp van 120 kg over.

Later vernamen we dat de zustersleepboten Hudson, die inmiddels station Horta had overgenomen en Zwarte Zee ook onderweg geweest zijn, maar bij nader inzien, toen bleek dat wij ons wel konden redden er vanaf

gezien hebben. Wij hebben de Johannes Frans op de Bermuda's binnengebracht, de machinekamer leeggepompt en hem meteen met zoetwater schoongespoeld. Het lek bestond uit een gescheurd expansiestuk in de koelwaterleiding. Na gelost te zijn en gerepareerd voer hij na zes weken weer. Dat akkefietje had overigens nog een 'klein' drama.

De JOHANNES FRANS >

Het gebeurde allemaal tijdens die roemruchte voetbalwedstrijd 'Ajax - Liverpool in de mist'. U mag twee keer raden waar de machinist van de wacht toen zat, niet op z'n post, niet in de machinekamer, maar bij de marconist in de hut naar de radio te luisteren……terwijl zijn machinekamer vol liep, vanwege een lek dat hij makkelijk had kunnen bij houden met de lenspomp; maar als je dan beneden komt en 't water staat al boven de plaat, zelfs boven de lenspomp….tja, dan ben je te laat! Maar wij hebben nog even de slotavond van Carnaval in St. George op de Bermuda's meegepikt.

Hierna hebben we nog wat diverse klussen uitgevoerd met als hoogtepunt het slepen van een Victory schip uit de mottenballenvloot, de Santa Margarita van Baltimore naar de sloopwerven van Bilbao.

Zwarte Zee, 9.000 pk, Ass.Wtk

Daarna werd ik assistent-machinist op de Zwarte Zee, destijds de sterkste, met maar liefst 9.000 pk, de grootste en m.i. ook de mooiste sleepboot ter wereld; als je niet beter wist zou je hem voor een jacht aanzien. ‘t Was in februari, dus hartje winter, toen we op het vliegtuig stapten naar Nigeria. Onderweg, tijdens een tussenlanding op Nicosia, bleek dat ik onvoldoende gevaccineerd was, de Gele Koorts ontbrak en dan kom je Afrika, dus ook Nigeria. niet in. Het vroor in Nederland ’s nachts -10°C en daar in Lagos aangekomen was het iets van +40°C. De boot had de zes maanden nog niet vol gemaakt, maar onderweg van Baltimore naar Lagos vond de 2de machinist het wel genoeg, hij stapte overboord; ze hebben nog twee dagen naar hem gezocht, maar, nee….. een fatale zelfmoordpoging. Als je zoiets meemaakt, een zelfmoord, dan grijpt de maatschappij in. Dan wordt er niet gewacht tot het einde van de reis, dan is het de eerste de beste haven die in de buurt is en de hele ploeg wordt afgelost.

De reis begon met repareren in Monrovia, Liberia. De Zwarte Zee had twee 12 cilinder-motoren van elk 4.500 pk, en er moest één van de 24 cilinderkoppen vervangen worden. Die klus hebben we halverwege van de afzwaaiploeg overgenomen, want die moest natuurlijk weer met het vliegtuig mee terug naar Nederland. De sleepreis moest nog afgemaakt worden, naar Lagos in Nigeria.

Dus de nieuwe ploeg kon gelijk aan de bak, van twee uur ’s middags tot zeven uur ’s avonds gewerkt en toen ’s avonds om acht uur op wacht, in een machinekamer die je niet kent met drie bordessen, normaal sta je gewoon op de plaat, tot ’s avonds twaalf uur! Wat denk je dat ik na m’n wacht te zeggen had???… niks dus…. ik heb voor mijn gevoel wel een uur onder de douche gestaan, voordat ik de kramp in mijn benen kwijt

was. ’t Was maar een klein stukje slepen naar Lagos waar we de sleep moesten afleveren, een dag twee / drie. Toen we daar aankwamen ontstond er een ware ‘markt’ op het achterdek. Door ruilhandel ging het niet zozeer om geld, maar om ingeschatte waarde van de spullen. Daar komt uiteindelijk m’n negerinnenkop vandaan, met ƒ 25,= winst aan het einde van de handel; toch wel leuk zo’n drijvende markt met allemaal bosjesnegers in van die gammele kano’s.

Daarna zijn we via St. Vincent op de Cape Verdische Eilanden wezen bunkeren om vervolgens station Azoren te bezetten. Onderweg deed zich nog een raar geval voor. We voeren met de losse boot tegen de moesson in, een krachtje van ± 5 Bft, en dat was vast een mooi gezicht op de brug, al dat buiswater dat overkwam. De brugramen waren wel afgeschermd met pantserplaten met een kijkspleetje erin. Ik was net onderweg van de stuurkolom naar z’n kijkspleetje toen er opeens een hele zware zee de Zwarte Zee trof, teveel voor het glas achter de pantserplaat en ik een stuk glas langs mijn linkerarm voelde gaan die er een snee van 5 cm achterliet, alvorens in de achterwand van de stuurhut bleef hangen. De zee had z’n verraderlijke werk gedaan, de brug van de Zwarte Zee bleek later bij werf Nijhuis van den Berg 2,5 mm ontzet.

Na de Orione naar Vigo te hebben gebracht belandden we in Lissabon, maar een dag later diende zich een job aan, de Julius Schindler. Een kerosinetanker en dat was te ruiken ook. ’t Was windstil weer, we dorsten met de Zwarte Zee niet in de buurt te komen om vast te maken. We hebben al het materiaal dat daarvoor nodig was met de sloep, waarvan we de uitlaatpijp met kopergaas hadden bewerkt, overgebracht. De Julius

Schindler hebben we in Rotterdam afgeleverd, waarna we de Siluma naar Wilhelmshaven gesleept hebben. Toen pas konden we denken aan repareren te Rotterdam.

Na de reparatie hebben we nog wat klusjes in de Noordzee verricht, maar toen moesten we naar Bordeaux, met een kraanbak voor Dubai, met een hefvermogen van 1600 ton!, destijds een enorme hefkracht. De sleep was onderweg bemand, want 20 Franse werflieden zouden de kraan tijdens de sleepreis afmaken, en zouden in Kaapstad weer van boord gaan. Halverwege was de tijd van proefdraaien aangebroken, dus toen ging men de kraan rechtop zetten en allerlei manoeuvres uithalen. Toen de kraan een beetje laag buitenboord gedraaid werd raakte hij het water, men had er geen rekening mee gehouden dat er op de oceaan een beetje deining is waarbij de ene golf wat hoger is dan de voorgaande; die aanraking met het harde water was wel desastreus, weer repareren, dus niet in Kaapstad van boord af!

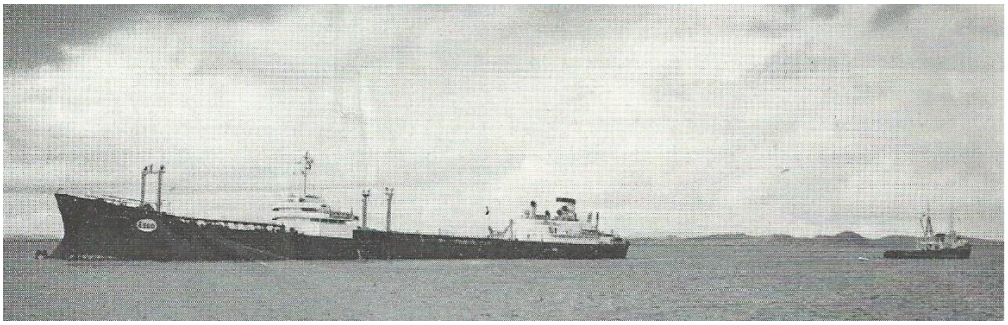
We passeerden ook nog de evenaar, en dat werd een spektakel, want sommigen van de bemanning passeerden hem voor de eerste keer; dat betekende de doop door de zeegod Neptunus; sindsdien heet ik Geep (zie foto).

