

Spannend...

Juli '78, bij warm zomerweer voer de met 900 Ton superbenzine afgeladen Belgische motortanker 'Mare' ex 'Gulf-Belgium' 's avonds rond 11 uur op het Krammer met bestemming Antwerpen. Door een navigatiefout liep het schip aan de grond. Dat was dus ook gelijk een bloedlinke toestand, want behalve warm was het ook nog drukkend en windstil weer, en...het water was nog maar net aan het afgaan. Het moest nog wel 2,5 meter verder zakken.

De schipper, gespannen en nerveus, probeerde natuurlijk direct om weer vlot te komen, beurtelings voor en achteruit slaand met de machine op volle kracht en werkend met het roer. Het lukte niet. Hij bleef er ook nogal lang mee bezig voordat hij alarm sloeg bij de Verkeerspost. Toen dat eenmaal wel gebeurde en wij het bericht kregen was het te laat.



We kwamen met BVT. Furie-2 dus te laat bij de Mare om nog een poging tot vlottrekken te wagen. Het schip zat al te zwaar geboeid en ook nog over een erg grote lengte. De bemanning, het schippersechtpaar plus de matroos, waren toch erg blij ons te zien, want ze waren er helemaal niet gerust op wat er zou kunnen gaan gebeuren, hoe hun schip dit avontuur zou doorstaan.

We maakten ter hoogte van het laatste stukje achterschip aan Sb-langszij vast op de Mare, met twee hele dunne meereindjes. Het verwaarloosbare vleugje tocht wat we heel af en toe in de lucht voelden kwam namelijk in elk geval van het oosten zodat we daar in theorie althans bovenwinds van de ladingdampen lagen. Als er wat zou gebeuren waardoor wij zeer snel zouden moeten vluchten, -indien nog mogelijk - dan hoefde ik alleen maar gewoon achteruit te starten en weg te varen. Die dunne touwtjes breken dan wel...

Alle overige scheepvaart was voor kilometers in de omtrek gestremd door de verkeerspost en we lagen er moederziel alleen, vanwege de geheel betrokken lucht in het pikkedonker en in een oorverdovende stilte.

We konden niks anders doen dan afwachten hoe het schip zich zou houden tot het weer over de vloed zou zijn. Aan ladingoverslag in een andere tanker hoef je dan ook niet meer te denken, niet voldoende tijd meer. Trouwens, op zo'n rotplek komt geen enkele lege tanker langszij. Die kapitein zegt dan zeer realistisch: "Dank je feestelijk!"

De bemanning was zichtbaar opgelucht bij de kennismaking, bezorgd als zij waren over de situatie, speciaal met deze lading, waarvan zij de risico's en gevaren maar al te goed kenden. Ze kwamen bij ons aan boord, nadat ze aan boord van de Mare alles hadden uitgeschakeld en stilgezet, en we verzamelden ons met ons vijven in de kleine stuurhut van Furie-2.

Natuurlijk gingen we regelmatig op het schip kijken hoe het zich hield. Zonder schoenen aan en alle –nu levensgevaarlijke - voorwerpen als lucifers, aanstekers en overige metalen voorwerpen uit de zakken verwijderd, liepen we langs het uiterste stuurboordrandje van het gangboord, hier en daar af en toe bijlichtend met een gasdichte lantaarn over de dekuitrusting. Het stonk daar ook flink maar het was nog wel doenbaar...

Het was een oud en nog helemaal geklonken gladdek schip, zonder trunkdek, en ik denk nog steeds dat haar eerbiedwaardige leeftijd en geklonken constructie toen ons geluk en redding was. Ik weet het eigenlijk wel zeker. De Mare zat er namelijk rotslecht bij: met alle twaalf tanks van het ladinggedeelte dwars over een langgerekte gebogen zandbult, en daarbij het voor en achterschip op diep water...

Precies als een walvis die - op het droge geraakt - in groot gevaar komt om te bezwijken onder het eigen gewicht, als het lichaam niet meer aan alle kanten door water wordt gedragen en gesteund, is dit ook bij een (geladen) schip het geval. Zodra de opwaartse kracht van het water eenmaal begint weg te vallen, - zolang het schip nog normaal drijft op elk punt van de sloopshuid onder de waterlijn gelijk zijnde - wordt de kracht van het totale gewicht geleidelijk verticaal naar beneden gericht en gaat zich stutten op wat er zich dan ook maar onder het vlak bevindt...

Naarmate het water zakte begon het schip te buigen... Het plooidde zich langzaam maar zeker en onweerstaanbaar in de vorm van de zandbult. In zo'n situatie strekt elke minuut dat het tij nog afgaat zich uit tot wel een uur... Elke paar minuten zie je het schip weer wat van vorm veranderen, de kromming in het dek geprononceerder worden, en gebeurt er weer iets...

Met ons (gasdicht) zoeklicht op het schip gericht zagen we op een gegeven moment plotseling kleine donkere, nat aandoende plekjejes verschijnen in de oude verweerde teerlaag op Sb-zij. Maar dat gebeurde natuurlijk overal. Steeds meer kwamen erbij. Het gemartelde schip zweette letterlijk onder deze grove mishandeling op haar oude dag...

