



# De laatste reis van de „Rufina”

TEKST EN FOTO'S  
JAN AARTSEN

Het nevenstaande artikel van de hand van Jan Aartsen is een ingekorte versie van zijn manuscript over een aanvaring tussen twee tankers, waarvan er één onder Nederlandse vlag voer. Bij deze aanvaring, die plaatsvond op 13 mei 1957 in het Canal de la Barra (een uitgebaggerde geul in het Meer van Maracaibo), kwamen twee zeelieden om: een Deen, Per Blix, die uitkijk was op de „Thorunn” (een Noorse T2-tanker) en de Curaçaose naar I.E. Theodora, opvarende van de CSM lake-tanker „Rufina”. Er was ook een aantal gewonden. De schade door beide schepen opgelopen, als direct gevolg van de aanvaring, was enorm.

Toen Jan Aartsen, ooit zelf stuurman bij Shell Tankers, documentatie over deze aanvaring trachtte te verkrijgen, bleek er niets voorhanden te zijn. Noch bij de Scheepvaart Inspectie, noch bij de Raad voor de Scheepvaart. Het lijkt erop dat de min of meer autonome Curaçaose onderzoekscmissie, die zich destijds met deze ramp bezig heeft gehouden, de zaak geseponereerd heeft. Daarvoor moeten argumenten zijn. Héél sterke argumenten, bij een scheepsramp waarbij doden te betreuren waren. Op zijn minst moeten de gronden waarom een scheepsramp niet is voorgebracht bij de Raad voor de Scheepvaart of zijn Curaçaose pendant, in de annalen van de Scheepvaart Inspectie zijn vastgelegd: niets daarvan.

Jan Aartsen heeft iedere betrokken instantie aangegang om inlichtingen verzocht, ook Curaçao. Heeft zelf onderzoeken ingesteld. Men wet van niets. Venezolaanse bladen brachten het nieuws van de aanvaring groot opgemaakt. Curaçaose kranten echter handelden de zaak af in de rubriek „korte berichten”. Censuur?

Jan Aartsen is, na 40 jaar, alles van uur tot uur minutieus nagegaan. Hij heeft zowel betrokken Nederlandse als Noorse officieren geïnterviewd en komt nu tot een verbijsterende conclusie. U kunt het allemaal zelf lezen in zijn geïllustreerde, 66 bladzijden tellende manuscript dat hij over deze affaire het licht deed zien. ARK

*Het manuscript over deze raadselachtige affaire over een scheepsramp, die officieel nooit heeft plaatsgevonden, wordt u toegezonden indien u f 17,50 op giro 52 58 42 721 stort ten name van J.H. Aartsen, Assen, met vermelding van uw naam en adres.*

Op 13 mei 1957 om 19.26 uur kwam de geladen, onder Nederlandse vlag varende tanker „Rufina” ter hoogte van loodsstation San Carlos in de ingang van het Meer van Maracaibo in aanvaring met de geballaste, niet-gasvrije Noorse T2-tanker „Thorunn”. De „Rufina” raakte met haar stuurboordboeg de „Thorunn” ter hoogte van lading-tank stuurboord 2. De huid ter plaatse gloeide rood op door de wrijving, waarna het gas in de achtergelegen, lege tanks – dwars door de langsschotten heen – explodeerde. Een steekvlam schoot omhoog en opzij.