JK
Mijne Majesteit
Neptunus
Heerscher over alle Oceanen en Zeeën der Wereld
verklaar hiermede dat:
Gerrit de Vries
tot nu toe onbevaren Zeebaar
van de Sleepboot Zwarte Zee
op den 26ste Mei 1969 de linie
is gepasseerd op 20° W. L. waarbij
hij den zeemansdoop heeft doorstaan
en den zeenaam van:
Geep
heeft ontvangen.
Neptunus

Al slepend kom je soms wel eens wat tegen dat niet zo goed uitkomt als je een sleep hebt, nou dan gooi je hem toch los; als de oceaanstroming de goede kant op is en er niet al te veel scheepvaartverkeer is, dan pik je hem later wel weer op. Dat pasten wij toe toen er in de buurt van Dakar (?) een schip omhoog gelopen (gestrand) was. We hebben de Fransen die toch wel aan boord van de sleep zaten wat radioapparatuur geleend en toen zijn we op die job afgegaan. Er was al een zusterschip van ons bezig, maar die had een paar strandtakels nodig. Na twee dagen hebben we de sleep weer opgepikt, hij was met een gangetje van ±2 mijl/h. de goede kant op gedreven; we hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om ook maar even te bunkeren, de sleep had tanks waarin de brandstof voor ons was opgeslagen.

Halverwege onze reis ligt Kaapstad, met de verkorte tros hebben we even een rondje door de baai gemaakt; post en verse groente aan boord en toen weer verder naar……ons volgende job!

Toen we de Golf van Oman in draaiden zat daar ook weer een schip op het strand, een geladen tanker afkomstig uit de Perzische Golf. We hebben toen de sleep wel losgegooid maar hier was wat teveel scheepvaart om hem zomaar te laten drijven, dus moest hij z'n anker laten zakken. Op zeekaarten staan verschillende zaken aangegeven, zo ook de kapen die in zee steken en ook de valse kapen, d.w.z. dat erna nog een kaap komt. De tanker had met volle vaart de 'fals cape' gerond en was toen meteen rechtsaf geslagen, terwijl hij nog een 'cape' verder moest; hij lag voor 'twee voet uit z'n vlot' (zie foto). De eerste poging om hem eraf te trekken mislukte, we trokken de bolders waarop de sleepdraad belegd was vinaal



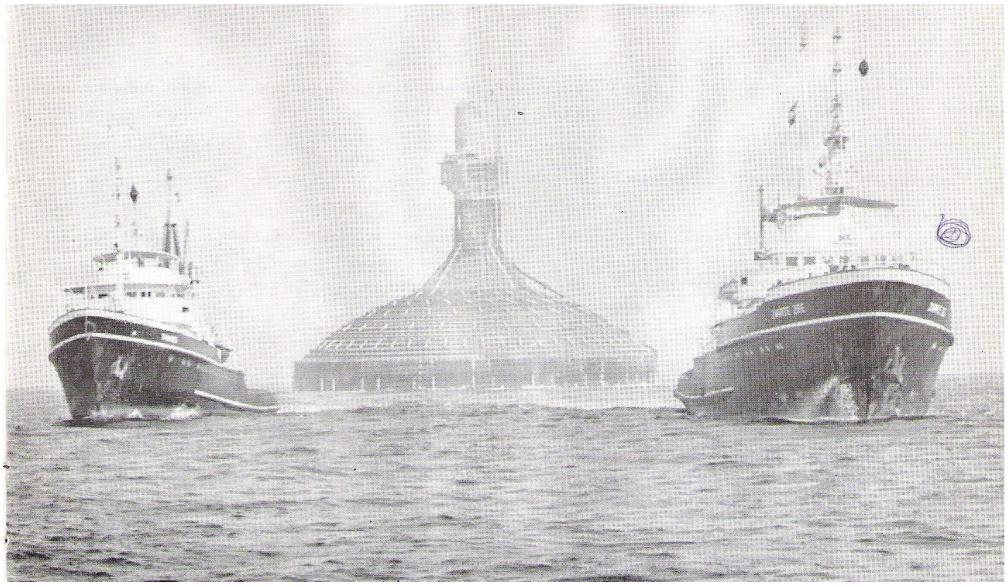
uit het dek. Bij de tweede poging werd de sleepdraad belegd om de fundering van zijn achterankerlier, dat ging beter, hij kwam schoorvoetend van het strand af; het was toen 4 juli, mijn verjaardag, hij bracht ruim een maandsalaris op, aardig cadeautje. Twee dagen later leverden we de sleep af in een flink uit de kluiten gewassen woestijnoase wat Dubai toen was; nu, bijna 50 jaar later, is het één van de rijkste metropolen ter wereld……. maar hoe lang nog?

Wat toen volgde was werkelijk een wereldprimeur met veel internationale belangstelling genaamd 'Operatie Champagneglas'*, (zie ook Khazzan Dubay totaal GB, Khazzan Dudai samenv. NL)* Er werd op het strand van Dubai een enorme olievoorraadtank gebouwd in de vorm een wijnglas, maar dan op zijn kop. Het strand was hiertoe afgegraven tot een 3 meter diep poldertje. Toen hij klaar was moest er vanaf de 100 meter verderop gelegen kustlijn een kanaal
gegraven

worden en de polder zou vollopen.

< *Dubai toen en nu*

Door lucht in het omgekeerde wijnglas te pompen ging het gevaarte drijven en kon hij naar zee gesleept worden. Eenmaal aangekomen op locatie, zo'n 90 mijl uit de kust, moest hij op zijn plaats worden afgezonken. Na het aansluiten van diverse leidingen ging hij deel uitmaken van een tankerlaadsysteem waardoor schepen tot wel 350.000 ton, die vanwege hun diepgang niet in de havens konden komen, gewoon in één keer hun lading konden innemen. Dat was tot dan toe niet het geval, de olie, opgepompt door booreilanden, werd eerst naar de wal gebracht, daar in tanks opgeslagen dan met kleinere tankers, met geringere diepgang, naar de grotere tankers gebracht en overgeslagen. We hadden het toen niet nog niet in de gaten, maar er vloog een helikopter boven ons die foto's maakte die werden gebruikt voor een postzegelserie van de site (zie foto).



< *Dubai, "champagneglas"*

Maas, 2.800 pk, 3e Wtk.

Op zich hebben we de eerste tijd op de Maas vooral weinig spectaculaire dingen beleefd. We hebben wat kortere sleepreizen uitgevoerd tot we uiteindelijk een sleepreis met twee bakken van Oporto naar Kaapstad kregen in het tweede deel van de reis. Vanaf daar ging het met de losse boot verder naar Manilla, waar de Maas verkocht zou worden. Maar eerst bunkeren in Port Elisabeth. Nou op zich ging dat wel goed en met de brandstoftanks weer vol op pad voor de laatste trip van de Maas in Smits dienst. Maar dat ging niet zo lekker. Ik nam de wacht over van de eerste machinist en moest na een uur al de brandstoffilters van de beide hoofdmotoren schoonmaken. Toen na drie kwartier alweer, en van boven kwam er een geluid dat ik ze niet zo moest laten roken. Maar om een lang verhaal kort te maken, na nog een paar keer filters vervangen waren we er wel achter, we hadden verkeerde brandstof gebunkerd we moesten terug; op het bunkerstation had men een fout gemaakt en ons vol gegooid met olie die alleen voor grote schepen gebruikt werd, dat spul lustten onze motoren niet! Het was ’s avonds toen we vertrokken van Port Elisabeth en toen we voor de tweede keer aankwamen was het inmiddels dag geworden. Toen werd de bootsman erg boos. Het was onderweg naar Kaapstad bij uitzondering prachtig mooi weer geweest dat de bootsman en z’n mannen in staat stelde het schip te schilderen en op te knappen voor de verkoop. Behalve het achterdek zag de boot eruit als door een ringetje te halen; dat achterdek doen we wel als we de sleep kwijt zijn. Tussen Kaapstad en Port Elisabeth was het weer mooi weer, dus….. Toen we bij daglicht de tweede keer in Port Elisabeth aankwamen zag het achterschip en de rest tot aan de schoorsteen helemaal zwart, de boots kon opnieuw

beginnen, maar nu nog veel erger dan normaal! Maar hij had geluk, voordat het echt warm werd hadden we tot Straat Madagaskar weer mooi weer.

