

'Stuurman, wij gaan bij die twee ten anker liggende schepen ten anker, even ten zuiden daarvan! Aye, aye Kapitein!' Zo moet het gesprek op de brug van de stoomturbine tanker 'Katelysia' tussen kapitein en vierde stuurman zijn verlopen bij het aanlopen van de ankerplaats van Mukalla.

De 'Katelysia' zou in de morgen van mei 1964 ten anker komen op de rede van Mukalla (Zuid Yemen). Het schip kwam van Aden. In de plaats Mukalla moesten enkele personen aan boord worden genomen. Havenautoriteiten en de plaatselijke vertegenwoordiger van de Shell. Deze mensen zouden met een motorboot naar de 'Katelysia' worden gebracht.

De kapitein was niet eerder op de rede van Mukalla geweest. Wel had hij tevoren de zeekaart bestudeerd en dat niet alleen. Ook de zeilaanwijzingen en het *Port Information Book* van de Shell had hij erop nageslagen. Hij wist dus dat er een klein maar overkomelijk probleem was, namelijk dat de zeebodem ter plekke bij de kust vrij steil opliep. De ankerplaats moest daarom met nog meer zorg dan gewoonlijk worden gekozen. Dit om te voorkomen dat het anker bij het vallen de zeebodem niet zou bereiken. De afstand tussen de 3-vademlijn (6 meter) en de 6-(11 meter), onderscheidenlijk 10-vademlijn (18 meter) bedroeg 50 respectievelijk 200 meter. De kapitein wilde zijn schip op de 10-vademlijn ten anker brengen.

De hierbij afgedrukte kaart laat zien dat die voorgenomen ankerplaats vrij dicht lag bij de ondiepte aangegeven met 2 vadem en 3 feet (4,5 meter). De diepgang van de 'Katelysia' bedroeg vóór 17 voet en 11 duim (5,5 meter), achter 24 voet en 7 duim (7,6 meter). Het schip stak dus niet diep. De lading bestond uit kleine partijen; 450 ton kerosine, 900 ton benzine en 1700 ton gasoline. Slechts enkele van de 33 tanks waren met lading gevuld.

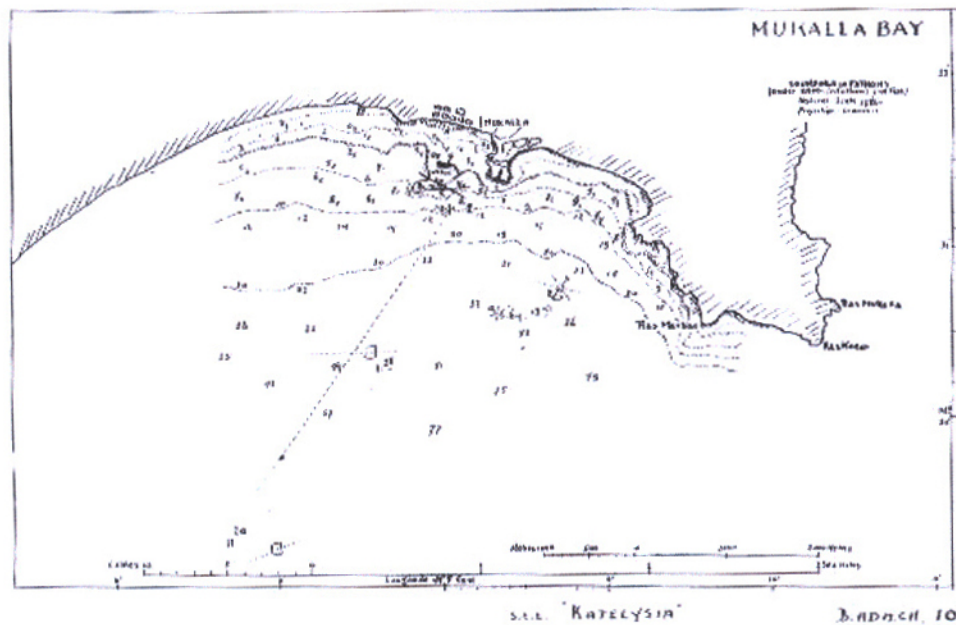
In koers 35 graden rechtwijzend voer de 'Katelysia' de flauwe baai in. Die koers is als stippe lijn getekend in het afgedrukte kaartje. De ankerplaats waar de kapitein het schip ten anker zou brengen was bij het kruisje getekend op de 10-vademlijn. Dat was een goede plaats. De links en rechts van die plek ten anker liggende vrachtschepen bevestigden dat. Het schip aan bakboord van de voorgenomen ankerplaats was een koopvaardijship van ongeveer 7000 ton. Aan stuurboord van de koerslijn lag een ander vrachtschip ten anker. Handig die schepen als extra referentiepunt, zal kapitein Meijer hebben gedacht.

