

# Een reis met een staartje

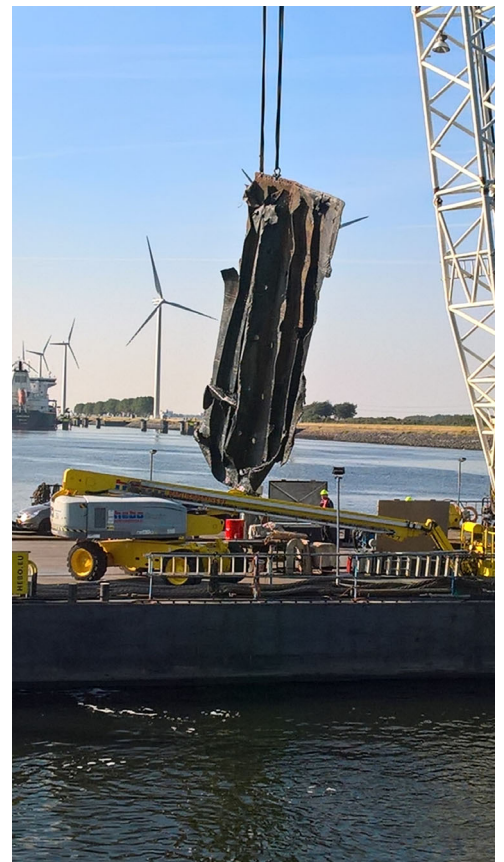
Op donderdag 1 september werd ik op de inkomende geuler BALTIC SUNRISE beloofd met collega Verdam. Een inkomende reis op een tanker van 333 meter lang, 60 meter breed en met 20,5 meters diepgang naar paal 82 in het Calandkanaal. Paal 82 is gesitueerd aan de westkant van de 7<sup>e</sup> petroleumhaven, waar vroeger de Kemira, thans ETT ligt.



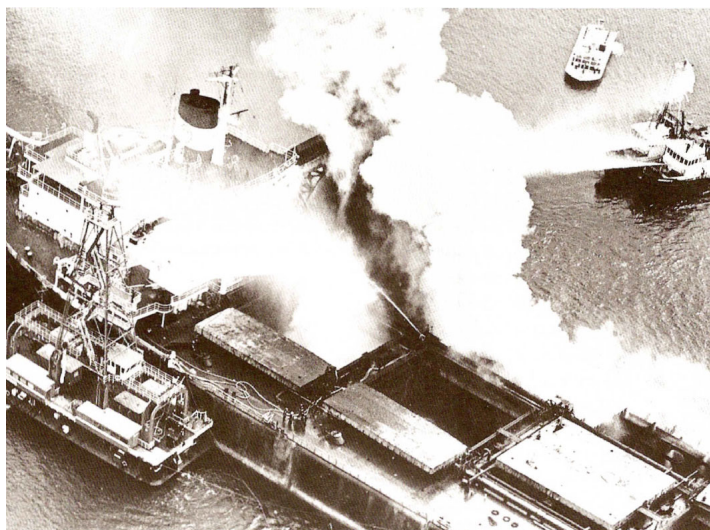
Navraag bij de kapitein leerde ons dat het schip daar zou afmeren om de romp te laten schoonmaken, waarna ze zou verhalen naar de MOT om haar lading te lossen. Het was een mooie reis. In de 7<sup>e</sup> haven werd gekeerd, waarna we aanschieten bij paal 82. De springen werden uitgegeven met als doel om uiteindelijk tot een 4-2-2 mering te komen. Nadat we in positie waren gekomen en tegen de palen lagen was het tijd om de springen, die door de roeiers waren aangevaren en op de palen waren gezet, op te hieuwen. Toen kwam vanaf het voordek de mededeling dat de voorspring "vast zat". Vanuit het kluisgat liep de spring recht omlaag, om 20 meter verder onder een hoek van 45 graden weer boven water te komen.

Er werden door de roeiers verwoede pogingen gedaan om de zware stalen spring los te krijgen, maar geen resultaat. Óf de spring zat vast aan een obstakel onder het schip, óf het zat vast aan een uitstekend deel van het schip. Wat het ook was, er was geen beweging in te krijgen. De roeiers gooiden uiteindelijk de betreffende spring los van de paal, maar ook dat bracht geen verlichting. De spring was met geen mogelijkheid thuis te halen en zonk naar de bodem.

Nadat we op andere trossen waren afgemeerd, verlieten we het schip. Onderzoek leerde dat de spring was klem komen te zitten achter een obstakel op de bodem ter hoogte van paal 82. In de dagen daarna werd door HEBO, in opdracht van het havenbedrijf Rotterdam een stuk stalen scheepsromp van circa 15 x 5 meter geborgen op de plek waar wij waren afgemeerd. Historisch onderzoek op het HCC heeft de schuldige uiteindelijk achterhaald: het gaat hier hoogstwaarschijnlijk om een stuk romp van de op 24 juni 1981 ontplofte OBO carrier AGIOS IOANNIS.



In de vroege namiddag van 24 juni 1981 werd de Europoort bij boei 2 in het Calandkanaal opgeschrikt door een enorme knal. De OBO Carrier AGIOS IOANNIS was ontploft. Door de klap was één van de luikhoofden in een "salto mortale" over de bakboord brugvleugel geslagen op de sloep aan bakboord terecht gekomen. Het Schip had een gapend gat aan BB en helde gevaarlijk over. Havendienst boten 16 en 17 waren snel ter plaatse en ook het Blusfort, een omgebouwde veerboot, werd ingezet. Er waren zes doden en twee zwaargewonden te betreuren. Naast de Griekse en Laskaarse bemanning was



een Engelse reparatieploeg aan boord om modificaties aan de olietanks uit te voeren. Nader onderzoek leerde dat de Engelsen waarschijnlijk illegaal, en zonder gasvrij certificaat, heet werk aan het doen waren in een niet gasvrije olietank toen de ontploffing zich voordeed. De Griekse kapitein heeft altijd ontkend hier iets van te hebben geweten, en er is nooit iemand veroordeeld. De Engelsen behoorden allen tot de dodelijke slachtoffers. De explosie was zó heftig dat tot op 400 meter in de omtrek stalen verbanddelen van het schip werden terug gevonden. De diesel aangedreven lastrafo van de Engelsen werd teruggevonden bij de raffinaderij van Gulf, thans Q8, in de vijfde haven. Het gevaarte woog 1000 kilo en moest met een kraan op een vrachtauto getild worden.

*Bronnen: HBR, Mainport Magazine April 2009, shipspotting.com, zero-meridean.nl*

**Herman Broers**