

700 mijl met een gat in het voorschip

Door Gerard van Dorp

Met een enorme klap ontploft een kleefmijn aan het voorschip van de 'Katelysia'. Het is de vroege ochtend van maandag 15 juli 1974. Vier bemanningsleden kunnen zich ternauwernood vastgrijpen op de gangway die 45 graden uit het lood hangt. 'We sprongen naar beneden en renden voor ons leven', vertelt Kees Storm (68). Ik sprak Kees onlangs naar aanleiding van mijn artikel in de *Blauwe Wimpel* over Vietnamese bootvluchtelingen.

In 1972 was leerling wtk Kees al eens met de shelltanker 'Acila' in Vietnam geweest. Als zoon van een vader met een langjarige staat van dienst als hoofdwerktuigkundige bij Shell Tankers had hij zich op 16 jarige leeftijd bij de zeevaartschool in Vlissingen ingeschreven. Zijn vader raadde hem indertijd aan te kiezen voor werktuigkunde.

'Kun je, als je later aan de wal wil werken, makkelijker een baan vinden'. Kees grijnst en zegt: 'In die tijd deed je wat je vader je aanraadde. Overigens geen spijt van gehad hoor'. En in 1974 is hij als 5e wtk de jongste officier aan boord van de ss 'Katelysia'. Ze zijn dan met smeerolie op weg naar de oliehaven van Saigon.



Kees Storm (68)

ss 'Katelysia' in goede tijden





Leerling wtk Kees Storm

Nederlandse tanker in Zuid-Vietnam bij aanslag beschadigd

SAIGON — Commando's van de Vietcong hebben de afgelopen nacht een gat geblazen in de zijkant van de 12.143 ton metende Nederlandse tanker Katelysia van Shell Tankers in Den Haag, zo heeft het Zuidvietnamese opperbevel bekendgemaakt. Er zijn geen slachtoffers en de tanker is niet gezonken. Een twee uur eerder ondernomen aanslag was mislukt door de waakzaamheid van bewakers, die twee commando's met handgranaten doodden en de tegen het schip geplaatste mijn verwijderden. De mijn die twee uur later ontplofte sloeg een gat van bijna twee meter. De Katelysia ligt afgemeerd aan een oliehaven op tien kilometer buiten Saigon.

Bericht op 17 juli 1974



1972 Gunboats varen ter bescherming mee

In 1972 is de sfeer in Nha Be nog ontspannen. Na gedane arbeid vangen de roeiers met hun hoeden de toegeworpen zeep op



ss. 'Katelsia' meert af in Nha Be





'De tegenstelling met onze reis in 1972 is groot', vertelt Kees. 'Toen voeren er zogenoemde gunboats ter bescherming naast ons. Maar tijdens deze reis zijn er geen beschermingsmiddelen aan boord en de frontlijn ligt nog maar 10 km boven Saigon'.

In het land wordt een oorlog gevoerd met onnoemelijk leed en schade door het gebruik van agent orange en napalm. In de VS en Europa zijn er grote demonstraties tegen de oorlog. Het lijkt er op dat de directie van Shell Tankers in Londen leidt aan een gebrek aan zicht op de realiteit. Voor het gewin gaat ze voorbij aan het gevaar waar ze haar medewerkers aan bloot stelt. De Amerikanen hebben immers het jaar daarvoor noodgedwongen hun biezen gepakt. De Vietcong rukkt op. De Zuid Vietnamese regering is dan al lang de grip op het verloop van de oorlog kwijt. Storm vervolgt: 'Wij moesten toch de Saigonrivier op varen. De oevers waren zo ver je kon kijken volkomen ontbladerd. We waren feitelijk een schietschijf voor de Vietcong'. De ss 'Katelsia' meert wederom aan in de oliehaven Nha Be 10 km ten Oosten van Saigon. Er zijn geen Amerikaanse soldaten ter

bescherming meer, maar Vietnamese vrouwen in krijgstenue. 'Dat waren dezelfde vrouwen die op onze eerdere reis als roeiers optraden en die nu ieder kwartier een soort dieptebommetjes in het water moesten gooien om kikvorsmannen van de Vietcong af te schrikken', vertelt Kees. 'Schepen die gelost hebben, gaan er als een haas van door. Net toen we aankwamen, zag ik een nog niet geballaste tramp full speed de ebstroom benutten om zee te kiezen'.

