

Vietnam 1969, een ervaring

In het juninummer van vorig jaar hebben wij kort aandacht besteed aan het feit dat Shelltankers een belangrijke rol hebben gespeeld bij de brandstofvoorziening tijdens de Vietnamese oorlog in de jaren zestig en beginjaren zeventig. Hierbij een verhaal uit die roerige tijd.

In 1969 had ik mij in Curaçao als derde stuurman aangemonsterd op het m.s. Acmaea, dat op het punt stond naar Zuidoost-Azie gedirigeerd te worden. Een lange reis via Kaap de Goede Hoop bracht ons naar Singapore. De eerste reis ging meteen al naar Vietnam. Er werd wel aangegeven dat degenen die daar niet heen wilden, de vrije keus hadden om af te stappen, maar het leek mij, als jonge vrijgezel, wel een spannend avontuur. Uiteindelijk beschouw je jezelf op die leeftijd onsterfelijk en als daarbij ook nog dubbele betaling van toepassing blijkt te zijn is de keus niet zo moeilijk. Op naar Vietnam dus!

Een van de eerste ontdekkingen was dat we geen vlag van Zuid-Vietnam aan boord hadden en die hadden we toch wel nodig als we in territoriale wateren voeren. Gelukkig was die vlag betrekkelijk eenvoudig: geel met drie horizontale rode strepen. Dankzij wat huisvuil met een gele lap en wat rode verf voeren we er keurig bij! In de kustwateren werd flink gepatrouilleerd door de Amerikanen en zeker bij de monding van de Mekongrivier kwamen we vaak marineschepen tegen. Dat gebeurde ook diverse malen 's nachts en wegens de verplichte radiostilte werden we dan opgeroepen met de seinlamp om te vertellen wat we daar kwamen doen. Dit was geen eenvoudig karweitje, want die lampen waren afgedekt met een roodfilter en de zichtbaarheid ervan was slecht. Verder hadden ze bij die marine beroepsseiners, met een vaardigheid die niet te vergelijken was met die van een eenvoudige koopvaardijofficier. De stuurman en de uitkijk op de brug, met hun roestige kennis van het Morse,

stonden dan aardig peentjes te zweeten en ze waren blij als de marconist een handje kwam helpen!

Voor de vaart op de Mekongrivier kreeg de brugbemanning helmen en kogelvrije vesten uitgereikt! Zandzakken om de stuurhut waren nog niet nodig - dat kwam pas later, gelukkig na onze tijd. Die vesten waren niet zo zwaar, maar na een wachdje ermee rondlopen was je toch blij om ze te kunnen uittrekken. Dat dragen was voor ons verplicht, maar desondanks liep de Vietnamese loods gewoon in zijn overhemdje rond.

Tijdens die trips door de Mekongdelta was goed het desastreuze en troosteloze effect van de Amerikaanse ontbladeringstaktiek zichtbaar. Ook al was de wal dus goed overzienbaar, we werden de



gehele weg begeleid door patrouilleboten. Eenmaal in de haven kregen we een verbindingsman aan boord en in de haven van Saigon ook nog enkele bewakingstroepen van het Zuid-Vietnamese leger. Die bewaking lag hoofdzakelijk te slapen in de messroom terwijl hun wapens soms achteloos aan dek waren achtergelaten. Een paar van onze matrozen hadden eens een mitrailleurband met echte munitie op de kop getikt en waren bezig om kogels van de hulzen af te halen om er souvenirs van te maken. Daar werd toch snel een stokje voor gestoken!

Onze eerste bestemming was Nha Be, een terminal vlak voor Saigon. Overdag was daar niet veel loos, maar 's nachts begon het feest. Vlakbij de haven stond een batterij van zware kanonnen die met onregelmatige intervallen de delta beschoten, niet echt goed voor de nachtrust. Andere havens die we aandeden lagen verder naar het noorden, tot

vlak bij de Noord-Vietnamese grens: Na Thrang, Cam Ranh, Da Nang en Qui Nonh. In Qui Nonh werden we voor het eerst geconfronteerd met directe militaire actie. Die plaats ligt aan een baai met een landtong aan de oostelijke zijde. Een helikopter vloog eens rakelings over ons heen, het leek wel of hij tussen de masten door vloog. Ter bescherming tegen vijandelijke duikers werden er dieptebommen gegooid door de patrouilleboten. Die duikers bevestigden drijvende mijnen aan de ankerkettingen en als het tij dan keerde, dreef de mijn tegen het schip en kwam tot ontploffing. Bij dat afwerpen van de dieptebommen kon je overigens goed de snelheidsverschillen van licht, geluid door water en geluid door lucht waarnemen. Eerst zag je het water opspuiten, dan hoorde je 'piiiing' in de tank en vervolgens 'boem'!

Op een avond ging het echter goed fout. Het was net na acht uur, ik had juist de wacht aan dek overgenomen, toen we vlakbij een enorme dreun hoorden. Een patrouilleboot op zo'n 20 meter van ons vandaan stond in lichterlaaie en er dreven mensen in het water. Vervolgens begon ook de daar aan boord aanwezige munitie te ontploffen en daar zat ook lichtspoomunitie bij. Kortom, een gevaarlijke situatie als je bezig bent met lossen en alle tanks dus behoorlijk gassig zijn. Ik herinner me alleen als een razende de inspectiedeksels van de tanks dichtgegooid te hebben. De leidingen werden bliksemsnel afgekoppeld en binnen de kortst mogelijke tijd waren we los van de kade. Naderhand hoorden we dat bij het ongeval drie Amerikanen omgekomen waren. Het vaartuig zou een drijvende mijn hebben geraakt of er zou stordig zijn omgegaan met een nog te werpen dieptebom. Het avontuurlijke van die ritten was er toen wel af!

Gelukkig hebben we aan boord van de Acmaea in die tijd geen ongevallen of schades gehad. Dat kan helaas niet gezegd worden van alle tankers die toen op en rond Vietnam voeren.

Andy Joesse

<andy@joesse.demon.nl>