



Nieuwsbrief no. 1

*Verhalen en anekdotes,
voor gepensioneerde Oud-Werktuigkundigen
van de voormalige Koninklijke Rotterdamsche Lloyd*



Harry van der Brugh
Arie de Waardt
KRL
1-9-2018

Door A. Goedhart, en ingezonden door Kees Groenveld.

"OPA IS BOOS OP KAPITEIN VAN SCHIP"

Het schip, de ex, Willem Ruys van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, nu met de naam Achille Lauro onder Italiaanse vlag waar de reis mee gemaakt is.



De reis van Genua door het Suez-kanaal naar Zuid-Afrika begon met zoveel mooie herinneringen aan een grijs verleden. De Stromboli, de Straat van Messina met de vele lichtjes langs de oevers, het Suez-kanaal nu veel breder dan vroeger.

Er liggen nu geheel nieuwe steden langs en autowegen, die via tunnels het kanaal passeren. De woestijn is op veel plaatsen geïrrigeerd met Nijlwater, veranderd in groene landouwen. Er zijn geen kameelkaravanen meer te bespeuren. Wat echter gebleven is, dat zijn de scheepsconvoien die in het Bittermeer worden geformeerd om zo in collectief verband een zo efficiënt mogelijk gebruik van het kanaal te maken.

In een konvooi van 24 oceaanschepen was de Achille Lauro met haar 24.000 ton het vijfde schip, achter een mastodont van een supertanker van 425.000 ton, in toom gehouden door twee sleepboten om geen enkel risico te lopen dat het uit de koers zou raken.

Voor de Achille Lauro was deze tocht door het Suezkanaal een vertrouwd gebeuren. Als Willem Ruys had het toch minstens vijftig maal de route gevaren op weg naar het Verre Oosten en onder Italiaanse vlag herhaalde malen naar Australië en Zuid-Afrika.

Niets wees er op dat het de laatste gang zou worden.

Tijdens de vaart door de Rode Zee liep de temperatuur dusdanig op dat de airconditioning het nauwelijks aan kon. Toch vielen Mies en ik die nacht van 29 op 30 november, na eerst nog een goocheldemonstratie bijgewoond te hebben, al gauw in slaap. De zeelucht en een druk programma hadden ons slaperig gemaakt.

De Achille Lauro had Kaap Guardafui gerond en de koers naar het zuiden ingezet. De golfslag van de Indische Oceaan zorgde voor een slaapverwekkende deining.

Zoals gebruikelijk werd het "late night buffet" vanaf middernacht op het promenadedek gereserveerd voor de super hongerige en was de disco al om elf uur 's avonds in full swing voor de "young of heart". Niemand had enig vermoeden welk drama zich aan het voltrekken was. De kapitein, die zich bij het avondbuffet bevond, was de eerste die de jobstijding ontving: een explosie in de machinekamer met twee doden onder het bedienend personeel. Officiëren kregen opdracht de blusoperatie in gang te zetten. De motoren, voor zover nog in tact, werden afgezet en de machinekamer volgepompt met koolmonoxide.

Het stilzetten van de motoren en de rook, die door het schip begon te circuleren, waren de eerste onraadseinen die de nog niet slapende passagiers bespeurden. De deelnemers aan het buffet en de discogangers werd verboden terug te gaan naar de hutten onder in het schip. De hut bedienenden kregen opdracht om op alle hut deuren te bonzen om de passagiers die al sliepen te alarmeren. Onze hut, aan het eind van een gangetje, werd blijkbaar vergeten, want om kwart over één werd Mies wakker door een rooklucht. Angstig werd ik gewekt.

Bij het openen van de hut om poolshoogte te nemen, stroomde de rooklucht in volle hevigheid binnen. De hutten naast ons waren al verlaten. In de gang was niemand te bespeuren.

De Achille Lauro was in een spookschip veranderd.