Maar...Ze vocht terug! Dat was het! Op de voor haar enig mogelijke manier verzette ze zich tegen de ondergang... Door beetje bij beetje toe te geven aan de geweldige krachten die ontwikkeld werden door die 900 Ton van haar gevaarlijke lading en de

ongeveer 300 Ton van haar eigen gewicht. We hoorden in de doodse stilte overal heel zachte heimelijke tikgeluidjes, verspreid over de hele ladingsector, dan weer hier, dan weer daar.

Door de onnoemelijke buig, druk en trekspanningen op de zijden, schotten, het vlak en het dek waren de duizenden klinknagels zich anders aan het zetten in de nagelgaten en die minieme bewegingen van de klinknagels begonnen nu benzine door te laten. De hoogst ontvlambare benzinewalm rond het schip werd met de minuut dikker...

Weer wat later hoorden we af en toe wat luidere tikjes en krakjes, verspreid over de lengte naar het voorschip toe. We gingen weer voorzichtig op onderzoek uit. In de leidingstraat die midden over het dek van achterschip naar voorschip loopt bevond zich ook een 3 duimse stalen pijp met op regelmatige afstanden een lasdoos ertussen waar de elektrische kabels van allerlei systemen doorheen lopen van het achter- naar het voorschip. Alles netjes dicht, beschermd en gas en waterdicht, normaal gesproken dan...

Door de steeds toenemende kromming van het dek was bij alle lasdozen, van de dekverlichting, de lading-niveaumeters, alarmschakelaars etc; de 3 duimer al wel 2 of 3 centimeter uit de invoeren van elke lasdoos geschoven en we keken zo op de kabels en draden die er door liepen, al helemaal strak getrokken...

Weer wat later, we waren juist weer allemaal in de stuurhut terug, klonk er een harde doffe metalige klap, een flinke... en toen direct nog een! Na even in –echt angstige - spanning afwachten gingen we weer op het schip kijken. Nu waren er twee zware Acht-duimse gietijzeren afsluiters van de centrale hoofdleiding in de midscheeps doormidden gebroken... Resten benzine uit de dikke leiding drupten nog in de plassen op het dek. De benzinewalm was intussen verstikkend geworden. Het schip had inmiddels een kattenrug van meer dan een halve meter, maar mooi egaal verdeeld over de hele lengte, dat wel.

Na deze 'langste nacht' was het eindelijk rond vier uur laagwater geworden en de Mare was nog steeds zover heel dat er in elk geval geen lading uitstroomde. De nog steeds benzine zwetende klinknagels, die continu verdampte in de stille nachtlucht, daargelaten. De spanning onder ons en de bemanning van de Mare nam in gelijke mate af met de spanning op het schip naarmate het water weer terug opkwam. Maar het was natuurlijk nog lang niet echt in veiligheid...

Tegen de dageraad ging de schippersvrouw op een moment ook even terug aan boord en zij scharrelde stilletjes naar haar vertrouwde woning toe. Even later was zij doende in de donkere stuurhut, met de deuren en ramen allemaal wijdopen vanwege het warme weer... waar zij een kaarsje aanstak voor een heiligenbeeldje! Uit

dankbaarheid voor ons behoud in deze angstige nacht enzo.

Ik vlieg op m'n sokken zonder amper het dek te raken in grote haast naar die stuurhut: "Pfff... pfff... Madam, nog eventjes wachten daarmee alstublieft."

Het kwam ondanks mijn groot gebrek aan eerbied toch nog goed met de Mare.

Een uur voor hoogwater pakten we met Furie-2 het achterschip van de Mare vast en hielden haar op stroom om te voorkomen dat ze achter de zandbult in een diep maar ontoegankelijk stuk water terecht zou komen, en precies op de top van de vloed kwam ze weer vlot.

Toen de Mare weer op diep water dreef lagen al haar ladingmerken weer netjes aan. Het schip was, nu weer overal gedragen door het water, - het voor schepen onmisbare natuurwonder -, weer gewoon terug naar haar oude vertrouwde vorm gegaan.

Een gelast schip zou in dezelfde situatie vast en zeker zijn gebroken of toch minstens zwaar geplooid. Het gaat ook niet zweten, het waarschuwt niet... Het is veel stijver van constructie. Dat breken gebeurt dan plotseling en heftig, pas na het opbouwen van voldoende – en fatale – spanning, waarbij de scheurende, brekende, buigende en langs en op elkaar knallende en schurende staaldelen ho zo gemakkelijk tot vonkvorming kunnen leiden...

We brachten de Mare naar het haventje aan de Grevelingendam waar de lading werd overgeslagen in een andere tanker en waarna zij naar de werf vertrok. Er werkte op het voorschip niets meer van de elektrische installatie, vanwege uitgerekte lassen enzo. En trouwens, doormidden gebroken achtduimers in het leidingwerk van een benzinetanker is ook geen gezicht...

En wij? Op naar het volgende jop graag!

Maar dan nu eentje met lekkere grote golven en een verfrissende storm om de oren, als het effe kan...

Geert