

EEN NIET VOLTOOIDE LOODSREIS

DOOR SYVERT GANZINGA

Op Donderdag 13 december 1973 werd ik om 22.30 uur door de besteldienst gebeld met de mededeling, goedenavond loods, ik heb voor U de "Dona Ourania" 24.00 uur aan boord en liggend bij (scheepswerf) "Niehuis & van den Berg" naar zee en mee naar Antwerpen. Loodsdienst geheel gestaakt en wind NW 8 en in buien aanwakkerend tot windkracht 9 a 10. Verder het bekende verhaal: Havenloods, roeiers en centrale. Vlissingse loods reeds aan boord. Om 23.50 uur kwam ik aan boord en constateerde dat de diepgang 52 dm. was en de schroef net onder water. De gezagvoerder werd er door mij op gewezen dat het met deze diepgang en wind beter was om niet te gaan varen. Door mij werd gevraagd naar de toestand van de machine en de vaart van het schip. Volgens de gezagvoerder was de machine bij de werf overhaald en in orde bevonden en de vaart 12 a 13 mijl. De machine was voor vertrek in orde bevonden en de gezagvoerder wilde dan ook beslist varen om zijn volgende reischarter in Antwerpen te halen. Met deze gegevens was het volgens mij mogelijk om de Waterweg uit te komen.

Om 24.00 uur kwam de havenloods (H.Hensen) aan boord. Ook deze wilde liever niet vertrekken om kans op schade bij het uitlopen van het haventje bij de werf te voorkomen. De kapitein zag echter geen bezwaren en na er een vierde sleepboot bij besteld te hebben vertrokken we om 00.30 uur. Bij de eerste manoeuvre bleek de slagenteller verkeert aan te geven, vooruit in plaats van achteruit. Volgens de gezagvoerder was deze ook nagekeken maar verkeerd aangesloten. Kan gebeuren. Zonder problemen bereikten we de centrale geul van de Eemhaven. De havenloods werd in de mond van Eemhaven ontscheept vanwege de zeegang op de rivier. Ter hoogte van de Wilton haven werden de sleepboten bedankt.

De Vlissingse loods was inmiddels gaan slapen met een gerust gevoel en niet wetend wat er deze nacht nog stond te gebeuren.

Door mij werd volle kracht gevraagd maar het bleek dat we niet meer konden krijgen dan 68 omwentelingen hetgeen ongeveer 8 mijl betekende. Dit was mij niet eerder medegedeeld en ik wees de kapitein er op dat we bij het uitgaan van het zeegat VK moesten kunnen geven. Ook tijdens de verdere tocht naar zee is door mij nog enkele malen gevraagd naar de toestand in de machinekamer. De kapitein deelde echter mede dat alles in orde was en dat we voorbij de pieren volle kracht konden geven. Hij wilde het zo lang mogelijk langzaam doen om alles goed te kunnen controleren.

Vanwege de stormachtige wind welke van stuurboord in kwam was het noodzakelijk ongeveer 5 graden op te sturen. Maar gezien de toegezegde volle kracht bij het uitvaren van de Waterweg vond ik de toestand niet gevaarlijk. Het schip stuurde goed en de bekwaamheid van de roerganger was voldoende. Tijdstip van hoogwater te Hoek van Holland was 05.43 uur. Om 01.55 uur werd Maassluis gepasseerd. Aanvankelijk liep er nog ebstroom op de rivier maar na Maassluis was het ongeveer stil water en bij de Kruitsteiger begon de vloed al door te zetten. Om 02.50 werd het Noorderhoofd gepasseerd. De nieuwe Zuidpier was toen in aanleg. Er werd toen door mij VK gevraagd. Met een koers van 300 bleven we noord van de lichten lijn 107. Even binnen de Maas 4 werd door mij koers veranderd naar 295 om zo de Maas 2 recht vooruit te krijgen. De roerganger liet bij deze koers verandering het schip echter af vallen tot 280 waarna met hart SB roer de "Dona Ourania" niet terugkwam. Ik

EEN NIET VOLTOOIDE (VERVOLG)

constateerde dat de machine 75 omwentelingen maakte wat ongeveer halve kracht betekende. We verdaagden nu vrij snel om de zuid en ik vroeg dringend om volle kracht daar anders stranding dreigde.