Op zo'n moment schieten je allerlei gedachten te binnen. Waarom is het alarm niet afgegaan, waar zijn de medepassagiers, zijn wij te laat? Tijd om te denken is er niet. Het enige wat te doen viel was bril opzetten, de reddingsvesten uit de laden opduiken en vier trappen omhoog rennen naar het verzamelstation, zoals ons tijdens de sloepenrol was geïnstrueerd. Maar ook hier niemand te bespeuren. Dan maar naar buiten naar het Lido-dek. Maar de weg daarheen was versperd door de inmiddels gesloten branddeur en de handle om deze te openen functioneerde niet. Toevallig kwam er op dat moment een matroos langs, die met een breekijzer de handle forceerde.

Op het achtergedeelte van het promenadedek aangekomen krioelde het daar al van de passagiers, velen net als wij in nachtgoed. Iedereen vroeg zich af wat er aan de hand was. Een spaarzaam verlicht schip, dat onder een heldere sterrenhemel op een eindeloze oceaan ronddobberde, terwijl er uit de schoorstenen en ventilatiekokers donkere rookwolken opstegen.

Gelukkig konden wij nog ieder een dekstoel bemachtigen en zakten daar half versuft in neer. Over de intercom kwamen geregeld oproepen aan bepaalde Italiaanse bemanningsleden om zich te melden. Maar de passagiers bleven in het duister tasten.

Er werd fluisterend gevraagd of er een dokter in de buurt was. Even later vernamen wij dat de dokter niet meer nodig was. Een paar meter van ons verwijderd was een Duitse passagier aan een hartaanval overleden, zijn vrouw in diepe ellende achterlatend. Zijn lichaam werd ergens onder een deken in een hoekje weggelegd.

Iets verderop, te midden van een groep Zuid-Afrikanen, ging een dominee in gebed voor om Gods genade af te smeken. Jonge Zuid-Afrikanen begonnen Sarie Marijs te zingen. Opgekropte zenuwen?

Om kwart over twee gaf de scheepshoorn twee korte stoten, het signaal "brandweer op zijn post". Mosterd na de maaltijd. Het licht was inmiddels uitgevallen en alleen nog enkele noodlampen brandden nog. Verder was alles donker. De wc's waren alleen op de tast te vinden en omdat er niet meer doorgespoeld kon worden veranderde deze in varkensskotten.

Het enige dat haar glans behield was de sterrenhemel boven ons. Tweemaal spotte ik een vallende ster, en dus schietgebedjes gedaan. Alles wat er op zo'n moment in je omgeving was een gevoel van machteloosheid en fatalisme. Overheersend was de vraag, waarom horen wij niets van de kapitein?

Van half één tot half negen moesten wij het stellen met mondelinge mededelingen van de Zuid-Afrikaanse entertainment-crew. Dat gebeurde met de beste bedoelingen, maar de berichten waren dikwijls ongefundeerd en tegenstrijdig. Het ene ogenblik werd gezegd dat het vuur geblust was en even later dat het onder controle was.

Bij het aanbreken van het morgenlicht ontrolde zich een nieuw schouwspel. Een zwaan-kleef-aan van bemanningsleden, die van het onderste dek emmertjes zeewater naar boven doorgaven om via de

ventilatiekokers het vuur in de machinekamer te blussen. Als er nog enig vertrouwen in de scheepsleiding was dan was deze nu wel verdwenen.

Intussen begon de Achille Lauro steeds meer slagzij te vertonen en nu het licht was geworden gingen veel passagiers, die tot nu toe in het donker bij elkaar waren gebleven, op verkenning uit. Daarbij werd waargenomen, dat onder de bemanningsleden onderling verschil van mening bestond over de brandblusoperatie.

De chaos was compleet: geen officieel scheepsalarm, geen; verzamelen op de muster stations, geen officiële berichten van de kapitein via de intercom, dilettanterige blusoperaties, onderlinge onenigheid bij de bemanning.