Echter, de vreugde was van korte duur toen daar abrupt een einde aan werd gemaakt. ’t Was weer mijn wacht, nu ’s middags dat een tropische regenbui zich op ons stortte gepaard gaande met een paar felle bliksemschichten en donderslagen; zo erg, dat ik niet in de machinekamer mocht blijven! De regen was zo heftig dat je op het oog nauwelijks 2 meter vooruit kon kijken en op de radar hoefde je al helemaal niet te kijken, die was volledig gestoord! Opeens was daar een felle flits en sloegen bij de marconist een paar stoppen door. Achteraf bleek dat een vuurbal ingeslagen was op de voorste mast en toen via de achtermast was neergedaald op het achterdek en via de machinekamerkap overboord rolde, een 2 meter breed brandspoor achterlatend; arme bootsman! Achteraf ook, kun je zeggen dat men mij niet voor niets naar boven heeft gehaald. Nabij Port Elisabeth is de plaats waar in 2007 de Smit Lloyd 102 ramp heeft plaatsgevonden, met maar twee overlevenden.

Toen weer door richting Manilla, maar dan moet je o.a. door Straat Singapore. Ik weet niet meer waarom, maar we hebben daar wel even stilgelegen, in Singapore. ’t Gaf mij de gelegenheid om e.e.a. aan te schaffen, een lap zijde, ivoren servetringen (dat kon toen nog), een met ivoor ingelegd olifantentafeltje en een zilveren halskettingsetje; ’t had wel wat weg van ’t geschenk aan koning Salomo. Uiteindelijk zijn we dan toch op de Filippijnen beland, in de hoofdstad Manilla. Daar gingen we tot onze verassing ’t hotel in, zes hoog met twee man een kamer en suite delend. De eerste morgen was er een kabaal van heb ik jou daar, de ramen van de eerste en tweede verdieping werden helemaal dichtgetimmerd, behalve de voordeur. ’t Was rond 1 mei, Dag van de Arbeid, maar dat betekent in Manilla toch iets anders dan bij ons. Iedereen loopt er met een blaffer op zak en wij mochten het hotel niet uit, niet anders dan met een taxi met aan beide zijden een politieman, of wat er voor door ging; zo gingen wij met twee taxi’s naar het Noorse Zeemanshuis, waar tenminste een fatsoenlijk biertje getapt werd. Een verdwaalde kogel kan behoorlijk schade aanrichten.

En als het dan de kogels niet zijn die je het leven zuur maken, dan is het wel de ondergrond van Manilla. We zaten ’s morgens op ons bed met koffie wat na te luieren van de nacht toen m’n maat ineens op mij begon te schelden, of ik niet beter stil kon zitten. U raadt het al, we hadden te maken met een aardbeving, één zoals daar dagelijks voorkomen. Voor ons natuurlijk een vreemde gewaarwording, wij zijn nog nooit zo snel naar beneden gegaan. De mensen daar keken gewoon even omhoog of ze geen stukken beton die uit de gevel kwamen op hun hoofd kregen, maar liepen gewoon verder.

Afijn, na vijf dagen was de boot eindelijk verkocht en konden we naar huis vliegen, met KLM nog wel, een vlucht van 26 uur met maar liefst zeven tussenlandingen waarvan enkele waarbij we niet uit het vliegtuig konden, en warm…… want dan gaat de airco uit!

En dan kom je thuis, en dan ben je bekaf, en dan komt zo'n opmerking van; 'Maar je hebt toch vijf dagen in een vijfsterrenhotel gelegen!'

De laatste reis met de Maas verliep minder rustig dan wat het zich in het begin liet aanzien! Met deze zes maanden kwam er weer een einde aan een spectaculaire reis, maar dus ook een einde aan een leven als Smitboot, die als hij zou kunnen vertellen.....! De Maas uit 1954, 2x1350 pk sterk, ging in 1970 als Trojan in Manilla een verder leven leiden en werd als Mark doorverkocht aan Solid Towage & Lighterage, Cebu, Filippijnen.

Thames, 4.000 pk, 3e Wtk.

Na een korte verlofperiode, wegens studieverlof opsparen, kwam ik als 3e Werktuigkundige op de Thames. Hij lag in de Perzische Golf dus we waren voorbereid op een lange, vermoedelijk saaie, stationsdienst.

Maar voor zover ik mij kan herinneren gingen we eerst in "Groot Survey" in Bombay (Mumbai) in India. Dat duurde een dag of vijf, waarbij ik dan 's nachts de wacht had, m.a.w. overdag moest zien te slapen op een schip waar van allerlei herrie was en roest afgebikt werd. Dus van slapen kwam niet zoveel, dan maar van de nood een deugd gemaakt, we gingen stappen, en aangezien er verder niemand vrij was, alleen. D.w.z. alleen van de bemanning, want op de kade stond een student die wat wilde bijverdienen en vroeg me, 'you gide?' Hij kon wel een aardig mondje vol engels, ongeveer net zoveel

als ik dus ik gunde hem $25,= voor een hele dag gidsen. Vroeger had ik wel eens gehoord van de 'Hangende Tuinen van Bombay', dus wij richting de stad, eerst met de taxi en toen lopend verder. Die tuinen waren er natuurlijk niet, dat was Babylon(!), dus wij dan maar naar de sloppenwijken, ook een bezienswaardigheid! De student durfde er niet door dus ik ging een klein stukje alleen; nou, dat had ik beter niet kunnen doen. Ik had een zak koekjes gekocht voor wat arme kindertjes die met me mee liepen, maar op een gegeven moment niet meer met me mee liepen. In plaats daarvan kwamen er een paar nietige kerels op me af en begon ik te zweten en wat harder te lopen, ….maar op dat moment kwam daar ineens die student met een politieman uit een steegje tevoorschijn; weg waren die nietige kerels. De student heb ik nog maar $25,= extra gegeven, hij was de koning te rijk!

Na deze dokbeurt moesten we naar Karachi, een boorschip dat assistentie nodig had voor de verzekering, om over de Indische Oceaan te varen; het moest naar Lavan Island dat ligt onder de Iraanse kust tegenover Qatar. Daar aangekomen konden we meteen weer rechtsomkeert maken, naar een ander boorschip, de Discovery, en die naar Bahrein begeleiden. Toen we dan, 28-07-1970, eindelijk op ons station waren konden we meteen weer de machines klaarmaken voor joppenspeed want een SOS van de geladen Griekse tanker Methonie had zich gemeld op de radio van de marconist. Hij had een explosie gehad in de machinekamer en lag blackout. We hebben vastgemaakt en ik moest de rest van de reis, drie dagen, aan boord van de Methonie blijven. Er was nauwelijks licht aan boord alleen wat accuverlichting, de nooddiesel had pech hij, wilde niet blijven draaien. Na veel zoeken vond ik een compensatieleiding van de regelateur die geknikt was; toen we hem ook nog van brandstof hadden voorzien, met brandstof van de Thames kon hij eindelijk weer draaien. Aangezien ik verder niets te doen had ging ik maar eens op zoek naar de oorzaak van de explosie. Ik ontdekte er dat van de zoetwatermakers er één een kapotte pomp had en van de andere, die op het moment van de explosie in bedrijf was, de salinometer (zoutgehaltemeter) stuk was. Het gevolg laat zich raden, er was zout water in de stoomketels gekomen en dat had ertoe geleid dat er opkokers in de ketels ontstonden waardoor er pakkingen in de hoofdstoomleidingen uitgeblazen werden. Ik heb in die drie dagen nauwelijks geslapen; toen ik terug was op de Thames viel ik tijdens het eten in slaap, ik heb toen meer dan 24 uur geslapen! De gedane ontdekking heb ik gemeld, mijn rapport opgestuurd en later een etentje in Rotterdam gehad.

Het was inmiddels 1 september geworden, en we waren alweer onderweg naar een volgend SOS van de 'Mersey Coast'. Bij aankomst zagen we een vrachtschip van pakweg 3.000 ton. Hij had z'n roer verloren en ze hadden al twee keer een alternatief roer gemaakt en ook weer verloren en nu lag er één aan dek die zo zwaar was dat ze het roer niet aan de koning konden vastmaken. Het schip dreef ondertussen wel op een olieveld met allemaal jackets af, gevaar dreigde, hij had dus hulp nodig; een jacket is een soort onderstel, dat op de zeebodem staat, voor een olieproductie-eenheid. Het bleek ook

nog dat het hele verhaal al zo'n drie weken duurde en de maatschappij / eigenaars lieten niets van zich horen. Wij hebben toen Smit Rotterdam maar even op de hoogte gesteld en toen kwam er wel enige reactie. In die drie weken was de watervoorraad totaal opgeraakt, we hebben hem toen van vers drinkwater voorzien; hij kon 9 ton zoetwater hebben maar we hebben wel 13 ton overgepompt. Want toen de ontluchters water begonnen te spuiten omdat de tank vol was, dansten ze als kleine kinderen er door heen, zo blij waren ze dat er weer water was. Dat zegt ook wat over het voedsel dat ook op was; we hebben eerst een beetje vis overgezet, en pas later hun van echte proviand voorzien. Toen op naar Karachi, Pakistan, waar hij moest zijn en waar er een nieuw roer onder gemaakt zou worden. Wij dachten zomaar naar binnen te kunnen varen, want voor de haven liep een zware oceaandeining en wij hadden toch een noodgeval achter onze kont hangen! Eerst moest er e.e.a. 'onder de tafel door geschoven' worden, alvorens we naar binnen konden; een krat whisky was absoluut onvoldoende.

