

# SCHEEPSRAMP 7E PETROLEUMHAVEN

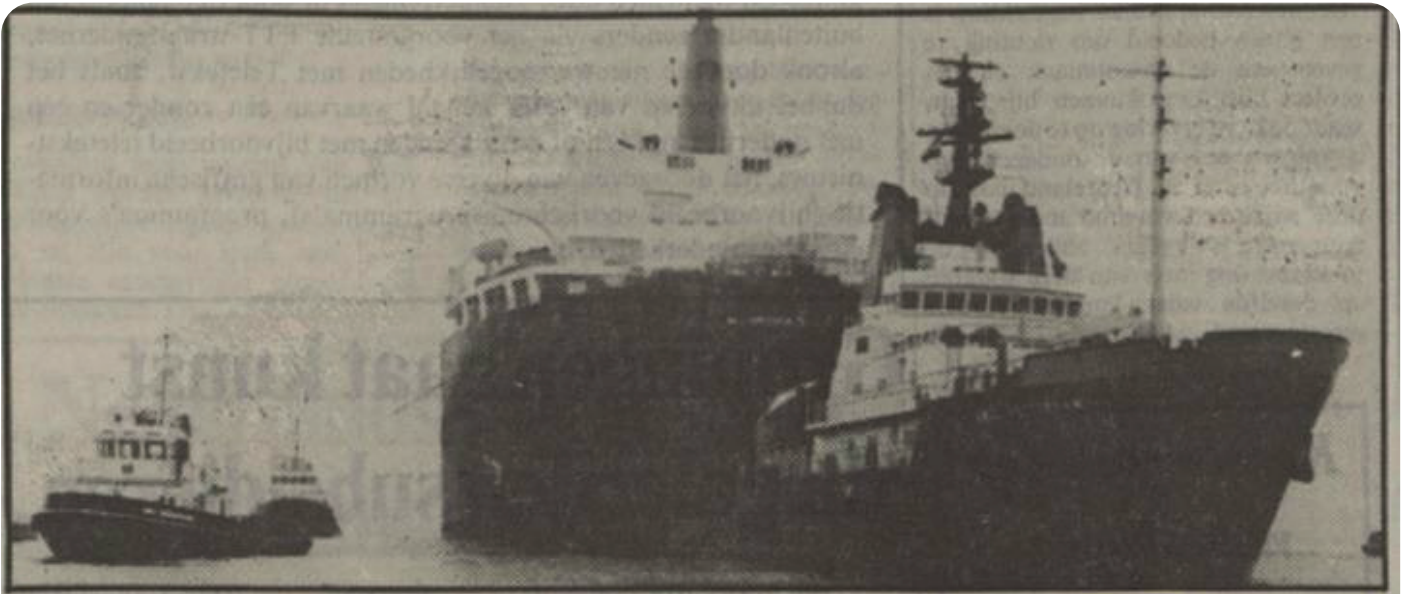
DOOR RIES DE JONG

**V**eertig jaar geleden al weer... 22 juli 1980, fraai zomerweer, de wind ZW 2. In de afvaart met het Zweedse schip Munksund van 154 m. had ik dus best wel gelegenheid om niet steeds vooruit, maar ookeens links en rechts te kijken. Wat ik beneden Maassluis zag, over de landtong van Rozenburg in de 7e Petroleumhaven, was iets waarvoor de hele bemanning wel even naar bakboord wilde komen. De vorige nacht was de tanker Energy Concentration (327 x 48m, bouwjaar 1970, 220.000 ton) tijdens de lossing bij de Mobil plotseling gebroken. Omdat de stukken nog wel aan elkaar zaten, zou je ook over "geplooid" kunnen spreken. Het voorschip en het achterschip kwamen op de havenbodem te rusten.

Dat er zich geen explosie bij heeft voorgedaan was te danken aan het gebruik van inert gas in de lege tanks. Onoplettendheid, of ondeskundigheid van de bemanning was de oorzaak. Het schip had eerder in Le Havre een groot deel van de lading uit de middentanks gelost en was met de resterende 110.000

ton olie naar de Europoort gekomen. De lading zat blijkbaar erg ongunstig verdeeld en dat zal er tijdens de lossing niet beter op zijn geworden. Uiteindelijk is er maar 10 tot 50 ton olie in de haven gestroomd, wat werd opgevangen door een oliescherm vanaf de Esso-Chemie tot de Matex. Later onderzoek heeft uitgewezen dat de eerste stuurman vergeten was de opdracht van de kapitein uit te voeren om de lading beter te verdelen na gedeeltelijke lossing in Le Havre.





Het achterste deel van de in juli vorig jaar in de Rotterdamse haven geknikte mammoettanker „Energy Concentration“ is vanaf de Verolme-werf in de Botlek op sleep genomen voor de laatste reis naar een sloopwerf in het Spaanse Barcelona. Tijdens de ongeveer een week durende reis vaart de kniktanker achterstevoren achter de sleepboot „Smit-Rotterdam“ van Smit-Internationale aan.

De stuurman was oververmoeid doordat hij al 41 uur non-stop aan het werk was geweest!

Bij het onderzoek naar de oorzaak en het strafbaar stellen van bemanningsleden speelde oud-havenloods Hendriks een belangrijke rol in zijn kort daarvoor gemaakte overstap naar het Openbaar Ministerie, waar hij de functie van Officier van Justitie bekleedde. In de maanden erna werden grote vraagtekens gezet bij de waarde van de Liberiaanse zeevaarddiploma's van de officieren. Ophef veroorzaakte ook de toenmalige journalist W. Meijboom (31) die op vertoon van zijn monsterboekje met een reis als lichtmatroos bij de Panamese ambassade eenvoudig een stuurmansdiploma voor de Grote Handelsvaart kon kopen. Uiteindelijk werd in hoger beroep de Chinese kapitein (38) vrijgesproken en de eerste stuurman (51) veroordeeld tot een boete van 10.000 gulden. Mr. Hendriks had voor de Rechtbank in Rotterdam 4 maanden gevangenisstraf geëist.

De berging van de resterende lading werd door Smit Internationale verzorgd. Op 10 augustus werd het wrak door 9 sleepboten rond de scheidingston naar het grote dok van Verolme in de Botlek versleept en daar doormidden gezaagd en op 16 oktober uitgedokt.

Tenslotte vertrok in januari 1981 het achterschip naar Barcelona achter de zeesleper Smit Rotterdam. Het voorschip werd door de Poolzee naar Split geslept en daar gesloopt.

Zouden er nog oud-Geullootsen en Havenloodsen onder de lezers zijn die zich de reis van Le Havre naar Europoort of de sleepreizen herinneren?



Onder ideale weersomstandigheden is de vorige maand geknikte tanker Energy Concentration gisteren van de Zevende Petroleumhaven in Europoort naar Verolme in de Botlek geslept. Tijdens de reis waren eerst het Calandkanaal en daarna de Nieuwe Waterweg voor ander scheepvaartverkeer afgesloten, want een sinister beeld opleverde. Zie ook pagina 2. (Foto NRC Handelsblad/Vincent Mentzel)

Bronnen: Hans van Dijk/Anefo, eigen plakboek, Wikipedia, Delpher.