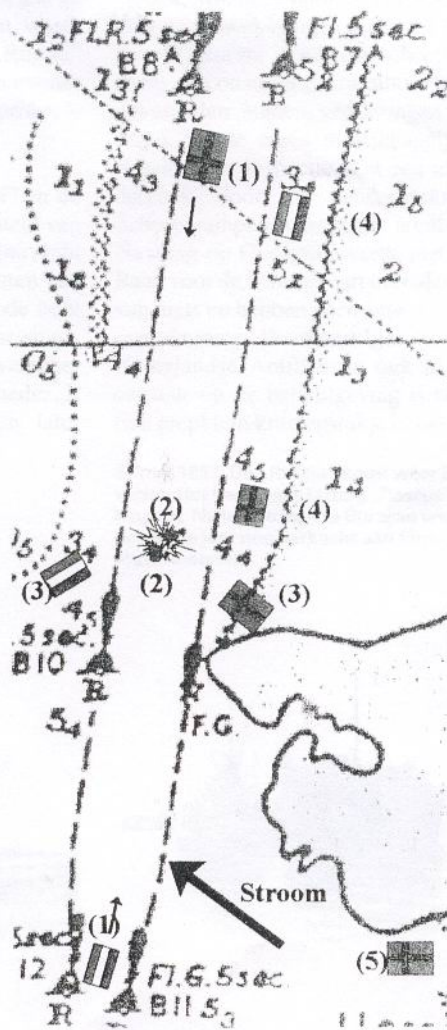
De uitkijk van de „Thorunn” kwam in zijn vlucht van de bak in de door de explosie ontstane vlammenzee terecht. Zijn stoffelijk overschot spoelde dagen later op de kust aan. Ook op de „Rufina” belandde een matroos in de vlammenzee. Hij overleed, ongeveer 80% verbrand, drie dagen later. De kapitein raakte zwaargewond. Zes andere opvarenden, waaronder de 2de stuurman, liepen brandwonden op of werden door rondvliegende, soms gloeiende stukjes staal en glassplinters in hun vlucht achterhaald.

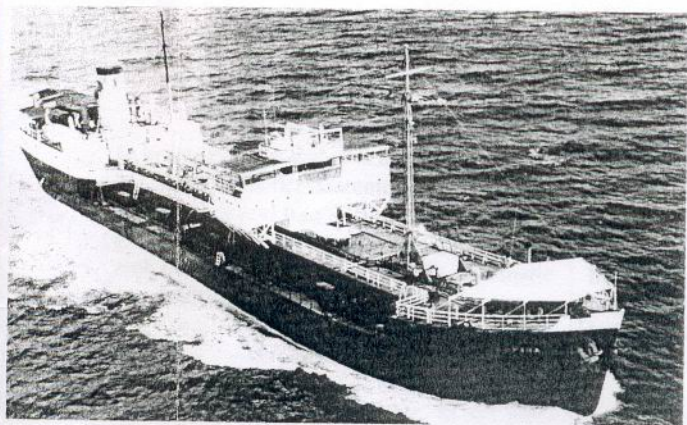
De materiële schade aan de schepen was enorm. Op de „Thorunn” bleven, dankzij het recentelijk vernieuwde dwarsschot tussen tanks 2 en 3, verdere ontploffingen uit. Buitenhuid, dek en bodem van beide zijtanks werden volkomen weggeblazen. Tank 2 was één (héél) groot gat. Een enorm brok staal scheerde naar zee, via de berghoutgang van het stuurboordtrunkdek van de „Rufina”, en verkreukelde de reling, versterkingen en de ondersteuning van het midscheeps dekhuis. Aan bakboord vloog een, ongeveer 30 m<sup>2</sup> groot, stuk staal – met tankdeksel er nog op – over het stuurhuis van de „Thorunn”, klapte tegen de achtermast, gleed langs de bakboordstagen en -winchkop en kwam tot rust op de koperen moeren van een tankwasdeksel. Op de „Rufina” volgde een seconde later een tweede, doffe explosie in de lege, blijkbaar niet geheel gasvrije, permanente ballasttank stuurboord 1. Het trunkdek ter plaatse werd zwaar beschadigd en vertoonde scheuren. Stuurboord-anker met ketting scheurde – door kluisbaard en huid – ruim 2 voer naar achteren. Stuurboordboeg raakte zwaar beschadigd boven de



waterlijn met een gat op de waterlijn ter hoogte van het ladingruim. Schade aan lading-tanks, schotten en leidingen werd later niet ontdekt. De „Rufina” botste, met verlaten brug en beide machines volle kracht achteruit draaiend, een tweede maal tegen de „Tho-

Situatieschets van de beide schepen in het Canal de la Barra.





