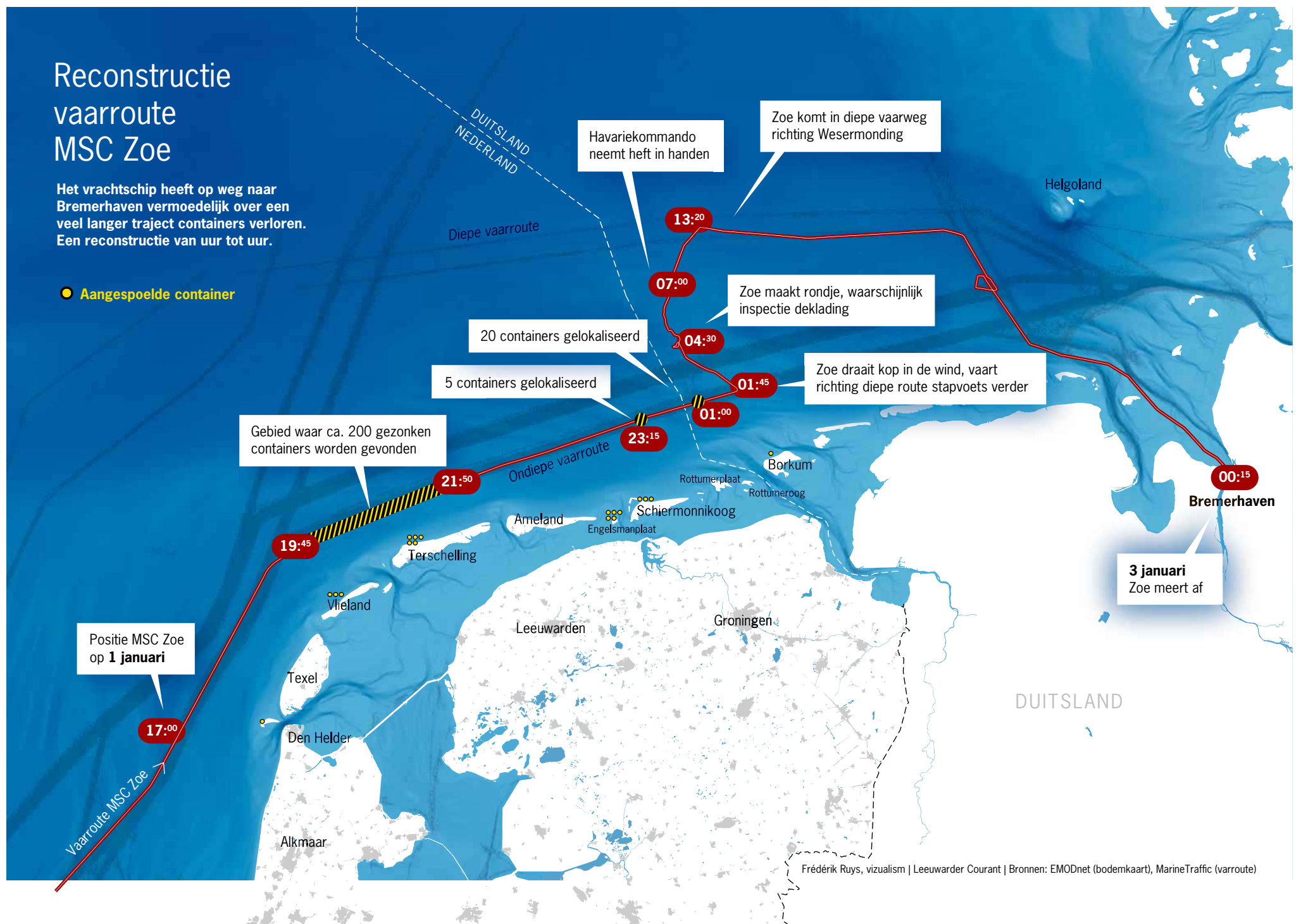




Stuurman Zoe was lang onwetend

Er gingen zo'n 250 zeecontainers van de MCS Zoe overboord, voordat de bemanning na ruim vijf uur doorvaren onraad bespeurde. Een reconstructie.

TEKST: ELINE BOER, WILLEM BOSMA EN IRENE OVERDUIN
VISUALISATIE: FRÉDÉRIK RUYSS

Er staat een harde noordwestenwind als het enorme containerschip – op weg van Antwerpen naar Bremerhaven – op nieuwjaarsmiddag tegen vijfen de Razende Bol passeert. Op deze zandplaat bij Texel zal later de meest westelijke container aanspoelen, die aan de Zoe wordt gelinkt.

Langs Vlieland is het al pikkedonker. Daar trekt de wind aan tot stormachtig (8 Beaufort) met uitschieters die stormkracht hebben. Als de Zoe de internationale Terschelling-vaarroute inslaat, krijgt ze die zwiepers vol op de 400 meter lange flank.

Het water is er goed 20 meter diep. Volgens ter plaatse bekende kapiteins moet die diepte geen probleem zijn geweest. De voor tweederde beladen vrachtaar zou nog geen 13 meter diep hebben gestoken.