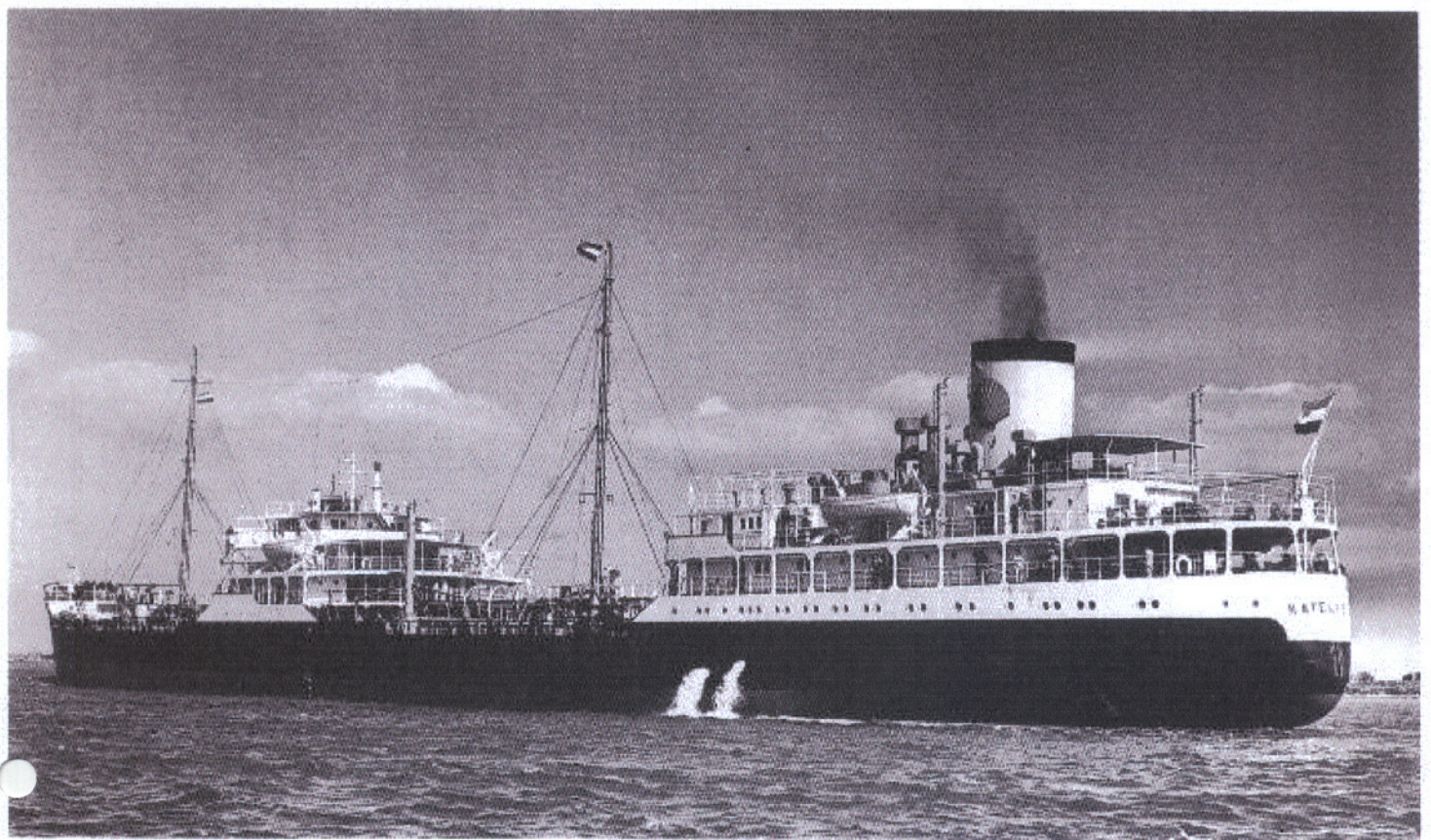
Op het moment dat de gezagvoerder de eerste stuurman opdracht gaf het anker te laten vallen voelde men dat het schip aan bakboord achter stootte. Dat was rond 11.37 uur. De voorliggende koers was toen ongeveer 85 graden. Het anker viel. Er werd 15 vadem (27 meter) ketting gestoken. Eén 'shackle' op de bak of te water.