De kleinste speler in dit verhaal was het al door Shell opgelegde maar door de Suez-crisis weer in de vaart gebrachte ss „Rufina” (1937, 3.216 brt), een zg. „lake-tanker” uit een grote serie, die rond 1937 op Nederlandse en Engelse werven was gebouwd.



Het ss „Thorunn” van de rederij O.T. Tonnevold & Sonner A/S, Grimstad, Noorwegen was een zich in voortreffelijke staat bevindende T2 standaardtanker (10.600 brt) met turbo-elektrische voortstuwing, die in april 1945 door de Alabama Drydock Co. als „Honningsvaag” was opgeleverd.

runn”. Ze maakte daarna vaart over de achterstev en liep met hard bakboordroer naast de westelijke boeienlijn aan de grond.

Paniek en de drang tot zelfbehoud maakten plaats voor gezond verstand. De 1ste stuurman van de „Rufina” stopte de machine, terwijl de 3de stuurman bakboordanker liet vallen; hij stak twee lengtes. Loodsboten en de werkboot van het baggerschip „Sandpiper” stoven, toen geen verdere explosies volgden. Langsij en de hulpverlening kwam op gang. De soms provisorisch met lakens verbonden gewonden werden – na eerste hulp – overgebracht naar Maracaibo. Voor de zwaar verbrande matroos, die in shock en met smekende ogen rondliep, kon men niets meer doen. Het voorschip van de „Rufina” zakte langzaam maar gestaag dieper tot op de zeebodem en het hele voordek stond vrij snel tot net aan de midscheepse opbouw onder water. De vuren werden gedoofd en de achtergebleven opvarenden verlieten om 21.30 uur het schip. Het achterschip bleef echter boven water.

dankzij het drijfvermogen van pomp- en machinekamer.

De „Thorunn”, in eerste instantie aan de grond gelopen, had op eigen kracht een ankerplaats gevonden.

De volgende morgen, met hoog water, kwam het voorschip van de „Rufina” vrij. De tanker draaide op de stroom, het anker krabde en ze dreef over de vaargeul, terwijl het voorschip dieper wegzonk, in noordoostelijke richting, en strandde opnieuw. Nu ten oosten van de vaargeul.

## De voorgeschiedenis

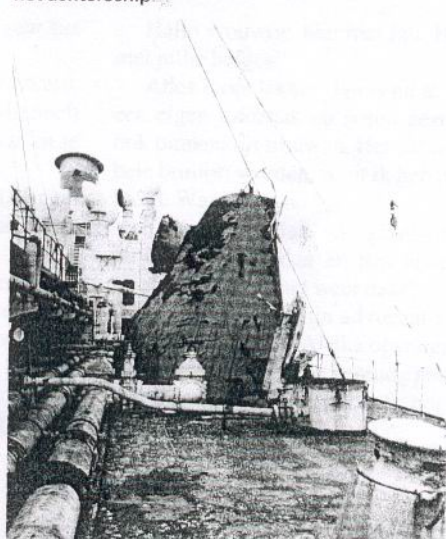
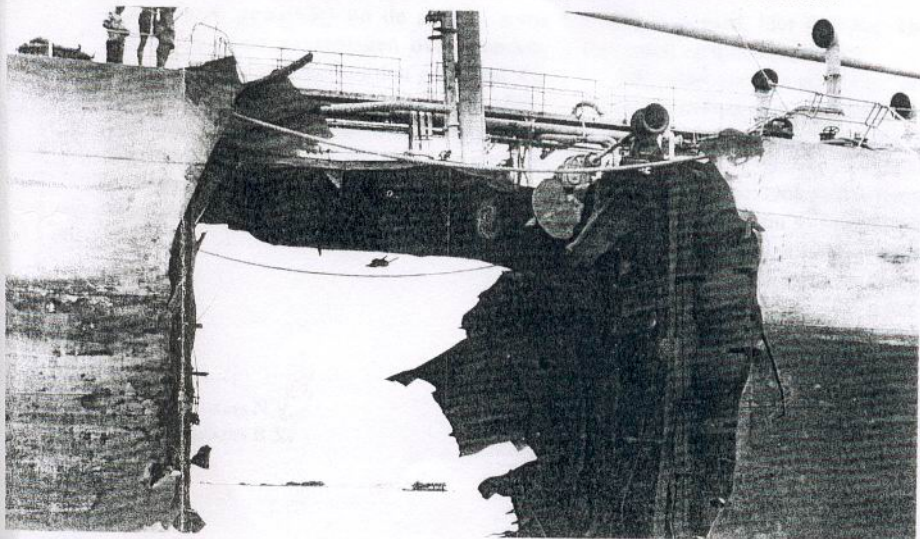
De Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij besloot in 1956, door het enorme tekort aan tankertonnage als gevolg van de Suezkanaalcrisis, de „Rufina” ten snelste weer in de vaart te brengen. De tanker – ruim 20 jaar oud, 4000 ton dw, dubbelschroever, 2400 pk – was in Willemstad al geruime tijd opgelegd en wachtte op haar laatste reis naar de sloper. In vier dagen tijd werd de afgeschreven tanker bemand en vaarklaar gemaakt. Tweemaal viel