Toen, 10 september, kwam er weer een SOS van het Russische vrachtschip 'Svetlogorsk' in de lucht, dit keer was het menens; *'stop SOS stop collided with tanker Aquarius stop tanker in fire stop '* Wij met de seinlamp aan het werk, maar van de wal geen sjoege! Dan zomaar naar binnen, maar daar staken een paar kogels een stokje voor. Toen Smit in Rotterdam geseind, en pas toen die $300.000,= 'onder de tafel doorgestoken' waren, konden wij de sleep afleveren; er kwamen toen wel zes havenslepers om ons te helpen, over corruptie gesproken! Waar dat allemaal voor nodig was, dat zouden we merken, want wat stelde het SOS voor?!

De nieuwe Israëlische tanker Aquarius van 325.000 ton, één van de grootste tankers ter wereld, geladen, was aangevaren door een Russisch vrachtschip met ijsbrekersteven; nu hebben Russische schepen allemaal een versterkte steven. De aanvaring vond plaats ter hoogte van de machinekamer, nog net voor de achteropbouw, maar daar zit nou toevallig wel de slobtank; dit is de tank waarin het residu na de tankcleaning in gestort wordt. Hij had een gat in de bakboordzijwand van 30 meter lang en zes meter onder de waterlijn; de machinekamer stond dus vol water en dat was nog niet het ergste; de slobtank barstte naar boven toe open en de olieresten die erin zaten hadden vlam gevat, en spoten recht omhoog voor de achteropbouw langs. De raampjes in de opbouwwand waren uiteraard niet tegen die hitte bestand dus die brandende olie kon zo vrijelijk de gangen van de verblijven binnenstromen. Bleef het daarbij, nee, de tanker was aangevaren op volle snelheid, zo'n 17 mijl per uur, en die 325.000 ton olie aan boord, was er niet zomaar uit; dus liet hij ook op zee nog een brandend spoor achter. De bakboordsloep was met de aanvaring ter ziele gegaan, dus alles wat restte was de stuurboordsloep en een dinghy. Met de stuurboord sloep was het met strijken fout gegaan, met als gevolg dat ook deze sloep ter ziele ging en ook nog het leven gekost heeft van de derde stuurman. Toen was er alleen nog een onbestuurbare dinghy over, waar dan de voltallige bemanning in moest als het aan boord wat te warm werd; maar dat brandende oliespoor was er nog..... En toen werd het ook daar warm, na een paar

uur, toen het schip, dat totaal 325 meter lang was, wat snelheid verloor, en de groep het begon te voelen voor op dat schip waar ze heen waren gevlucht.... 't werd wat te warm voorop en dat noodde de bemanning toch maar van boord te gaan; ze hebben wel heel angstige 20 minuten meegemaakt. Intussen was er ook een andere tanker aangekomen die de slachtoffers oppikte en die de brand probeerde te blussen, maar niet kon voorkomen dat het hele achterschip uitbrandde. Dat schip, de 'Taurus', heeft later ook vastgemaakt en hield de 'Aquarius' in de vaarroute, daarbuiten was Arabisch territoriaal gebied en dat was link met een Israëlische tanker die voer onder Liberiaanse vlag. Wij konden toen in Nederland geen Jaffa-sinaasappelen eten, kwik!

Van het Russisch vrachtschip de 'Svetlogorsk' hebben we nooit meer iets vernomen! Toen wij daar aankwamen was de brand al geblust. Toen kwam er, ondanks dat er een goede VHF- verbinding was een telegram van de 'Taurus'. Met dit telegram aan de 'Thames' formaliseerde de kapitein van de "Taurus" voor hem en zijn bemanning het feit dat zij de "Aquarius" uit de kust hadden gehouden. Ook verklaarde hij onder het grootste voorbehoud los te gooien. Op zich een begrijpelijke reactie, maar hij kon per saldo nergens met het schip naar toe, maar hij dekte zich evenwel in, en tenslotte zou hij misschien nog kunnen meeprofiteren van de ramp. Ook al had Smit een LOF contract met de eigenaren. Hierna maakte de "Thames" sleepverbinding en vervolgde de "Taurus" haar reis.

Twee dagen later werd besloten de tanker naar een ankerplaats ter hoogte van Bandar Abbas te slepen, en voor dit 'reisje' kreeg de "Thames" assistentie van de Deense sleepboot "Svitzer" die op station in Djibouti lag en de Duitse sleepboot 'Albatros' van Bugsier die hiervoor beide door Smit werden gecontracteerd. Met een snelheid van gemiddeld 3 mijl per uur werd op 20 september de Iraanse ankerplaats Bandar Abbas, vlakbij Hormuz in de golf van Oman / Straat Hormuz bereikt. Daar hebben we diverse bergingsoperaties verricht, maar laten we eerst even stilstaan bij het feit van het waarom.

De 'Aquarius' was een splinternieuwe Israëlische tanker die was geladen met 325.000 ton olie afkomstig van Karg Island, een Iraanse haven. Hij voer onder Liberiaanse vlag, had een hoofdkantoor in New York waar Smit de

zaken mee deed. De olie moest helemaal rond de Kaap (de Goede Hoop) gebracht worden, een slordige 30.000 km, naar Tel Aviv, een afstand voor een pijpleiding van hemelsbreed slechts 2.000 km. Het kon vanwege politieke spanningen en grootte niet door het Suezkanaal, Egypte had het kanaal gesloten. De olie werd vandaar doorgepompt naar een land dat toen achter het 'IJzeren Gordijn' lag, Roemenië. Israel lag toen in oorlog met Egypte, denk aan de Zesdaagse Oorlog 1969 de Jom Kipoer Oorlog in 1973. Hij werd 'toevallig aangevaren' door een Russisch vrachtschip met versterkte steven om ijs te breken. Eén en één is drie!

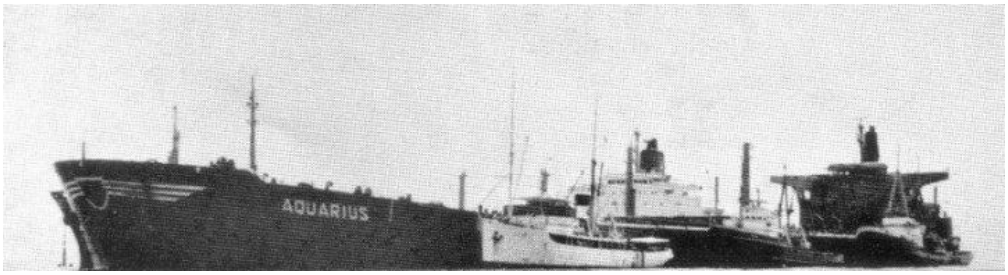
Nu moest het wrak nog gerepareerd worden, maar voor de reparatie moest hij eerst leeg! Maar waar kan zo'n tanker met die diepgang gelost worden? Er kwamen eigenlijk maar twee plekken voor in aanmerking, Lissabon en Rotterdam. Of dat de reden is dat er een bergingsploeg vanuit Rotterdam werd overgevlogen en er 10 stuks zware pompen gekocht werden? Wij hebben ons bemoeid met het sleepklaar maken van het wrak, want één ding was zeker, hij kon daar niet blijven liggen.