Dit kaartje is vermoedelijk destijds aan boord van de 'Katelysia' gemaakt. Het toont de rede van Mukalla. Een rede waar tankers van de (Nederlandse vloot van) Shell in die tijd zelden kwamen.

De ongeveer in noordoostelijke richting, naar de landtong van Mukalla, lopende stippe lijn is de koers. De stippe lijnen met daarop een vierkantje getekend en daarbij vermeld de tijdstippen 11.20 uur en 11.28 uur geven aan de radarpeilingen ten opzichte van Ras Kodar. De peilingslijnen ten zuiden van het symbool met daarbij 'Wreck' geeft aan de positie waar de 'Katelysia' destijds strandde.

Het in het kaartje getekende anker-symbool met peilingslijnen en tijdstip '13.42 uur, 9 mei 1964', duidt aan de plaats waar het schip na te zijn vlot gekomen ten anker kwam



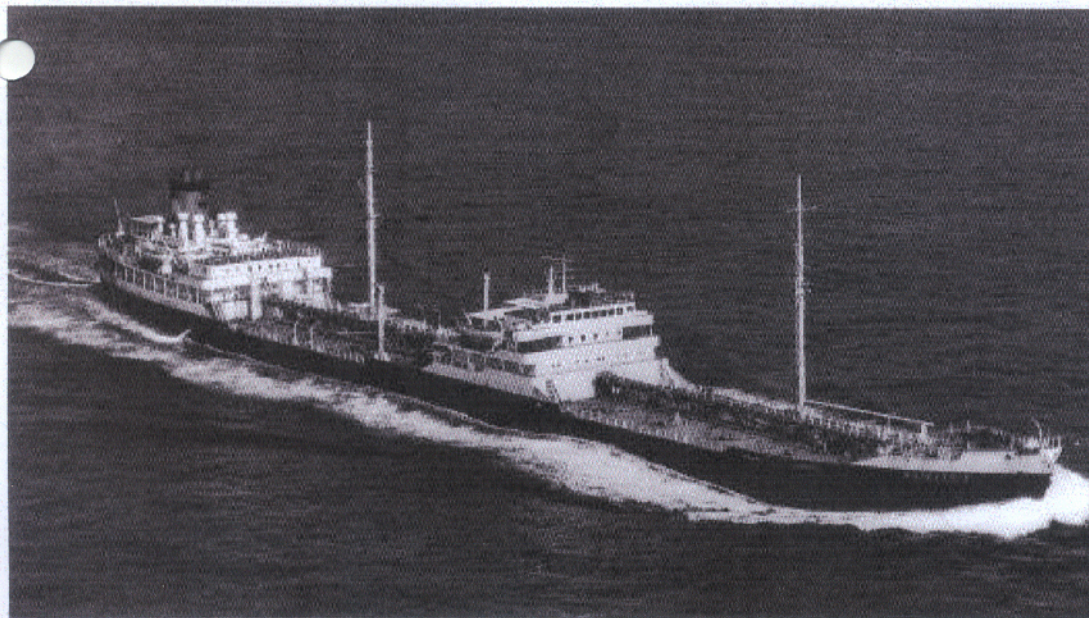


Het s.l.s. 'Katelysia' gefotografeerd in opdracht van de 'Rotterdamsche Droogdok Mij' op 27 april 1954, tijdens de proefvaart. Het 170 meter lange, 21 meter brede schip werd eind 1977 gesloopt.

Deze bijzondere foto geeft een goed beeld van het achterschip. Achter de schoorsteen is een afdak geplaatst. Daaronder was aan stuurboord het zwembad gesitueerd. In de ruimte links daarvan in het dekhuis bevond zich de wasserij.