later spontaan een gat in de buitenhuid. De tweede keer slaagden de 2de en 3de werktuigkundige erin, na een bijna verloren strijd tegen het wassende water, het schip voor de ondergang te behoeden door een behoorlijke spleet in de bodem van de machinekamerbilge met kussens te dichten. De pompen, waarvan de algemene dienstpomp geen kleppen meer bleek te hebben, konden het water al lang niet meer verwerken. De water- en gasdichte toestand aan dek waren beneden de maat. Verder; kromgetrokken tankdeksels en kijkpoortjes, verouderde pakking en ontluichtingspijpen op de tanks met een scharnierend deksel dat geborgd moest worden met een pen; pennen, die grotendeels ontbraken...

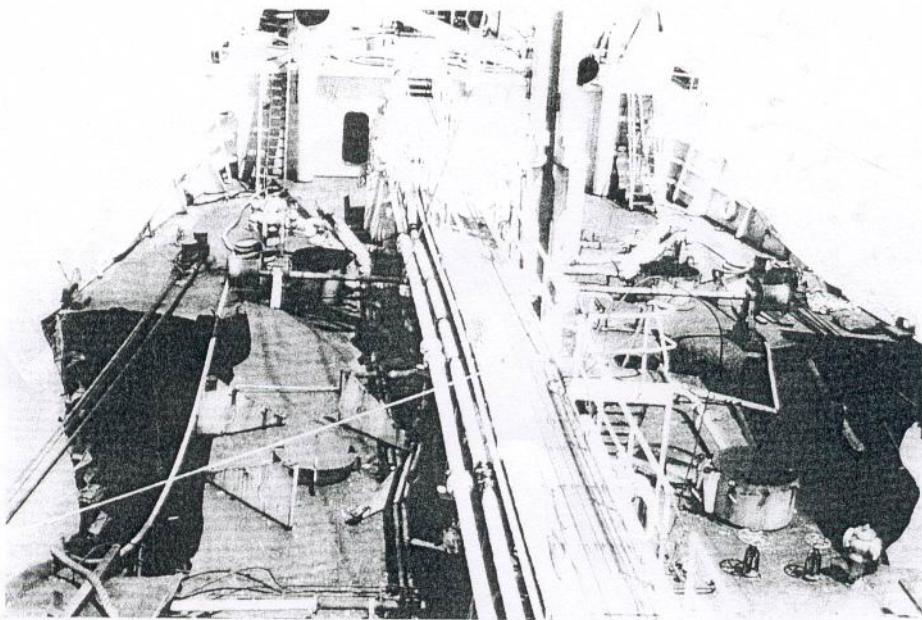
Op die noodlottige dag vertrok de „Rufina” om 17.45 uur met een volle lading Lagomar Crude uit Palmarejo. Bij zonsondergang werden de navigatielichten aangezet. Het achtertoplicht gaf de geest en wegens gebrek aan on-

Een vele tonnen wegend stuk uit het bakboorddek van de „Thorunn” vloog door de lucht, zeilde over het brughuis (!), trof de achtermast en plofte, geleid door de stagen, op het achterschip

De „Thorunn” voer in ballast. Onmiddellijk na de aanvaring explodeerde tank 2 bakboord. Door de klap ontstond een gapend gat „zo groot als een huis”. Op de achtergrond: San Carlos Pilot Station.