Storm is op maandag 15 juli net opgekomen voor de hondenwacht wanneer plotseling het alarm Schip Verlaten klinkt. Er blijken kikvorsmannen bij het schip te zijn gespot. Iedereen van de wacht laat vallen waar hij mee bezig is. Ook bemanningsleden en meevarende echtgenotes, die al slapen, rennen hals over kop in slaaptenu de gangway af. Ze worden opgevangen in het huis van de plant manager aan het einde van de kade. De geschrokken opvarenden kijken van een afstand naar een verlaten schip, dat in het donker flauw wordt verlicht door de scheepslampen. 'We kregen een drankje tegen de schrik. Na een tijdje was de commotie

gezakt en keken we elkaar aan, zonder te weten hoe nu verder. De meesten waren wel over de slaap heen. Maar ja, we konden met zo'n grote groep toch niet de rest van de nacht in het huis van de plant manager blijven',

Kees gaat verzitten en rangschikt wat foto's van het schip. Hij vertelt dat na ampel overleg wordt besloten dat een select groepje bemanningsleden poolshoogte moet gaan nemen.

Rond 4:00 uur gaan de 1e stuurman, de bootsman en de wtk van de wacht (hij zelf dus) samen met een Chinese stoker op pad.

Achter elkaar beklimmen ze de gangway. En dan gaat er een trilling door het schip en volgt met een vonkenregen een enorme dreun. Bij het voorschip ontploft naar later blijkt een kleefmijn.' Wij hebben toen de 100 meter in een wereldrecord gelopen', zegt Kees. 'Halleluja zeg, er konden er nog wel paar volgen. Ik dacht maar aan een ding en dat was wegwezen'. Van een afstand zien ze hun schip langzaam voorover zakken. Het voorschip komt op de bodem van de rivier te liggen.

*Leeg en meteen
wegwezen*



ss. 'Katelaysia' wordt gelost bij de terminal

Een gat van 2 x 1 meter



De volgende morgen bij licht wordt het sein veilig gegeven. Toen kon de schade worden opgenomen. 'Er zat een gat in de boeg van 2 bij een 1 meter. We hadden geluk dat we de lading al hadden gelost en door het schip te ballasten konden we het gat net boven de waterlijn krijgen. Dat is ook het mooie van een tanker zijn met al die aparte tanks.'. Kees en zijn collega's weten het schip stabiel te krijgen en met de inzetende eb gaan ze ervan door. Op halve kracht leggen ze in drie dagen de 700 mijl af naar het dok in Singapore. 5e Wtk Kees begint zijn carrière letterlijk en figuurlijk met zijn vuurdoop.

Olietankers

De ss 'Katelaysia' behoorde als zogenoemde general purpose K-tanker tot de vloot van Shell Tankers N.V. te Rotterdam. Overigens stond op de spiegel als thuishaven 's Gravenhage vermeld. Het begrip K slaat op het feit dat dit schip en haar zusterschepen schelpennamen droegen, die met een K beginnen.

Het ss 'Katelaysia' (roepnummer: PFHO) werd in 1954 door de RDM in Rotterdam overgedragen.

Een paar gegevens:
 tonnage: 19.219 ton
 lengte: 169,39 m
 breedte: 21,16 m
 diepgang: 9,35 m
 voortstuwing: Parsons/Werkspoor stoomturbines van 8.250 pk
 dienstsnelheid: 15mijl
 Het schip had 33 lading tanks en een laadruim voor drums.
 Lading: zwart en witte producten.
 In de begin jaren waren er 47 bemanningsleden en vanaf 1972 was dit teruggebracht tot 32 man.
 Het schip ging in 1977 uit de vaart en voor sloop naar Taiwan.

Met zijn lengte van bijna 170 m was de olietanker 'Katelaysia' in zijn tijd een groot schip. Kijken we naar de geschiedenis van schepen die olie vervoerden, dan moeten we terug naar de oudheid.

Olieterminal in de Mekong rivier bij Saigon in 1974