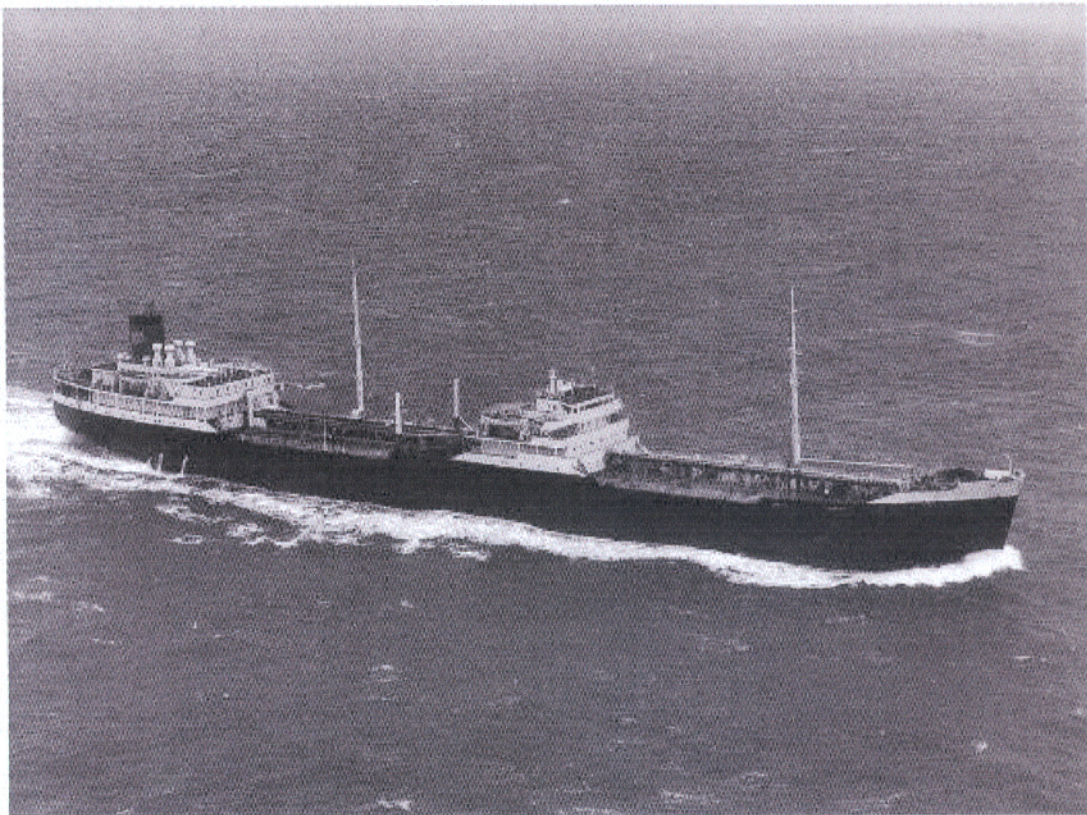
Net voor de bakboord reddingboot zijn drie ramen te zien van de daarachter gelegen rooksalon voor de officieren. Onder die ramen, een dek lager, zijn achter de derde verticale stut, gerekend vanaf het voorschip, de vier ramen te zien van de daarachter gelegen langscheeps gesitueerde messroom voor de officieren. Deze messroom bevatte drie tafels. Een lange tafel voor de derde stuurman, vierde werktuigkundige, vierde stuurman, leerling stuurlieden, vijfde werktuigkundigen en leerling-werktuigkundigen. Dit was de lage-druk-tafel. Aan de raanzijde een kleine middel-druk-tafel voor de tweede stuurman, derde werktuigkundige en marconist (radio-officier). Daarachter weer een lange tafel voor de 'hogedruk', te weten de gezagvoerder, altijd aan het hoofd gezeten, doorgaans rechts van hem de hoofdwerktuigkundige en de tweede werktuigkundige, en links van hem de eerste stuurman. Aan deze tafels mochten ook zitting nemen de radio-officier, mits 1^c klasse, passagiers en/of 'hoogwaardigheidbekleders' van de rederij of wal. Een overzichtelijke situatie, ook voor de bedienden, die de maaltijden 'doorhaalden' uit de op het achterschip gelegen kombuis, naar de pantry van de messroom.

Achter de patrijspoorten, net boven het hoofddek gelegen, lagen verblijven van bemanningsleden (matrozen, olielieden enzovoort).



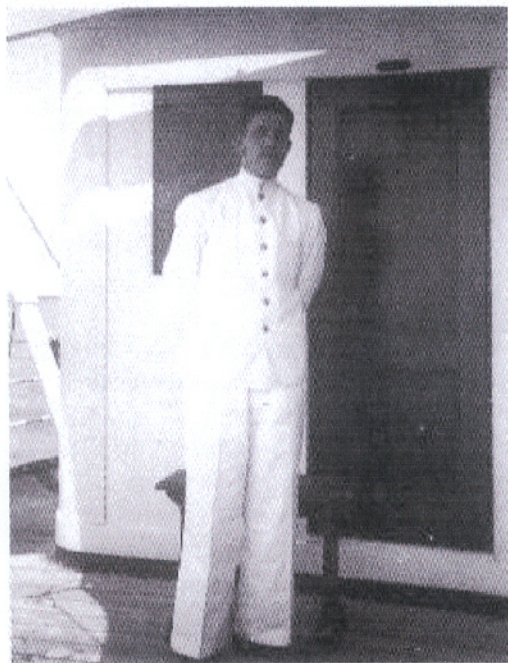
De op volle kracht varende, geladen stoomturbinetanker 'Katelysia', draagvermogen 19219 ton, aldus het oorspronkelijke opschrift bij de foto.