## De laatste reis van de „Rufina”



De ravage op het voorschip van de „Thorunn” vanaf de brug gezien.

maakte het groene licht plaats voor een breed stralend rood licht. De „Rufina”, erg dichtbij, liep ineens zwaar voor hen over. Dit was geen „dragga”!

De kapitein kon niet aan de toplichten van de „Rufina” waarnemen in welke mate zij naar stuurboord van koers veranderde! Een aanvaring leek onvermijdelijk.

Op de „Rufina” werd vol achteruit geslagen en hard bakboordroer gegeven. Op de „Thorunn” werd eveneens vol achteruit gegeven, maar onmiddellijk herroepen en gewijzigd in stop en hard bakboord, in een laatste poging voor de „Rufina” over te lopen.

Om 19.26 uur volgde de aanvaring. De 1ste stuurman op de „Sandpiper” zag vanaf de brug de „Rufina” langzaam verlijeren en achter de „Thorunn” die keurig haar stuurboordkant hield, verdwijnen. Hij hoorde een ontploffing en zag de steekvlam.

### Censuur?

Wat deze scheepsramp zo anders maakt is het feit, dat de bevoegde Nederlandse, maar ook Noorse instanties nooit een officieel en openbaar onderzoek hebben ingesteld. De kapitein van de „Rufina” legde een scheepsverklaring af bij de consul in Maracaibo. Hij en andere opvarenden legden verklaringen af op Curaçao, bij de eigen maatschappij en bij de Scheepvaart Inspectie. Tot een officieel onderzoek door de Onderzoekscommissie Scheepsrampen is het echter nooit gekomen. Navraag op Curaçao leverde niets op. SI en Raad voor de Scheepvaart in Nederland weten van niets en hebben geen antwoord op vragen over de ramp. Daarnaast lijkt het alsof op de Nederlandse Antillen en ook in Nederland censuur op de berichtiging is uitgeoefend. Een piepklein krantenstukje in twee Curaçao-

31 mei 1957: De „Rufina” komt weer boven water. Het bergingsvaartuig „Rescue” ligt langs. Na leeglossen te Curaçao werd het schip datzelfde jaar nog verkocht aan Simons Metaalhandel.

derdelen bleek reparatie onmogelijk. Even na zevenen wilde de kapitein de loods afzetten bij San Carlos. De „Rufina” raakte daarbij ter hoogte van boei B11 in de uitgaande ebstroom, die – via de vroegere vaargeul ter plaatse – in oostwestelijke richting over het kanaal gierde. De loods verdween om een of andere reden al voor dit gevaarlijke gebied van de brug, terwijl de loodsboot nog een ruim aantal mijlen verderop lag. Vaart minderen en afzetten of aan boord nemen van een loods was hier – volgens de plaatselijke regels – vanwege de sterke stroom verboden. De kapitein verminderde om 19.18 uur vaart en de tanker verlijerde, ondanks wat opsturen, onverbiddelijk en snel naar bakboord. In de

scheepsverklaring, de Letter of Protest aan de „Thorunn” en in latere verklaringen wordt strak en stijf volgehouden, dat de „Rufina” aan de stuurboordkant van haar vaarwater voer en de „Thorunn” voor haar over probeerde te lopen.

Na het passeren van de tanker „Gari” en de „Sandpiper”, nabij boei 8, zag de kapitein van de „Thorunn” iets aan stuurboord – bijna recht vooruit – een toplicht en beide zijlichten van een tegenligger. De „Rufina”. Het rode licht verdween en de peiling zakte af naar stuurboord. Signaallichten boven de brug verschenen en de loods deelde desgevraagd mede: „It ies a dragga!” (dredger). Seconden later

De „Rufina” ten anker en geboeid in het Canal de la Barra, nabij boei 7.



se kranten is alles wat er is terug te vinden. In Maracabo was het daarentegen voorpagina-nieuws, met veel foto's van gewonde en niet-gewonde overlevenden. Noorse kranten lieten zich ook niet onbetuigd; zij kregen informatie van de rederij van de „Thorun“.