En zo zaten wij dan al zeven uur met onze ziel onder onze arm. Wat zou er gebeuren als de olietanks in brand zouden vliegen of het vuur zo snel om zich heen zou grijpen, dat de reddingssloepen niet alle passagiers meer konden bergen en vervolgens niet meer gestreken zouden kunnen worden? Dit soort gedachten flitsten door je heen.

Toen klonk opeens via de intercom de stem van de Zuid-Afrikaanse cruise-director, het hoofd van de entertainment staf, om mede te delen dat de kapitein had besloten om als voorzorg de sloepen één voor één te laten strijken. Passagiers dienden zich vooral geen zorgen te maken, maar werden verzocht om een lange rij te vormen, de trappen af naar het sloependek. Nadere instructies zouden volgen.

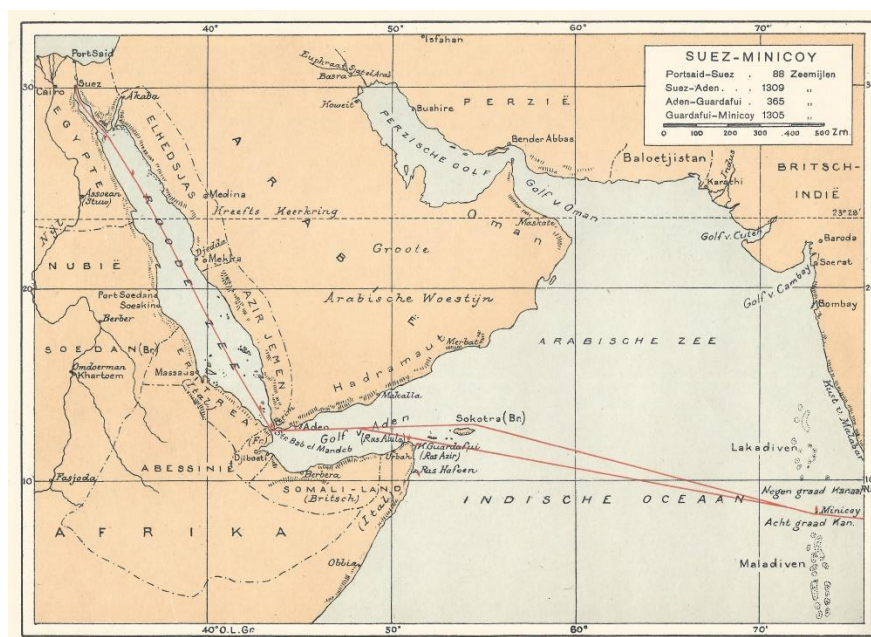
Wat als een voorzorgsmaatregel werd aangekondigd bleek een indirecte oproep tot ontruiming van het schip. Er was geen enkele aanwijzing dat vrouwen, kinderen of hulpbehoevenden voorrang moesten hebben. Wie het eerst kwam het eerste kon instappen. Officieren, die volgens de voorschriften de verdeling van de passagiers over de sloepen moesten regelen waren nergens te bespeuren. Hun taak was overgenomen door goedwillende maar zenuwachtige bootslieden, die alleen maar Italiaans spraken.

Wij hadden geluk dat wij dicht bij het sloependek stonden opgesteld en al in de vierde sloep konden stappen en voelden ons opgelucht toen wij neerstreken op de Indische Oceaan. De bootsman gaf order om de roeischoepen te bedienen en zo ging het met vereende kracht de zee op. De kapitein hing lusteloos vanaf de brug dit schouwspel gade te slaan. Het was het laatste beeld van hem.

Intussen ging het strijken van de sloepen voort. Later hoorden wij dat de passagiers, die aan stuurboord moesten instappen, angstige momenten beleefden. Door de slagzij van het schip bleven zij tegen de hete scheepswand steken. Passagiers uit één sloep moesten via een ladder weer naar het dek terug klimmen en konden alleen via een opblaasbaar reddingsvlot aan de achterzijde debarkeren.

Ook bij het in het water gooien van deze vloten was het een chaotische situatie. Een Engelse passagier in één van de sloepen, die al te water was gelaten, kreeg zo'n vlot op zijn hoofd en overleed op zee.

