

THE BIG CATCH

Mijn verslag "the big catch" dat u kunt lezen op de volgende pagina werd gepubliceerd in het aprilnummer 1965 van de Uitlaat (het KPM maatschappij blad).

1e toelichting:

Helaas was het Lloyd's contract (no cure no pay) met potlood ondertekend waarna ondergetekende met motorboot op bevel van kapitein Maan nogmaals werd afgevierd in de woelige zee maar nu met pen.

2e toelichting:

Toen het m.s. Lake Ontario vanwege de gebroken sleeptros ten anker kwam in Moreton Bay was de grote vraag of dit binnen of buiten de havenlimieten

was vanwege de afspraken met de havensleepboten. Erbuiten zou betekenen dat de bestelde sleepboten rechten kregen op bergingsloon. In eerste instantie werd vastgesteld dat het m.s. Lake Ontario buiten de havenlimieten ten anker was gekomen. Even later werd door de beide Brisbane-loodsen definitief vastgesteld dat het schip binnen de havenlimieten ten anker was gekomen omdat de positie van haar anker bepalend was. De sleepboten hebben toen onder protest vastgemaakt en met hun stroomvoorziening werd het anker van het m.s. Lake Ontario binnen gehieuwd.

Met vriendelijke groet,
Bernard Hoff, gepensioneerd registerloods Rijnmond

„The big catch”

In het aprilnummer maakten wij reeds melding van de hulpverlening door het m.s. „Van Cloon”. Het verheugt ons van de 3e Stuurman B. Hoff daarover een verslag te hebben ontvangen, waarvoor wij gaarne plaats inruimen. De foto's werden genomen door de 2e werktuigkundige J. R. Wolff.

(Varende van Fiji-islands naar Sydney)

Op het gebied van de zeesleperij heeft Nederland een naam te verdedigen en dat dit door het kleine vrachtschip „Van Cloon” werd hooggehouden is het vermelden waard, gezien de omstandigheden en middelen.

Het Zweedse vrachtschip m.s. „Lake Ontario”, metende ruim 8000 B.R.T., op weg van Brisbane naar de Verenigde Staten met een lading bevroren vlees, wol en gedroogde vruchten, werd aan de haak (beter: aan de sleeptros) geslagen op ongeveer 300 mijl ten zuiden van Nieuw Caledonië. Via het m.s. „Polynesië” werd op maandag 1/3 een S.O.S., naar later bleek van hun sloepzender, ontvangen van het Zweedse schip, dat door een ontploffing in de machinekamer brandend stuurloos rondreef.

De volgende berichten waren geruststellend — geen doden en brand beperkt tot machinekamer, midscheeps en de brug (incl. radiostation). Na een race met de „Polynesië” bracht de „Van Cloon” dinsdagmorgen 2/3 een verbinding tot stand via een vuurpijl met lijn; de „Polynesië” arriveerde enkele uren later.

Een nylontros van de Zweed, waaraan haar stalen sleeptros (5½ inch) was bevestigd, werd ingehieuwd. De sleeptros werd op haar anker vastgezet en het anker werd 30 vadem uitgedompd. De sleeptros van de Zweed werd door een sluiting op onze sleeptros (4½ inch) gezet en laatst werd op beide grote bolders (sb en bb) belegd.

Het overnemen van enige opvarenden van de Zweed werd voorlopig uitgesteld i.v.m. de hoge zee. De volgende morgen werd gestopt en werden drie vrouwelijke opvarenden, (ik zie nog enige gezichten opklaren), twee Australiërs en een kind met onze motorboot van de „Lake Ontario” gehaald en werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om het Lloyd's contract (no cure no pay) te laten tekenen (zeer belangrijk).

De bemanning stond daar als een troep commando's, welke regelrecht uit de strijd kwamen, vuil, maar het vuur was beperkt tot de gehele midscheeps en machinekamer. Over het gehele schip hing een doordringende brandlucht en het schip had een lichte slagzij, tevens rookten de midscheeps en de machinekamer nog steeds. Later werd de schoorsteen van de Zweed met dekkleden afgedekt om trek te voorkomen.