In „Van en voor de Vloot“, het personeelsblad van Shell Tankers N.V., werd niet gerept over de scheepsramp, hoewel de CSM als rederij in 1954 was opgegaan in STNV<sup>3</sup>. In het jubileumboek van STBV<sup>4</sup> „Van Koninklijke Afkomst“ (1984) worden de recentere scheepsrampen van de supertankers „Macoma“ en „Metula“ uitgebreid behandeld, maar deze scheepsramp, die qua menselijke ellende „vermoedelijk“ de ergste is geweest in de naoorlogse geschiedenis van de Nederlandse Shell-vloot, wordt niet vermeld.

De 1ste stuurman van de „Sandpiper“ zag de ramp voor zijn ogen gebeuren en gaf een paar dagen later aan een bezoekende commissie uit Curaçao niet alleen zijn ooggetuigenverslag, maar ook aanschouwelijk onderwijs door met de „Sandpiper“ op ongeveer hetzelfde tijdstip de zelfde route te varen. Hij heeft nooit enige verklaring op papier hoeven af te leggen en wacht als onafhankelijk voggetuige nog steeds op een oproep van de onderzoekscmissie.

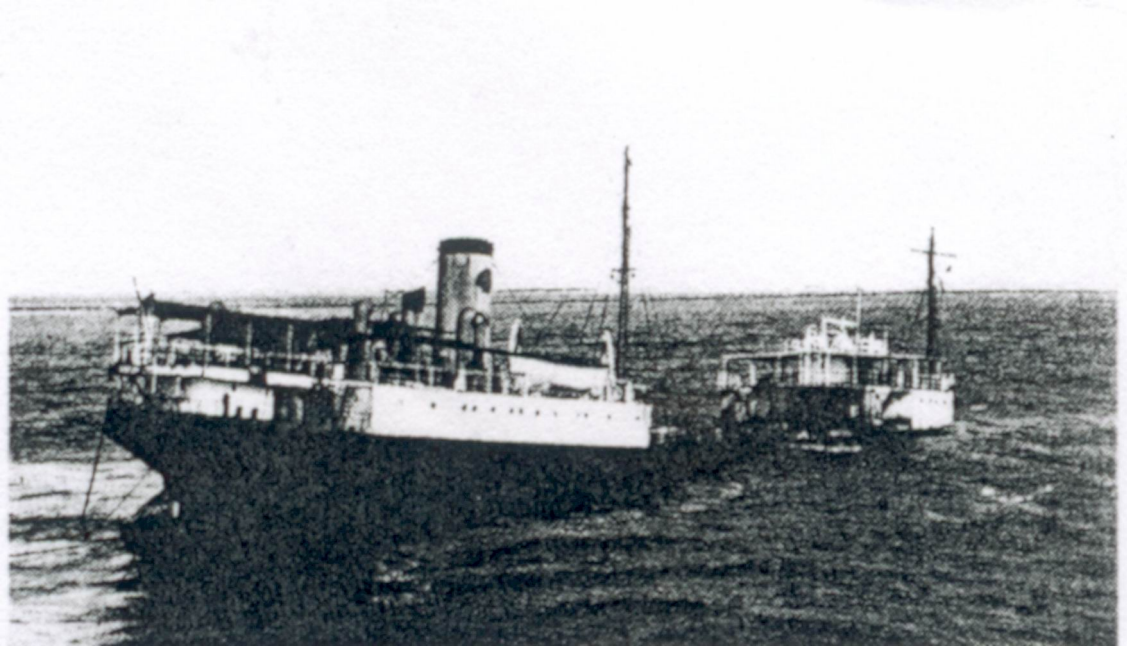
Na het lezen van de overgebleven stukken en de uitwerking van de interviews — met zowel Nederlandse als Noorse opvarenden en de 1ste stuurman van de „Sandpiper“ — leek de ontstellende gedachte volkomen gerechtvaardigd, dat deze ramp op „bijna bewonderenswaardige“ wijze op Nederlands grondgebied in de doolpot moet zijn gestopt. Een gedachte, die wordt versterkt door het tot nu toe niet kunnen achterhalen van stukken van officiële instanties uit die tijd.