Je moet op een zeker moment ook je eigen bergingsmateriaal in de gaten houden, dus was ik op de Aquarius met m'n pompen bezig, olie verversen en dat soort dingen. En de Duitse machinist van de Albatros was ook bezig met losse spullen te verwijderen. Tot op een gegeven moment hij een reep staal, van ±zes meter lang, die aan bakboord bij het aanvaringsgat los bungelde, 't laatste stukje lossnijden met een snijbrander. Hij kwam daarbij in de buurt van het gat in de slobtank die al een keer in brand had gestaan; maar was geblust door de Taurus. Het restant van de olie die er nog in zat was in de dagen dat we bezig waren op het bluswater gaan drijven en weer gaan gassen. Een enorme steekvlam blies de man recht op zijn lijf, hij werd achterover in het water geblazen. Toen hij weer boven kwam was daar al een sloep van de Duitse bemanning die hem helpen wilde aan boord te komen, maar hij riep alsmaar, 'Nicht anfassen, nicht anfassen!'. Ze hebben hem toen met de sleepboot Albatros en later met een helikopter naar Bandar Abbas naar een brandwonden ziekenhuis gebracht, die zijn daar veel en goed, want brandwonden komen daar vaak voor. Het bleek dat de man voor 60% tweede

graads verbrandingen had, teveel voor een mens om te overleven; hij stierf op de meest kritische 19de dag in het ziekenhuis.

Tja, daar sta je dan, nog helemaal verdwaasd, wat te doen op een tanker die in brand staat? Aangezien ik met m'n pompen bezig was, ook vlak bij dat aanvaringsgat, moest ik alles wel zien, of ik wilde of niet! Gelukkig was de brand gauw geblust, maar de beide andere sleepboten hadden intussen wel al de hoofdmotoren opgestart. Een dag later wilde onze bergingsinspecteur een runnerverblijf in orde laten maken, hij had daarvoor het dekhuisje, dat halverwege op het dek stond, in gedachten. Daarvoor moest er een beetje licht in dat dekhuis gemaakt worden in de vorm van een gat in de wand. Hij had een leuk plekje bedacht, de 'O' van 'NO SM**O**KING' met een snijbrander eruit halen, en dat vroeg hij aan de Duitsers ..... nou, die zeiden wijselijk niks, hebben hem alleen maar aangekeken en zijn toen weggelopen!

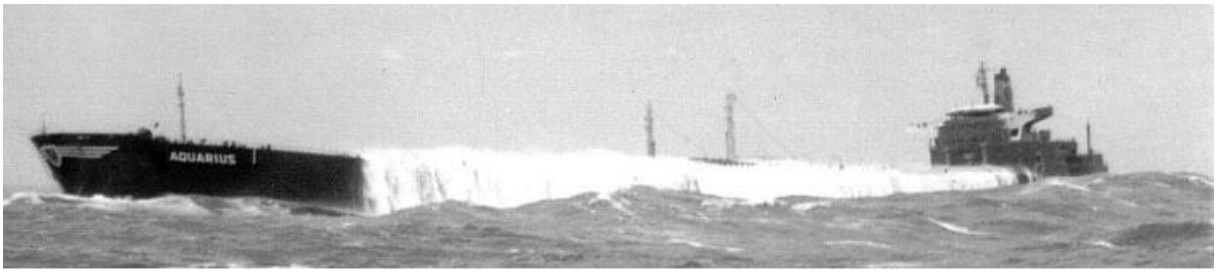
Voor het verder bergen van de 'Aquarius' werden er diverse bergingsinspecteurs en een duiker overgevlogen uit Nederland; ook kwam er zeven ton aan bergingsmaterialen met de vlucht mee. Het sleepklaar maken bestond o.m. uit het lichter maken van het achterschip, het schip lag achter 78 voet (ruim 23 meter) diep terwijl het vòòr slechts 58 voet was. Door een deel van de lading uit diverse tanks over te pompen in een andere tanker, de 'Leon' die langszij gekomen was, werd de diepgang achter naar 64 voet (19,5 meter) teruggebracht. Met behulp van de nieuwe elektrische pompen werd totaal 18.000 ton olie overgepompt naar de 'Leon'.



Nadat alle voorbereidingen voor het slepen gereed waren kon dan eindelijk de sleepreis beginnen. De sleepboten 'Clyde' en 'Albatros' zouden beginnen met de reis, later, bij Straat Singapore ou de 'Elbe' erbij komen, maar waar naar toe??? Ja, naar Japan, daar was hij gebouwd, en daar lagen *vier* super-zusterschepen van hem in aanbouw, daar stond een compleet nieuw dekhuis voor hem klaar; maar dan moest hij wel eerst leeg zijn! Dus Smit had een probleem!

Maar onze reis zat erop, wij zouden afgelost worden, dus de rest van het verhaal is, om even de afloop van de 'Aquarius' te schilderen, het vervolg in een notendop. (dus met dank aan de auteur van de Sleeptros die de sleepreis heeft meegemaakt) Want zelden is Smit zolang met een job bezig geweest; 10 september begonnen we er aan en 't werd 29 april(!) voor Smit er klaar mee was! Een reis vergelijkbaar met die op de 'Mississippi', saai???

Zoals gezegd begonnen de ‘Clyde’ en de ‘Albatros’ aan een sleepreis die aanvankelijk voorspoedig verliep tot Straat Singapore. Echter, daar waar de "Elbe" zich bij de "Aquarius" voegde, waren per radio waarschuwingen uitgegeven over een op komst zijnde tyfoon die, zoals gebruikelijk met een lieflijke meisjesnaam werd aangeduid en ditmaal was het ‘Patsy’. Tyfoon ‘Patsy’ groeide uit tot een categorie 4 met windsnelheden van 250 km/uur en werd één van de dodelijkste tyfoons in de geschiedenis die over de Filippijnen raasde. Aan land werden er ruim 31.000 dakloos door vernielde en beschadigde huizen, 106 mensen gedood en 351 personen vermist, op zee werden 135 mensen gedood bij scheepsrampen. In Manila Bay sloeg het Amerikaanse marineschip "USS Taft" van haar anker en kwam in aanvaring met het Griekse vrachtschip "Alikimon".Twee andere schepen werden in de Baai op de wal geblazen. Een week later, op maandag 30 november, kwam de ‘Aquarius’ in de naweeën van de tyfoon terecht, zuidwest van Taiwan. De wind was in de loop van de dag aangewakkerd van kracht 10 naar 12 uit het noordoosten, dus van zware storm tot orkaankracht. En wat door de bemanningen van de sleepboten gevreesd werd bleef niet uit. ‘s Nachts omstreeks 03.00 uur brak de ketting waar de sleeptros van de "Clyde" op stond, en moesten de "Elbe"en "Albatros" met z'n tweeën verder slepen, omdat het in deze weersomstandigheden onmogelijk was voor de "Clyde" om opnieuw vast te maken. Hier bleef het echter niet bij want een half uur later was de "Elbe"gedwongen haar sleepdraad te laten slippen omdat de boot heel zwaar stuurde en de bemanning bang was tegen de "Albatros" te zullen knallen. Het werd voor de "Albatros" alleen een te zware strijd en om 07.15 uur brak ook haar tros; de "Aquarius" was aan de elementen overgeleverd en werd door de woedende orkaan met een mijl of 4 per uur naar het zuidwesten gejaagd.



Voor de sleepboten zat er niets anders op dan in de buurt van de tanker te blijven en beter weer af te wachten. De drie runners aan boord van de tanker waren van hun verblijf in de pompenkamer midscheeps naar het achterschip gevlucht, het was daar wel onbewoonbaar, maar een stuk veiliger als in de pompenkamer aan dek, omdat de tanker geteisterd werd door huizenhoge zeeën die over het dek heen braken. Na twee dagen was de wind afgezwakt naar windkracht 5 Beaufort en konden de sleepboten stuk voor stuk weer vastmaken. De ‘Aquarius’ had in z’n eentje in die twee dagen wel 58 mijl afgelegd!

