

Uit de oude doos

Eén berging, twee verhalen

Door: Kees Dekker (Stichting Guusjen)

In de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw was de uitgave van Dagblad Scheepvaart "WYT'S DIGEST of Dutch Shipping and Shipbuilding" het standaardwerk dat jaarlijks verslag deed over de resultaten van de gehele Nederlandse maritieme bedrijfstak. Naar ik meen verscheen de laatste editie in 1968. Een jaar of tien daarna heeft Gerrit de Boer de draad weer opgepakt en zijn Scheepvaart Jaarboeken voorzien nu in dezelfde behoefte, maar dan voor de gehele Benelux.

In de Wyt's Digest van 1963 doen onder het hoofdstuk 'Dutch towage and salvage in 1962' Doeksen, Smit en Wijsmuller in die volgorde verslag over hun activiteiten in dat jaar.

Zowel Volkert Doeksen als Arthur Wijsmuller besteden daarbij aandacht aan de berging van de Onassis tanker "Olympic Thunder" en voor de afwisseling laat ik nu eens beide directeurs verslag doen over dezelfde berging.

Namens N.V. Scheepvaart Maatschappij G. Doeksen en Zonen schrijft Volkert Doeksen: Op 26 april ontvingen wij van de Griekse tanker Kissavos het volgende noodsignaal: "due collision 53° 56' north 3° 20' east immediate assistance will leave the ship please assistance ship on fire"

De door ons aangeboden diensten werden geaccepteerd op basis van Lloyd's Open Form. De kapitein van de Kissavos deelde ons mee dat het andere bij de aanvaring betrokken schip een Onassis tanker was, die waarschijnlijk ook in brand stond. Door de dichte mist kon hij echter het schip niet zien en ook kon hij geen radio contact krijgen. Om deze reden moest



Meteen nadat de Holland bij de Olympic Thunder aankomt wordt begonnen met het blussen van de brand.

voor dit schip het ergste worden gevreesd. Ons bergings- en brandblusmateriaal maakten wij klaar voor onmiddellijk gebruik. Met behulp van richtingzoeker en radiopeilingen werd vastgesteld dat de aanvaring ongeveer 20 mijl zuidelijker had plaatsgevonden dan in het noodsignaal was opgegeven.

De kapitein van de Kissavos had ons inmiddels laten weten dat de brand op zijn schip was bedwongen en dat hij onze assistentie niet langer nodig had.

Ondertussen waren wij er achter gekomen dat het andere schip de Liberiaanse tanker Olympic Thunder was. Ze had zware schade aan bakboord en midscheeps woedde een hevige brand.

De bemanning had het schip al verlaten en was opgepikt door het Nederlandse schip Pietertje Marie. Zodra onze sleepboot Holland langs zij de Olympic Thunder was (volgens dossier ca. 10.30 uur) werd begonnen om de brand te bestrijden. Er bestond een groot gevaar voor explosies, maar de kapitein en sommige bemanningsleden gingen weer terug aan boord van het brandende schip. In samenwerking met N.V. Bureau Wijsmuller en de firma Bugsier uit Hamburg werd deze moeilijke berging uitgevoerd op basis van Lloyd's Open Form onder leiding van de heer J. Doeksen. Nadat de brand onder controle was sleepten de sleepboten Holland, Doggersbank, Titan en Simson de Olympic Thunder naar Rotterdam, terwijl de sleepboten Wotan en Nestor langs zij bleven om de brand voor zover nodig verder te blussen. De sleepboot Friesland bleef in de buurt. Op 27 april om 23 uur arriveerde het zwaar beschadigde schip in Rotterdam.

Voor N.V. Bureau Wijsmuller geeft Arthur Wijsmuller het volgende verslag:



De Doggersbank en twee Wijsmuller boten langsij de Olympic Thunder.

Eind april waren de Wijsmuller sleepboten samen met de sleepboten van Rederij G. Doeksen bezig met het blussen van de brand op de Liberiaanse tanker Olympic Thunder (van Wilhelmshaven onderweg naar de Perzische Golf), nadat het schip een aanvaring op de Noordzee, 85 mijl NW van IJmuiden, had gehad met de tanker Kissavos. De Olympic Thunder brandde midscheeps. De bergingssleepboten Titan, Simson en Nestor gingen onderweg naar het in nood verkerende schip. De bemanning was van boord gegaan en het schip dreef brandend rond. Na aankomst van de sleepboten werd de brand bestreden met hoge druk brandbluspompen, poederblussers en dergelijke. Vijf uur later gaf bergingsinspecteur kapitein T. Hoek door: "Brand onder controle". De tanker werd vastge-

maakt en naar Rotterdam gesleept.

Twee verhalen dus, vanuit ieders achtergrond geschreven. Bij deze berging waren welgeteld 7 sleepboten betrokken. Toen de advocaten van Doeksen in Londen de arbitrage voor het bergingsloon aan het voorbereiden waren kwamen er achter dat in de scheepsverklaringen van de sleepbootkapiteins nogal wat verschillen zaten met betrekking tot de tijdstippen waarop de diverse gebeurtenissen hadden plaats gevonden. Niet alle klokjes liepen gelijk! Over het algemeen bood het radiologboek van de Holland het meeste houvast. Het bergingsloon werd pas eind 1964 in Londen vastgesteld, dus bijna twee jaar na de aanvaring.



De Titan, Simson, Doggersbank en Holland slepende met de Olympic Thunder.