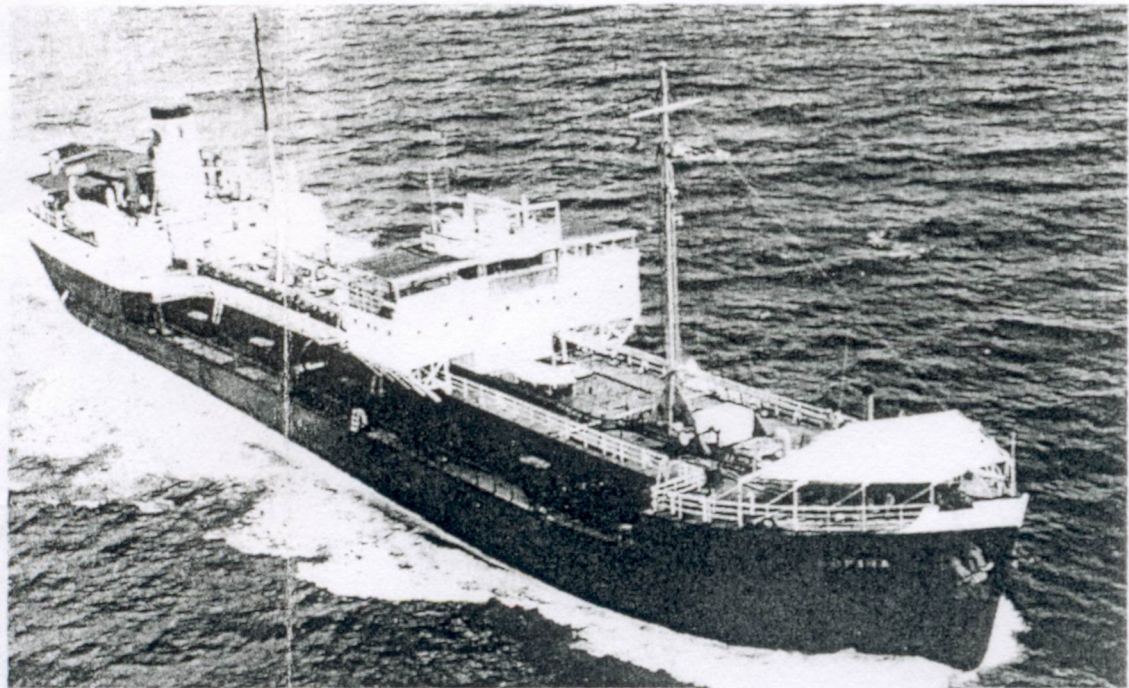
Gerekend naar de rechten en gevoelens van de nabestaanden van beide omgekomen zeelieden, van de gewonden en de andere, soms geestelijk zwaar aangeslagen overlevenden, kan dit uiterst laakbaar worden genoemd. De CSM (STNV) zowel als de SI op Curaçao hebben hun en zichzelf daarmee indertijd een slechte dienst bewezen en zijn hun verantwoordelijkheden uit de weg gegaan.

Waarom?

<sup>3</sup> Shell Tankers N.V.

<sup>4</sup> Shell Tankers B.V.





De kleinste speler in dit verhaal was het al door Shell opgelegde maar door de Suez-crisis weer in de vaart gebrachte ss „Rufina” (1937, 3.216 brt), een zg. „lake-tanker” uit een grote serie, die rond 1937 op Nederlandse en Engelse werven was gebouwd.



31 mei 1957: De „Rufina“ komt weer boven water. Het bergingsvaartuig „Rescue“ ligt langs zij. Na leeglossen te Curaçao werd het schip datzelfde jaar nog verkocht aan Simons Metaalhandel.