Nadat de drie sleepboten weer hadden vastgemaakt, wat binnen twee en een half uur was bekeken ging het sleeptransport weer op koers met bestemming Nagoya. Maar de

Japanse autoriteiten gaven geen permissie de Ise Wan (Golf van Ise) naar Nagoya binnen te varen, en de sleep mocht de kust niet dichter dan 50 mijl ten zuiden van Daio Saki naderen. Het was n.l. gebleken dat bij het teruglopen van binnenslaande golven door het aanvaringsgat van de "Aquarius" wat olie uit de machinekamer in zee stroomde. De tanker werd gaande gehouden voor de Japanse kust in afwachting hoe dit probleem moest worden opgelost. Besloten werd dat het olieverlies moest worden opgelost door het overpompen van olie van de ene tank naar de andere en het schoonmaken van de machinekamer. Er waren weer elektrische pompen en schakelkasten nodig en opnieuw werden bergingsinspecteur Gelderblom, ditmaal met elektricien G. Buitendijk vanuit Nederland naar de "Aquarius" overgevlogen.
Het communiceren met de eigenaren werd steeds moeilijker, o.a. toen bekend dat Roemenië geen handelsbetrekkingen met Japan had; de lading werd toen maar aan Smit gegeven, zo van ‘zoek het maar uit, zoek maar een koper’; maar wie durfde er nu zijn vingers te branden aan zulke politieke olie?! Het draaide er op uit dat er weer geen toestemming werd gegeven om met de tanker een Japanse haven binnen te gaan en werd de "Aquarius" nog steeds voor de kust gaande gehouden. Eindelijk, na 8 weken cirkels gedraaid te hebben, kwam op 8 februari 1971 het verlossende bericht om de tanker naar de Filippijnen te slepen waar de olie zou worden gelost. Toen er uiteindelijk een oplossing was gekomen voor het lossen van de lading van de "Aquarius", hadden we de mammoettanker van 15 dec. 1969 tot 8 febr. 1970, dus 8 weken lang, gaande gehouden voor de Japanse kust. De lading ruwe olie van de tanker zou door een andere tanker naar de bestemming worden gebracht, maar het overpompen kon niet in volle zee gebeuren, dus moest er een ligplaats gevonden worden om de "Aquarius" te lossen. Na lang zoeken werd toestemming verleend door de Filippijnse autoriteiten om de "Aquarius" te lossen in de Varadero-Baai, bij het eiland Mindoro. Maar voordat we op de bestemming aan zouden komen deed het volgende probleem zich voor, 1e stuurman de Jonge had last van hevige buikpijnen, en na contact opgenomen te hebben met een arts via de radio was de vermoedelijke diagnose blindedarmontsteking . Dus moest er snel gehandeld worden om erger te voorkomen. Daar het sleeptransport zich op dat moment in het Bassy Kanaal bevond, nog zo'n 100 mijl verwijderd van de Varadero Baai, liet kapitein Slingerland radiocontact opnemen met de kustwacht van Manilla en deze zou direct een helikopter sturen, welke na enkele uren verscheen. De helikopter landde op het dek van de Äquarius" waarheen stuurman de Jonge inmiddels was overgebracht. Na de stuurman aan boord te hebben genomen werd hij naar Manilla gevlogen waar een ambulance klaar stond om hem naar het Makarti Hospitaal te brengen waar hij onmiddellijk geopereerd werd. Kort daarna, het was inmiddels 27 februari geworden, kwam de sleep in de Varadero baai aan.

Nadat de "Aquarius"voor anker was gebracht kwam de tanker "Hexogram" langszij om een deel van de lading over te nemen. De "Clyde", "Elbe" en Albatros" bleven ter plaatse en gingen ook in de baai voor anker. Het werd een gezellige boel in de daarop volgende

dagen, want al spoedig kwamen er bootjes met Filippijnse 'schonen' die hun diensten aanboden en dat was een welkome afleiding voor de bemanning van de sleepboten na 10 weken op zee te zijn geweest sinds de laatste keer in Japan. Voor ons op de "Elbe" duurde deze pret een week, want er was besloten dat de "Clyde" en "Albatros", als de tanker eenmaal gelost en schoongemaakt zou zijn, deze terug naar Japan zouden slepen.

Wat betreft de afloop van de "Aquarius" , op 8 april was de mammoet gelost en waren de tanks 'gecleand' en op 8 april vertrokken de "Clyde" en "Albatros" met de tanker naar Osaka waar het transport op 29 april aankwam. Vanaf 13 september '70 in de golf van Oman, tot 30 april '71 bij aankomst bij op de werf in Osaka, dus gedurende een periode van ruim 7½ maand waren de sleepboten met de supertanker in touw geweest.

Eigenlijk heeft de grootste zee ter wereld verschillende namen! Hij wordt ook wel Grote Oceaan of Stille Zuidzee genoemd. In het Engels heet-ie ‘Pacific Ocean’, wat ‘vredige oceaan’ betekent. Nou, het kan soms flink stormen op zee, dus vredig is de Stille Oceaan nou niet bepaald.

Toch vond Ferdinand Magellaan de oceaan in 1520 erg kalmpjes. Ferdinand was aanvoerder van de eerste zeilreis rond de wereld. Hij voer als eerste Europeaan over de Stille Oceaan. Omdat de stoere zeebonk tijdens z’n reis geen storm meemaakte, noemde hij de zee ‘Mare Pacífico’. Stiekem heeft Ferdinand gewoon geluk gehad met het weer!

For more information: Norbert Clasen, Hafertwiete 23, 21218 Seevetal Mail: no-clasen@t-online.de

Van deze reis is een DVD gemaakt, die komt binnenkort vermoedelijk in mijn bezit; ik had al aangegeven dat de bemanning van de ‘Thames’ achterbleef in Bahrein om daar te worden afgelost. Ik had voldoende studieverlof bij elkaar gespaard voor m’n vervolgopleiding, het A-diploma.

Studieverlof

Thames 2de Wtk

De volgende reis was een geheel andere reis. Het toeval wilde dat ik weer op de ‘Thames’ terecht kwam, maar nu als 2de Wtk. ‘k Had net m’n A-diploma gescoord, binnen de vastgestelde tijd van vijf maanden(!), dus kreeg ik 2 maanden extra bonusuitkering van Smit.

Het begon al in het vliegtuig onderweg naar de Perzische Golf. Een matroos maakte nogal veel kabaal, wij dachten eerst dat hij zich zenuwachtig maakte vanwege het vliegen. Maar eenmaal aan boord bleek hij een vervelende knaap te zijn. Op een gegeven moment was er van iemand ƒ 5,= verdwenen en dat werd bij hem gevonden. Een doodzonde, want bij Smit moet je mekaar 100% kunnen vertrouwen; één van de redenen waarom Smit geen buitenlanders in dienst heeft. Om een lang verhaal kort te maken, deze knaap werd op staande voet ontslagen en onmiddellijk afgelost.

Zo had ik deze reis een knaap van de reclassering als olieman meegekregen, een Limburger. Het was zijn eerste reis, wist dus van toeten nog blazen. Hij was aan boord gezet vanwege een stropersakkevietje en hij wilde wel leren varen. Hij had een geweer met een lamp erop om zijn doel beter te kunnen zien; maar bij elke keer schoot moest er een nieuwe lamp in. Tot hij op een gegeven moment een jachtopziener tegen het lijf liep. Ja toen moest die lamp uit en hij schoot..... rakelings langs het hoofd van de jachtopziener. 't Werd nooit een goede olieman en is halverwege de reis, toen we in Maassluis waren, weer van boord gegaan, moest zich melden bij de reclassering.

Deze keer begonnen in de Perzische Golf, maar vandaar via sleepreis met boorschip naar de Atlantische Oceaan, of wel van Dubai naar Rio de Janeiro. Onderweg kregen wij zelf panne, één van de beide generatoren had het begeven, er was iets met het anker aan de hand waardoor dit vervangen moest worden. Nu was er wel een reserveanker, maar de plek waar de lagers gemonteerd moeten worden lagen te dicht bij elkaar, er moest dus een ring komen en die moest gedraaid worden; daar hebben we maar liefst drie dagen over gedaan.

Daarna hebben we twee sloopschepen uit de Amerikaanse mottenballenvloot van Baltimore, USA, naar de sloopwerven van Santander, Spanje, gebracht. Dat soort reizen pleegt men over het algemeen 's najaars of 's winters te organiseren in de 'valse' verwachting dat er een of twee schepen de overkant van de Atlantische Oceaan niet halen en onderweg zullen zinken; en dan stiekem de verzekeringspremie opstrijken!

Toen we de 'lakers' veilig en wel in Santander afgeleverd hadden kregen we een telegram met de orders zoals we wel meer kregen. Maar of we dat telegram nou niet goed gelezen hadden, het verslepen van een 'tankerbow' van Lissabon naar Gotenburg, die 'bow' was een complete verassing! Het was het voorste gedeelte van een bulkcarrier die na aankomst in Gotenburg aan het achterschip gelast werd; en als dan beide delen zo'n 150 meter lang zijn dan krijg je een van de grootst bulkcarriers ter wereld, de 'Jed Forest' met een laadvermogen van 152.000 ton, met een lengte van 297 meter, breedte 45 meter, holte 22 meter en diepgang 17 meter in beladen toestand. Maar hij was helemaal

niet geladen, zelfs geen ballast, het was gewoon een lege hul, met maar een diepgang van 3 meter! En dat met een sleepboot(-je) van wel 4000 pk ervoor.....zolang het mooi weer blijft, dan gaat het nog, de eerste dag 96 mijl de tweede dag 92 mijl. Maar toen we het noordelijkste puntje van het Iberisch Schiereiland gerond hadden en we met de Golf van Biskaje te maken kregen, was het gauw gedaan met de pret.