Aangezien de „Van Cloon” geen accommodatie biedt aan zoveel passagiers werden enige officiershutten beschik-

baar gesteld, omdat er toch 6 op 6 af (dubbele wachten) werd gelopen; we liepen na afloop van de wacht een extra rondje om het bed koud te laten worden... Donderdag 4/3 werd ons via hun sloepzender om medische hulp verzocht i.v.m. gasvergiftiging en brandwonden van de 3e vrieskamerwerktuigkundige. De vrieskamerinstallaties van de Zweed waren nl. zo uitgebreid, dat hiervoor aparte werktuigkundigen waren. Sydney beloofde ons het marinevaartuig „Yarra” zo spoedig mogelijk te zenden. De „Yarra” bereikte ons de volgende nacht, nam de gekwetste over en zond het bericht, dat de man niet in levensgevaar verkeerde. Ze verdween met een 25-mijlsvaart. Gedurende de reis naar Brisbane (ruim 700 mijl) gierde de Zweed 30 graden van sb naar bb en had vrijdag een slagzij van 10 graden, welke voortdurend toenam.

De gemiddelde snelheid, welke we hebben behouden naar Brisbane bedroeg 5,7 mijl/uur bij 170 omwentelingen, hetgeen boven verwachting was, mede gezien het gieren de „Lake Ontario”. Het weer werd beter en het zat er wel in, dat we dit avontuur tot een goed einde zouden brengen.

De moeilijkheid was echter het anker met 30 vadem ketting, welke de Zweed niet kon inhieuwen, omdat ze geen stroom hadden en het ankerspil niet was uitgerust met een handbeweging. Er zat niets anders op dan opkorten van de sleeptrossen i.v.m. de diepte te Moreton Bay. Ter hoogte van Caloundra Head (Brisbane) werd zondagmiddag de sleep opgekort in 30 vadem water. Hierbij werd onze sleeptros ingehieuwd, terwijl we de „Lake Ontario” zo dicht mogelijk naderden. Verder werd nog de helft van de sleeptros van de Zweed (60 vdm) ingehieuwd, waarbij zand werd gebruikt om de 5½ inch stalen sleeptros op de kop van onze winch te laten grijpen.

We hoopten nu te bereiken, dat het anker van de Zweed hoger zou komen en dus niet zou gaan krabben. Met zeer langzaam werkende machine werd de slack uit de sleeptros gevaren, maar met het korter worden van de sleeptros bleek de „Lake Ontario” heviger te gieren en trok de „Van Cloon” soms 90 graden uit haar koers.

Bij de „Fairway” boei lagen twee sleepboten te wachten, tot we binnen de haven-limieten van Brisbane zouden komen, waarop zij zouden vastmaken om in het nauwe vaarwater bij te sturen. Het m.s. „Lake Ontario” was juist binnen de haven-limieten, toen door het krabben van het anker, afwisselend volle kracht moest worden gevaren, om een aanvaring t.h.v. het achterschip te voorkomen. Er kwam plotseling te veel spanning op de sleeptros te staan en toen was het alleen nog een kwestie van dekking zoeken op het achterschip, voordat de sleeptros het zou gaan begeven. De geleiderol schoot als een meteor van haar kam af en de sleeptros brak op de bolder, waarbij een stuk van de dektent werd weggeslagen en de railing werd verbogen.

De „Lake Ontario” kwam door dit gebeurde vanzelf ten anker.

Hierna geleek Moreton Bay oefengebied voor de 7e vloot, want seinlampen zwaaiden van loods naar loods en van schip naar schip en van de sleepboten naar de Zweed. De sleepboten maakten kort hierop vast en begonnen de „Lake Ontario” naar binnen te slepen, terwijl de „Van Cloon” naar het Pile Light stoomde.