Na zevenen die avond zwellen de golven in de vaarweg aan tot 5 meter. Boven Vlieland gaan ze tot 5,5 meter, om acht uur meet Platform 19 in dit gebied al zeemuren van 6 meter en hoger. De wind staat nu noordnoordwest, nog steeds pal op zij.

Vanaf daar wordt bijna een week later met behulp van sonar-surveillance een langgerekt veld gezonken containers gevonden. Het zijn er wel tweehonderd. Sommige zitten nog als petflesjes in een tray samengeklemd.

Zoe is de zware ijzeren dozen zowel aan bak- als stuurboord kwijtgeraakt. Dat gaat tot pal boven Hollum zo door, maar op de brug lijkt niemand zich bewust van de verliezen. Het bijna 400 meter lange schip houdt koers en snelheid alsof er niets aan de hand is.

Rond elf uur luwt boven Schier de stormachtige wind ietsje, maar de golven bij de boei in het Huijertgat tussen Schier en Simonszand zijn plotseling weer 6-plus. Hier zijn – achteraf – vijf containers op de bodem gekarteerd.

In Duits zeewater, noordwestelijk van Borkum, vallen – achteraf ge-

Wind en diepgang geen probleem, onderzoek is nog in volle gang

raamd – rond middernacht nog eens eens dertig van de oorspronkelijke 8000 containers in de kolkende zee.

Rond die tijd ruikt de bemanning onraad. De Zoe zwenkt de steven abrupt meer dan 90 graden. De stuurman gooit de kop pal in de wind en haalt de vaart uit het schip. Het is dan tegen tweeën in de nacht.

Nog veel later, om 03.57 uur, krijgt de Kustwacht in Den Helder van de Brandaris door dat er iets speelt op Duits grondgebied. De Terschelling vuurtoren heeft het opgevangen van een Duitse verkeerspost aan de Eemsmund.

Het Kustwachtcentrum beperkt zich tot een notitie in het logboek. Het Havariëkommando, de Duitse maritieme rampenbestrijder, schiet door het sein van de Eemspost wel in actie.

De Zoe vaart stapvoets naar de diepe vaarweg, die Oost-Friesland wordt genoemd, veel verder bij de Wadden vandaan. Daar ontfermt het Havariëkommando zich om zeven uur, vlak voor het ochtendgloren, definitief over het schip.

Even later spoelen op de Nederlandse eilanden de eerste containers aan. Ten burele van het Kustwachtcentrum breekt het besef door dat het incident niet puur Duits is. Om 08.28 uur gaat er een eerste waarschuwing uit via het maritieme communicatiesysteem NavTex.

Dat is meer dan twaalf uur nadat de eerste container in zee viel. Contact met de MSC Zoe is er tussen de Razende Bol en de Duitse zee-grens al die tijd niet geweest, bevestigt de Kustwacht.

Hoe kan het dat een stuurman urenlang blind is voor ladingverlies? Arjen Mintjes, directeur van de Maritieme Academie in Harlingen, schetst een situatie die het voorstelbaar maakt.

„Het is stikdonker, het stormt, het schip slingert, bonkende motoren, overal lawaai.” Controleurs naar buiten sturen is in dit gevaarlijke weer ondenkbaar.

De brute manoeuvre vlak na middernacht acht Mintjes goed verklaarbaar. „Het eerste wat je doet als je in de gaten krijgt dat er iets mis is, is kop in de wind, vaart minderen, stabiliseren.”

„Dat mag altijd en overal: nood breekt wet. Als het besef er eerder was geweest, had de stuurman eerder op de route mogen en kunnen steken. Pas zodra de situatie veilig is, stuur je mannen aan dek om poolshoogte te nemen.”

Mintjes denkt niet dat het schip een riskante route nam, toen zij de relatief ondiepe 'snelweg' op 21 kilometer boven de Waddeneilanden koos in plaats van de diepwaterroute een eind noordelijker. „Het schip was voor ongeveer tweederde beladen, het stak niet diep, ongeveer 12.80 meter.”

De marge tot de zeebodem op 20 meter diepte was ruim voldoende, stelt de schooldirecteur. „Het is onaanneemelijk dat het schip op de bodem zou zijn gebotst en daardoor in onbalans is geraakt.”

De echte oorzaak van de averij is nog onbekend. Doordat het diepste spoor van Zoe in Nederlands water is getrokken, hebben de Nederlandse justitie en de Nederlandse Ongevalenonderzoeksraad hun kamp in Bremerhaven opgeslagen.

De onderzoeken maken betrokken instanties huiverig om de pers uitleg te geven. Rederij MSC was daar al karig mee. Ze liet de Leeuwarder Courant weten niet in te gaan op vragen over de situatie aan boord, zolang het eigen onderzoek naar de toedracht niet is afgerond.

Voor deze reconstructie is gebruik gemaakt van zegslieden, positiesdata van de schepenvolgsite MarineTraffic, locatiegegevens van Rijkswaterstaat van gezonken containers, informatie van het Kustwachtcentrum in Den Helder en het Havariëkommando in Cuxhaven.