Konden we nog met veel moeite een dag van 24 mijl maken, op een gegeven moment woei het zo hard en ging de zee zo tekeer dat er geen houden meer aan was en de sleepdraad tot overmaat van ramp knapte! Er bleef ons niets anders over dan maar kijken hoe de sleep zich gedroeg en welke kant hij op ging..... en tot onze grote schrik was dat recht op Kaap Finisterre af. We ontdekten toen ook dat in de wildste buien hij met 6 mijl per uur ongeveer net zo hard ging als de zeeën. Dat gaf ons de mogelijkheid om naast hem te komen en weer opnieuw vast te maken. De runners aan boord zouden met een hieuwlijn de eerste verbinding maken, maar ja...., deze was tekort, wie had er nou op deze hoogte gerekend, zo'n 25 meter en dat met een lijntje van 20 meter. Maar dat betekende wel dat we weer opnieuw moesten aanvaren. Afijn, we konden hem met zeer veel voorzichtigheid, op 20 mijl afstand, vrij van Kaap Finisterre te houden.. Deze kaap is de meest gevreesde kaap in zeemanskringen, een brok graniet van 600 meter hoogte; de Romeinen dachten dat hier de wereld ophield te bestaan, daar komt de naam ook vandaan, 'Finis Terrae' ('Einde Wereld'). Maar we gingen inmiddels de verkeerde kant op, we zouden naar Gotenburg, maar de voorliggende koers was Zuid West en daar liggen o.a. de Azoren, de 'Jed Forest' *trok ons* met 4 mijl per uur, twee dagen lang richting die eilanden groep, wij fungeerden als drijfanker. Ja probeer het maar eens, een half voetbalveld rechtop te zetten en tegen te houden als de wind er vat op krijgt! Toen kwam er hulp, de Rode Zee werd door Smit in Rotterdam naar ons toegestuurd. We gaven de sleep over en met de 12.000 pk van de Rode Zee wilde de 'Jed Forest' wel luisteren. Tot hij bij de volgende 'stormzone' kwam, de 'Jammerbocht'! Ook

daar toonde de ‘Jed Forest’ zijn ware aard en verbrak hij weer de sleepverbinding, hij wilde zijn eigen weg gaan; ditmaal koerste hij recht op de rotsige kust van Noorwegen af. Hij kwam zo dichtbij dat de runners aan boord het anker moesten laten vallen, de schalmen van naar schatting 1,25 meter hoog en een diameter van het staal naar schatting 20 cm; de eerste ankerketting brak of krabde en het tweede anker hield wel. Uiteindelijk heeft de Rode Zee het voorschip van de ‘Jed Forest’ wel bij het achterschip gekregen, zo is men toch in staat om op een relatief kleine werf grotere schepen te bouwen. De locatie van de ankerketting werd vastgelegd door er een boei op plaatsen, Smit heeft later m.b.v. Tak de ankerketting weten te bergen; de andere ketting met anker is nooit weer gevonden. Dat was de actie van de Rode Zee maar ik was nog steeds op de Thames aanwezig.

Soms lijkt het wel of het altijd stormt op de Atlantische Oceaan en de daaraan grenzende zeeën, zoals de Noordzee. Dat was die maandag 22 november het geval toen we van mening waren dat de Thames, na een 3 jarige periode in de Perzische Golf, een dokbeurt zou krijgen. We lagen al in Maassluis en de gereedschapskisten stonden al aan dek, toen daar plotseling besloten werd weer naar zee te gaan. Wat was er aan de hand? Er was een storm opgestoken, windkracht 11 en de Mebo II Radio Noordzee was van haar ankers geslagen. De havensleepboot Smitbank hield haar gaande maar de windkracht 11 was teveel voor een havensleepboot. Wij hebben hem tot woensdag gaande gehouden, vlakbij Veronica, en hem daar ook voor anker gelegd, ze konden mekaar de hand schudden. Gaande houden wilde hier zeggen, op die plek van waaruit hij kon doorgaan met zenden. Smit Tak zou mettertijd, als het weer wat beter werd, voor nieuwe ankers zorgen. Wij brachten voor de tweede keer de Thames voor haar "Groot Serve" (survey/periodiek groot onderhoud) binnen, en konden uiteindelijk met verlof gaan.

Orinoco 2de Wtk.

Mijn laatst reis was op de ‘Orinoco’, een tweede keer naar Rio de Janeiro, we hebben daar een baggermolen afgeleverd. Daarna zijn we naar Marokko gegaan om daar de Gabri van het strand te trekken die vrij hoog op het zandstrand gelopen was. We kwamen aan bij eb en zagen toen meteen al de situatie, moesten er dus een behoorlijk eind vandaan blijven. Dat gaf ons de gelegenheid de zaak met de sloep beter te verkennen, het schip lag helemaal droog, de schroefbladen als konijnenoren omgebogen doordat ze in het zand hadden gedraaid. Het schip had een lading van fruit en vooral tomaten in kratten, die lagen overal op het strand. De sloep werd een stukje voor de branding geparkeerd en wij sprongen overboord om naar de wal te zwemmen en de zaak daar te verkennen. Er was aan de kust een oase, daarbuiten een woestijn, we hebben daar een glaasje Sangria gedronken en zijn daarna maar weer terug gezwommen naar de sloep om weer op hoogwatertijd bij de sleepboot terug te zijn. We hebben het daarna nog wel geprobeerd met de sleepboot wat dichterbij het job te komen, maar die begon al vrij snel te ‘stoten’. We hebben ook nog te maken met een vlak strand en moesten daarom de poging tot bergen opgeven. Ook al omdat een volgende job zich

meldde. De Grecian Spirit, een bulkcarrier met 40.000 ton graan aan boord, was zijn schroef verloren. Aangezien hij ter hoogte van de Straat Gibraltar ronddreef was assistentie wenselijk. Zijn bestemming was Chioggia, een stad in Italië, die ook wel klein Venetië genoemd wordt omdat het er veel op lijkt. Dit kleurrijke stadje ligt even ten zuiden van Venetië, 50 km, in het zuidelijkste puntje van de lagune. In Chioggia, dat ook wel *la piccola Venezia* wordt genoemd, zie je net als in Venetië veel kanalen, bruggen, boten, kleurrijke huizen en stoere leeuwen, maar hier wemelt het niet van de toeristen.

Daarna hebben we nog twee bakken van Malta naar Gabes gebracht. De shipshandler van Malta wist ons een leuk spelletje voor te spiegelen, in Malta de hoofdstraat op en neer te wandelen en dan in elk cafeetje een drankje te nemen. Wel, de straat had aan ieder zijde 7 kroegjes en liep met zo'n procent of 8 omhoog; wat deed je het eerst, omhooog of omlaag....

De volgende reis was bedoeld om een hei-installatie van Athene naar Nederland te slepen. Maar om in Athene te komen moesten we er eerst naar toe varen en dat deden we door het Kanaal van Korinthe. Dit is een kunstmatige waterweg in Griekenland. Het werd in het laatste decennium van de 19e eeuw aangelegd op de plaats waar de Landengte van Korinthe op zijn smalst is, namelijk 6343 m. Het lijnrechte kanaal is circa 6,3 km lang, 23 m breed en zo'n 8 m diep. De grote gaten in de wand zijn veroorzaakt door springstof, toen in de Tweede Wereldoorlog de doorvaart werd geblokkeerd.