De zee was betrekkelijk kalm, maar de deining nog zodanig dat het aantal zeezieke in onze sloep met het verstrijken van de tijd steeds meer opliep. Mensen die doodziek, brakend over boord hangend, angstig moesten worden vastgehouden door medepassagiers. Water, noodrantsoenen of verband was er niet in de sloepen.



Zo dobberden wij drie uur op de Indische Oceaan, 250 mijl ten zuiden van de Hoorn van Afrika en 100 km uit de kust van Somalië. Niemand kon antwoord geven op de vraag op welk tijdstip het SOS-bericht was uitgezonden. Later vernamen wij dat het pas 's morgens om 07.19 uur was uit geseind. Iedereen bleef de horizon afturen.

Om twaalf uur ging er een gejuich op. Aan de noorderkim werd een stip gespot, dat alras uitgroeide tot het silhouet van een supertanker, die te oordelen aan de rookpluim fullspeed aan kwam stomen.

Inmiddels cirkelde ook een Amerikaans legervliegtuig boven het gebied van de ramp.



In een Engelse krant las ik later over het verloop van deze reddingsactie, die als een van de grootste operaties op dit gebied werd beschreven, dat het SOS door het Internationale Redding Coöperatie Centrum in Stavanger (Zuid-Noorwegen) aan alle schepen in de omgeving was gerelayeerd. Dit leidde er toe dat 8 tankers/bulkcarriers op het terrein van de ramp verschenen, waarbij zich later nog een Amerikaanse kruiser en een fregat voegden.

Onze sloep was een van de eerste die door de tanker Hawaiian King werd gepaaid. Via klimnetten of een ladder, die door de deining sterk op en neer zwaaide, zodat de sprong naar de redding niet eenvoudig was, kwamen wij aan boord.

Het duurde nog vijf uur voordat alle 980 passagiers en bemanningsleden uit de sloepen werden opgepikt. De meerderheid werd door de Hawaiian King, een supertanker van 100.000 ton met een capaciteit van 20 bemanningsleden, opgenomen. Van enige poging van de Achillo Lauro bemanning om orde in deze mensenkluwen, die op de dekken en in de gangen lagen, te scheppen was geen spoor. De kapitein had zich naar de hut van zijn Griekse collega begeven en vertoonde zich niet meer. De officieren waren meer geïnteresseerd in de sigaretten en dekens, die 's nachts bij schijnwerperlicht door de helikopters van de Amerikaanse kruiser op het voordek van de Hawaiian King werden gedropped, dan in hun voormalige passagiers.

Voor de meesten een nacht om nooit te vergeten. In rijen voor de toiletten. Op de harde dekken onder de blote hemel slapen, totdat er een regenstorm opstak en iedereen naar binnen vluchtte om in de gangen van de kajuitopbouw een plaatsje te zoeken. Maar de gedachte dat je gered was en het vanaf nu alleen maar beter zou gaan gaf je de kracht om ook deze nacht door te komen. Van slapen kwam niet veel, de nacht werd voor een groot deel besteed aan het doorpraten met een Zuid-Afrikaanse medepassagier van een actieplan om bij de rederij van de Achille Lauro onze gram te spuien en verhaal te halen.

De volgende morgen om twaalf uur werden wij onder Amerikaanse supervisie en met Amerikaanse motorsloepen gedistribueerd over zeven tankers/bulkcarriers, zoveel mogelijk de verschillende nationaliteiten bij elkaar. De Nederlanders kwamen op de Russische supertanker, de SKS-Spirit. Zo stoomden wij aan het einde van de middag in konvooi op naar Mombassa. De reis zou drie dagen en nachten duren. Het werd een nacht langer, omdat aan boord van ons schip een passagiere ernstig ziek was en getracht werd van een andere supertanker medicijn overgezet te krijgen. Het werd een soort krijgertje spelen van twee supertankers in een stikdonkere nacht. Deze operatie vergde ettelijke uren. Helaas heeft het niet mogen baten. De passagiere overleed die nacht.