Zowel met de telegraaf als telefonisch werd nu om extra volle kracht gevraagd. De telefoon verbinding met de MK was echter niet best. Na verbinding met de MK werd nu dringend om VK gevraagd. Dit gebeurde om 03.09 uur. De slagenteller gaf nu 90 omwentelingen aan en nadat we de Maas 3 reeds aan de zuidzijde waren gepasseerd begon het schip SB uit komen tot 295 graden en leek het er op dat we met deze koers goed vrij zouden blijven van de aan aanleg zijnde zuidpier. Maar te 03.12 liep het aantal omwentelingen al weer terug waardoor ik geen mogelijkheid zag om vrij te blijven van de zuidpier. Besloten werd om te ankeren en te 03.15 werd eerst SB anker gepresenteerd tot 30 vadem en vervolgens BB anker. Beide ankers werden nu bijgestoken tot 60 vadem voor SB en 45 voor BB anker. Te 03.18 werd de machine gestopt om het schip op zijn ankers te laten draaien. Toen bleek dat de ankers hielden en het schip recht op de zee was gekomen werd langzaam vooruit gegeven om de kracht op de kettingen te doen verminderen. De hoofdmotor bleek toen echter in het geheel niet meer te werken.

We waren zo dicht mogelijk bij de zuidpier ten anker gekomen om enige beschutting te hebben van de pier en achter zo ver mogelijk vrij te blijven van de branding. Radar Hoek gaf ten tijde van ankeren een positie op van 450 a 500 meter van de zuid pier. Nadat het schip goed ten anker lag en de positie niet meer veranderde was deze 700 meter ZO van de Oostkop van de Zuidpier. In overleg met de kapitein werden door mij sleepboten besteld daar het niet raadzaam was om hier te blijven liggen en reparatie van

de motor onmogelijk was. De waterdiepte op de ankerplaats was volgens opgave van radar Hoek ongeveer 7 meter.



Om 04.30 kwamen 2 sleepboten (Smitbank en Maasbank) in de buurt van de "Dona Ourania" maar tegelijkertijd kwam er een hevige bui opzetten en begon het schip te gieren. Bij een zware windstoot kwam het voorschip naar SB, waarna het schip met krabbende ankers binnen 5 minuten in de branding kwam te liggen. Een stranding was niet meer te voorkomen en door mij werd aangeraden ketting bij te steken om daarmee het voorschip eerst aan de grond te krijgen en zo schade aan schroef en roer te minimaliseren. Om 04.40 lag de "Dona Ourania" kop oost voor en volledig op het strand tegen de Maasvlakte zuid van de kop Zuidpier.

Door mij werd geïnformeerd bij de Seinpost naar de toestand van het strand en het talud. Deze bleek slechts geleidelijk aan af te lopen waardoor er geen gevaar voor kapseizen van het schip bestond bij vallend water. Wel werden de bemanning voorzien van zwemvesten en SB reddingboot buitenboor gedraaid. De sleepboten zagen nu geen kans meer om vast te maken en wilden daglicht afwachten. Het was om 05.43 HW en tot 07.30 was er behoorlijk beweging in het

schip door de zware zeeën die er liepen. Na HW bleef het schip een slagzij houden van 9 graden. Om 10.30 is de Vlissingse loods ontscheept via loods ladder en strand.

De bemanning zou voorlopig aan boord blijven daar er geen gevaar bestond. De gehele dag is er regelmatig contact geweest met de agent en een vertegenwoordiger van de reder. Aanvankelijk zou er in het namiddag HW een poging tot vlot trekken plaatsvinden. Om 15.00 werd mij via de seinpost medegedeeld dat er die dag geen sleepboot hulp te verwachten was i.v.m. met het

nog steeds slechte weer en ik kreeg toestemming om het schip te verlaten hetgeen eerst om 22.00 mogelijk was. Tijdens het avond HW was er onder invloed van de zware zeeën nog beweging in het schip. De slagzij was toegenomen tot 10 graden over BB. Voor 22.00 een taxi besteld op het strand van de Maasvlakte. De loods ladder was niet lang genoeg zodat ik de laatste 5 voet moest springen. Aldus naar waarheid op gemaakt

De loods der 1e klasse
S.U. Ganzinga