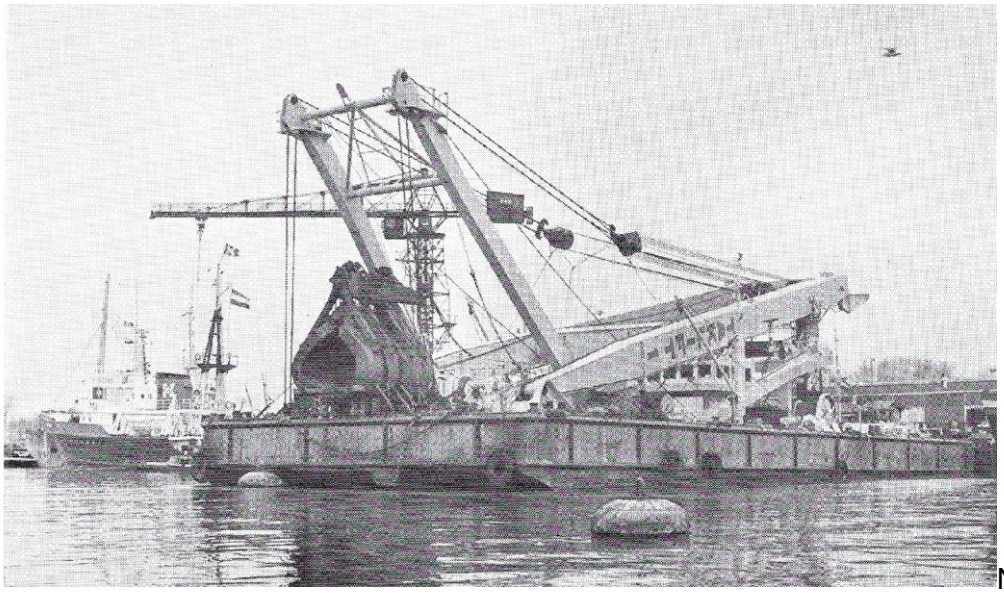
De zes bruggen (vijf voor het autoverkeer, één voor de spoorlijn) die de Peloponnesos met het Europese vasteland verbinden, liggen ongeveer 70 m boven de waterspiegel. Het kanaal heeft de vaarweg tussen Piraeus en de Ionische Zee met ongeveer 350 km verkort. Toch is het enkel geschikt voor middelgrote schepen, want sterke stromingen maken het gevaarlijk voor kleine bootjes, terwijl de geringe diepgang een bezwaar is voor grote schepen van meer dan 10.000 ton. Een sleepboot loodst de vaarschepen er doorheen in een half uur. Dit gebeurt omzichtig, want de bijna loodrechte wanden van grind en leem brokkelen regelmatig af. Lange wachttijden, hoge tolkosten en gevaarlijk manoeuvreren dragen evenmin bij aan een intensief gebruik.

Maar, al sinds we onderweg waren naar Chioggia met de Grecian Spirit, had ik al last van mijn oren. Bij aankomst in Athene ben ik maar eens naar de dokter geweest en die

constateerde een pittige oorontsteking, zo erg dat ik niet aan boord kon blijven, dat terwijl de boot ging thuis varen! Dus maar naar huis vliegen, zou je zeggen; nee, eerst een paar dagen in Athene in een ziekenhuis en dan pas naar huis! Want mijn oren konden dat lawaai van een schip of een vliegtuig niet aan!

Afijn, dat betekende voor mij het vroegtijdig einde van die reis, 12-07-1972; voor de rest van de bemanning was een thuisaflossing een welkome bijkomstigheid. Ik werd afgelost door collega 2de Wtk. Hans van der Ster. Dat hier ook een einde kwam aan mijn tijd bij Smit&Co was toen nog niet bekend, maar wel de volgende episode in mijn leven.

Intussen was de situatie aan de wal veranderd, er heerste behoorlijk werkeloosheid in de diverse sectoren, dus doorvaren tot m'n 27ste had weinig zin om daarna een baan aan de wal te zoeken. Ik was op dat moment nog 26 jaar oud, dus nog dienstplichtig, ik kon me ook op laten nemen in militaire dienst, maar dan wel gesolliciteerd naar een 4 jarig KVV-contract. Zo gezegd, zo gedaan, de volgende 4 jaar werkte ik bij de Koninklijke Luchtmacht waarvan drie jaar op vliegbasis Leeuwarden. Intussen had ik mooi de gelegenheid om nog 3 jaar uit te kijken naar een walbaan en eventueel een studie in die richting beginnen.



Na deze reis maakte de Orinoco, zonder mij, maar met 2de Wtk. Hans van der Ster, een 12.000 mijlen reis met de Taklift I naar Chalna in Bangladesh (zie foto). Voor de tweede maal binnen het korte tijdsbestek van vijftien jaar gaat de Smit Internationale Groep, in samenwerking met enkele andere bergingsondernemingen en in opdracht van de Verenigde Naties een groot bergingswerk uitvoeren, ditmaal in de rivier Pussour bij de havenstad Chalna in Bangladesh. Een groot aantal, door tijdens de oorlog tussen India en Pakistan, tot zinken gebrachte schepen moet zo snel mogelijk worden opgeruimd. De opdracht voor dit grote opruimingswerk verleenden de Verenigde Naties aan een consortium van bergingsmaatschappijen t.w. Smit Tak, de Japanse onderneming Fukada Salvage Co. Ltd., het Duitse bedrijf Ulrich Harms en het in Singapore gevestigde bedrijf Michael J.

Batty and Associates Ltd. De leiding, technisch en administratief, van de gehele operatie, waarbij tenminste zes gezonken schepen uit de Pussour moeten worden gelicht, is in handen gelegd van Smit Tak. Deze vererende opdracht doet denken aan die welke het bedrijf vijftien jaar geleden van de Verenigde Naties kreeg om in samenwerking met enkele andere bergingsondernemingen- de "Schoonmaak van het Suezkanaal" uit te voeren. Een gigantische operatie die een groot succes werd, het opheffen van de blokkade het o.m. bergen van 40 door de Egyptische overheid tot zinken gebrachte schepen waardoor het Suezkanaal 8 jaar dicht zat.

Zou dit het waarom zijn dat Smitboten steeds roemruchte opdrachten krijgen, bijv.;

- Aug. 68 Booreiland 'Seashell' eerste zelf heffend booreiland ter wereld

- Aug. 69 Operatie Champagneglas

- Sept. 70 Berging Aquarius NE 2017-3, 325.000 ton crudoil aan boord, grootste geladen tanker als job

- Dec. 71 'Tankerbow' Jedforest van Lissabon naar Gotenburg ,maar 't werd Azoren, Rode Zee, met foto 152.000 ton, het toen grootste schip gebouwd op twee werven Lissabon en Gothenburg

- Nov. 72 Orinoco 12.000 mijl met Taklift 1 rond de Kaap van Rotterdam naar Bangladesh. Eervolle opdracht van Ver. Naties voor leider in wrakruiming in delta, samen met vier andere nationaliteiten. Lijkt veel op opdracht VN 15 jaar terug, met Smit als leider van wrakopruiming Suezkanaal.

- Mrt. 2021 Boskalis: Schip is los Ever Given Suezkanaal

Vanmiddag om 15.05 uur is het schip losgetrokken, dat maakte Boskalis zojuist bekend. Peter Berdowski, topman van Boskalis daarover:

"Kort na het aan de grond lopen van de Ever Given, 224.000 ton, werden wij via SMIT Salvage verzocht om assistentie te verlenen bij de bergingsoperatie. Ik ben verheugd te kunnen melden dat ons team van experts, in nauwe samenwerking met de Suez Canal Authority, de Ever Given op 29 maart om 15:05 uur lokale tijd met succes heeft vlotgetrokken, waardoor een vrije doorvaart door het Suezkanaal weer mogelijk is geworden.

Ik ben bijzonder trots op het uitstekende werk dat het bergingsteam ter plaatse en de vele collega's van SMIT Salvage en Boskalis thuis hebben verricht om deze uitdagende operatie onder het toeziend oog van de wereld tot een goed einde te brengen. De tijdsdruk om deze operatie te voltooien was evident en ongekend groot en het resultaat toont eens te meer onze unieke capaciteiten als baggeraar en maritiem dienstverlener."

Op 4 juli was het dan eindelijk zover dat de Ever Given door de schuldeisers weer werd vrij gegeven, nadat hij op 27 maart was vastgelopen. Maar ondertussen hebben over nagenoeg de hele wereld diverse bedrijven met vertraagde levering te maken gehad!

U ziet het, door de jaren heen, of we het nu hebben over 1969 of heden ten dage, kreeg Smit steeds opdrachten van internationale allure. De naam is dan wel veranderd maar de kennis niet! Ik ben er trots op dat ik deze maatschappij 5 jaar lang heb mogen dienen.

Gerrit de Vries.