De volgende morgen vernamen we, dat alles in orde was

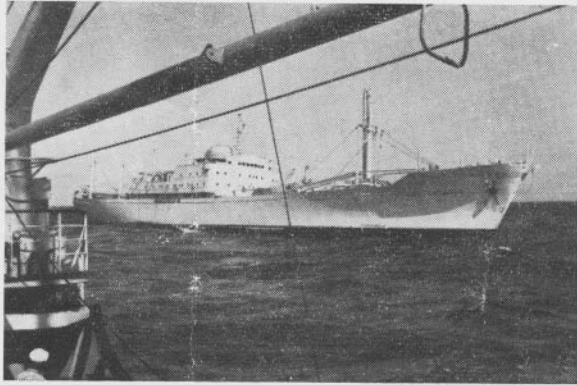


Foto 1

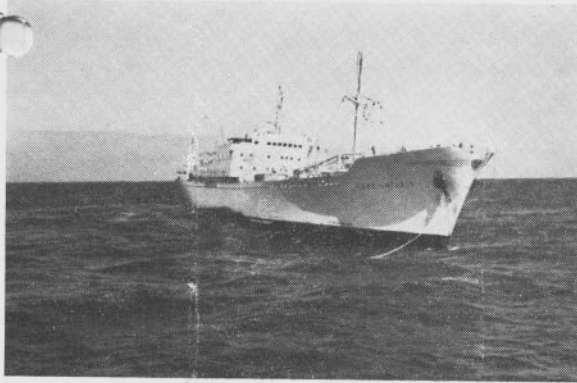


Foto 2

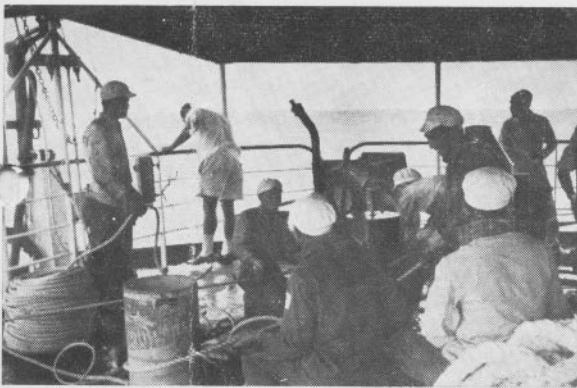


Foto 3

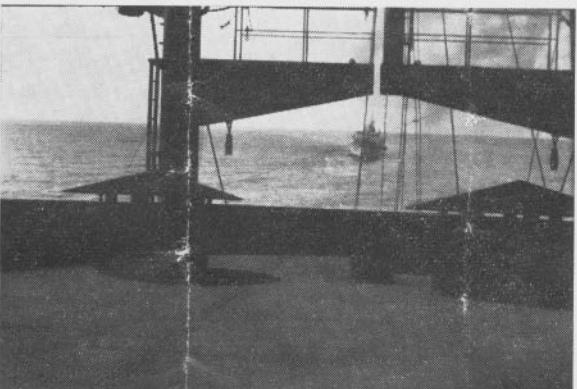


Foto 4

en de verplichtingen waren nagekomen en konden kapitein (dit kostte jaren van zijn leven) en officieren elkaar de hand drukken, waarna door de gezagvoerder aan de gehele bemanning „schoot an" werd uitgedeeld. Hierna hadden de meesten slechts belangstelling voor hun bed en droomden van St. Nicolaas.

Etat-major ms. „Van Cloon";
Gezagvoerder: J. Maan
1e strm: E. van Luyk
2e strm: J. J. Bos
3e strm: B. Hoff
Radio-officier: K. Hoogendoorn

Hoofdwerkt: A. Bakker
2e werkt.: J. R. Wolf
3e werkt.: R. W. Jansen
4e werkt.: J. Ernst
5e werkt.: R. H. van Dapperen

Bijschrift foto's;

Foto 1

Zeer langzaam wordt in de hoge zee de Zweed genaderd.

Foto 2

De verbinding is tot stand gebracht en een nylon tros, waaraan de stalen sleeptros van de „Lake Ontario", wordt afgevierd.

Foto 3

Bemanning aan het afvieren van de eigen sleeptros, nadat deze met een sluiting op de sleeptros van de Zweed is gezet.

Foto 4

Toenemende slagzij van de „LO" na enige dagen slepen.

Foto 5

Zwaarder gieren van de „LO" na opkorten trok de „Van Cloon" 90 graden uit haar koers. Overnemen van de loodsen voor de „LO" en de „Van Cloon".

Foto 5