Een opname uit 1967 van de Nederlandse in ballast varende Shell Tanker 'Kosmatella' in het Engelse kanaal/Straat van Dover. Dit schip was van origine een zogenoemde 'H-boot' (de ex 'Helix') van de Engelse Shell-vloot, derhalve een 'halfzuster' van de 'Katelysia'. De voorstuwijng bestond uit twee stoomturbines ('turbo electrisch') hetgeen 9000 as-pk's opleverde en resulteerde in een diensnelheid in geladen toestand van ruim 14 knopen.



De machinekamer werd gebeld. Hadden zij iets van het stoten gemerkt? Nee, zij hadden niets gemerkt of gevoeld. De vierde stuurman zette een peiling in de kaart. Die peiling gaf aan dat het schip niet op de 10-vademlijn lag maar tussen de 5- en de 3-vademlijn. Het schip bleek geboeid te zitten in een positie ongeveer 300 meter ten noordwesten van de voorgenomen ankerplaats.

Het anker werd opgehieuid. De machine op half achteruit gezet. Het schip draaide naar stuurboord en bakboord en stootte nog enkele keren. Vervolgens werd er rond het schip gelood en de tanks geïnspecteerd. Na meer dan anderhalf uur kwam de 'K-boot' - zoals deze tankers door Shell-mensen wel werden aangeduid - los. De schade was aanzienlijk. Die liep van de voordieptank tot de achterpompkamer. Er moesten 38 bodemplaten worden vernieuwd, met veel binnenwerk als spanten en wrangen. In totaal ongeveer 100 ton staal.



Kapitein R.G. Meijer (1918 - 1996) in zijn jonge jaren in de tropen in het uniform van leerling stuurman.

Op het eerste gezicht lijkt dit een doorsnee uitspraak over een dito stranding. Tientallen voorbeelden zijn in de duizenden uitspraken van de Raad te vinden. Het bijzondere aspect van dit ene geval is dat de gezagvoerder werd misleid door de aanwezigheid van de relatief grote, ten anker liggende vrachtschepen tussen zijn gekozen ankerplaats en de kust in. Later, na het stoten en geboeid raken, werd hem pas tot zijn verbazing en verdriet duidelijk dat het westelijk ten anker liggende schip een wrak was.

Hij dacht door verder van de kust af te blijven dan de beide grote ten anker liggende schepen, genoeg water onder de kiel te hebben. Helaas had hem de *Notices to Mariners* nr. 10 welke dit wrak vermeldde nog niet bereikt. De kaart waarop hij navigeerde was bijgewerkt tot *Notices to Mariners* nr. 9. Pech, domme pech.

De Raad was niet onder de indruk van dit verweer. Men wilde wel aannemen dat de kapitein door dit vaartuig was misleid, maar de door de kapitein zelf (ter zitting?) getoonde dia's lieten zien dat het wrak zich aandeed als een ongeladen, hoog op het water liggend schip. Daarom was er geen aanleiding te veronderstellen dat de bijna 25 voet (7,6 meter) stekende 'Katylisia' zonder gevaar zo dicht bij deze 'ankerligger' zou kunnen ankeren. Ook hier gold weer eens dat zwijgen niet verbeterd kan worden, gelijk Willem Elsschot al zei.

De Raad vond dat de, ten tijde van het ongeval 46 jaar oude, in oktober 1963 door Shell Tankers B.V. tot kapitein benoemde, gezagvoerder onvoorzichtig had genavigeerd en schuld had aan de stranding. Hij werd voor drie weken geschorst. Dat betekende het einde van zijn carrière op zee. Dat voortijdig einde had grote invloed op het verdere verloop van zijn privéleven. Een kleine twintig jaar werkte hij na zijn voortijdig vertrek bij Shell Tankers bij de Koninklijke Nederlandse Zoutfabrieken, later AKZO Zoutchemie of Akzo Nobel Chemicals. Als hoofd van de afdeling Expeditie ging hij met pensioen. Eind 1996 overleed hij.¹⁰¹