In deze drie dagen, waarbij wij dag en nacht in onze nachtkleding rondliepen en de meesten van de ca. 100 passagiers op de grond sliepen, was er voldoende tijd om het actieplan met nog enkele gelijk gestemde uit te werken tot een compleet plan en een perscommuniqué op te stellen, dat per fax werd uitgezonden.

De aankomst in Mombassa was onvergetelijk. Eindelijk weer vaste grond onder de voeten. Tussen een haag van journalisten, fotografen en TV-operators door naar de bussen gebracht, die ons naar het Intercontinental hotel vervoerden. Na vijf dagen in pyjama waren de safarikleren, die ons hier werden verstrekt, een luxe.

De volgende morgen zaten de kapitein en zijn officieren al business upperdeck van de Alitalia Boeing 747, toen de Nederlandse passagiers met vijf bussen het vliegveld van Mombassa opreden om direct bij de trappen van het vliegtuig uit te stappen. Paspoortcontrole was er niet bij, paspoorten hadden wij immers niet meer. Diverse passagiers hadden zelfs hun bril of kunstgebit moeten achterlaten, daarbij vergeleken is een paspoort iets onbelangrijks.

Op Schiphol wachtte er nog een persconferentie, waarbij ik het NOS nieuws van acht uur haalde. Het enige fragment, dat uit de conferentie werd gehaald, was het moment waarop ik mijn gal spuugde over het lamlendige optreden van de kapitein en zijn officieren. Zelden is er bij een scheepsramp zoveel tijd geweest tussen begin van de ramp en het verlaten van het schip. Zelden is er echter ook door de scheepsleiding zo'n gebrek aan leiding en communicatie met de passagiers geweest. Mede hierdoor is een Nederlandse passagier niet gealarmeerd en in zijn hut achtergebleven. Een totaal van zes doden op hoeveelheid van ca.1000 passagiers en bemanning mag een klein percentage lijken het hadden er vier minder kunnen zijn. De verontwaardiging hierover is blijkbaar goed overgekomen, want de volgende morgen kreeg ik van mijn zesjarige kleinzoon, die de NOS-uitzending ook had gezien, een prachtige tekening met het onderschrift: "Opa is boos op kapitein van schip".

Vergeleken bij de rampberichten, die er dagelijks via radio en televisie over ons uitgestort worden, kapingen hier, gijzelingen daar, aardbevingen en overstromingen elders, was de ramp met de Achille Lauro maar een kleine rimpeling in dit dagelijkse scenario. Dat het zo tot de verbeelding sprak was in de eerste plaats dat het een zo bekend schip betrof, maar ook appelleert een scheepsramp met alles wat daaromheen gebeurt aan het verbeeldingsvermogen van de geïnteresseerden. Wat ging er in je om op zo'n moment, was er geen paniek, hoe ging het inschepen in de sloepen, hoe voelde je je in zo'n notendopje met het brandende schip op de achtergrond, allemaal vragen, die mij later gesteld werden. Die zijn dan ook de aanleiding geweest voor het schrijven van dit artikel. Het geeft maar zeer schetsmatig de werkelijkheid weer. Een werkelijkheid, die bij de een diepere sporen achterlaat dan bij de ander. Voor ons is het gelukkig geen traumatische ervaring geweest, zoals bij diverse anderen.

De organisatorische nasleep, die het mij heeft bezorgd, is gelukkig niet tevergeefs geweest. Dank zij het gesloten front, dat onder de passagiers ontstond als gevolg van de oprichting van een belangenorganisatie, kon een redelijke schadevergoeding worden verkregen. Daarmee is ook dit hoofdstuk afgesloten en blijft alleen de vraag: wanneer zal het wel gelukken om een ongestoorde vakantie in het vrije Zuid-Afrika te beleven? Want met dat doel waren wij toch op pad gegaan.