

Ms. “Charlesville”- bewogen Kerstdagen 1963

Door Emy Vanderveken

22 December 1963 rond middernacht

Voor de zoveelste keer is de “Charlesville” op weg naar Lobito en Matadi. Ze is op 20 december uit Antwerpen vertrokken, is intussen een kalme Golf van Biskaje voorbij gevaren en glijdt onverstoord verder de Atlantic op alsof ze de weg van buiten kent.

Als de tweede stuurman even vóór middernacht zijn cabine verlaat om zijn hondenwacht¹ te beginnen, ziet hij hoe Kapitein Lepas gehaast de trap naar de brug oploopt. Er schijnt iets aan de hand te zijn! Even na 23.30u werd door de “Charlesville” inderdaad een noodoproep opgevangen en in de kaartenkamer is men druk bezig met het uitwerken van afstanden. Op tafel ligt een telegram en in het voorbijgaan leest de stuurman “*Lakonia fire on board require assistance*”!

De opgegeven positie ligt zo’n 150 mijl WZW van de “Charlesville”, richting Madeira en dat is nog een heel eind varen. Kapitein Lepas heeft een koerswijziging bevolen en als ze beneden in de machinekamer ineens “tot nader order volle kracht” toebedeeld krijgen, vragen ze zich daar af of de Ouwe plots gek geworden is! Er gaat een trilling door de “Charles” als zij met een brede zwaai fluorescerend schuim aan haar nieuwe koers begint, maar het zal haar nog minstens 7 uur topsnelheid kosten vóór zij het in nood verkerend schip kan bereiken.

Inmiddels is bekend dat de “Lakonia” een Grieks cruiseschip is, dat op 19 december uit Southampton is vertrokken voor een elfdaagse plezierreis via Madeira naar de Canarische Eilanden. Wat er werkelijk gaande is, wordt pas goed duidelijk als even later opnieuw een SOS wordt gehoord: “*fire extending must evacuate 1000 people o/b*”!

23 December rond 07.30u.

In de grauwe ochtendschemering wordt een zwarte rookkolom zichtbaar. Er zijn al een aantal schepen ter plaatse, maar die blijven op een 2-tal mijl afstand gewoon rond het hevig rokend rampschip liggen. Bij een geringe windkracht van 2 à 3 en een acceptabele temperatuur zou men toch verwachten dat er een aantal reddingsboten heen en weer varen. Niets daarvan te zien! Is hun in de voorbije stikdonkere nacht met 100 % bewolking soms de moed vergaan om zoektochten te ondernemen? Of liggen ze misschien te wachten tot de drenkelingen met eigen middelen zelf langs zij komen? Nu is het naderen van een brandend schip altijd een gevaarlijke onderneming. Als de brand de olietanks bereikt - en beneden in de “Lakonia” zitten zeker 500

¹ hondenwacht: wachtdienst van 0u tot 4u ’s morgens. Vroeger - de term wordt nu niet meer gebruikt.

ton stookolie - zijn de gevolgen niet te overzien! Er zijn trouwens al een paar kleine ontploffingen gehoord. Toch zijn er in de loop van de nacht veel mensen opgepikt, o.a. door het rond 03.00u aangekomen Argentijnse passagiersschip "Salta", dat later 475 overlevenden en 6 doden zal binnenbrengen. Ook de Britse tanker "Montcalm" heeft intussen al 273 overlevenden en 15 doden aan boord.

Van de "Charlesville" worden bij aankomst onmiddellijk de motorboten 7 en 8 bemand, respectievelijk onder leiding van de eerste en de tweede stuurman. Er staat een behoorlijke deining - een erfenis van een storm ergens ver in het Noorden - en op het water blijkt die krachtiger en meer hinderlijk dan gedacht. De eerste stuurman zal de komende uren de hele zone bovenwinds de "Lakonia" blijven afzoeken naar tekenen van leven. Hier en daar vindt hij ook doden, die aan boord worden gehesen. Later zal bekend worden dat bij de ramp 132 opvarenden, zowel bemanningsleden als passagiers, zijn omgekomen.

De tweede stuurman vaart intussen recht naar de brandende "Lakonia", die al enige slagzij vertoont. Hij komt voorbij 2 dinghies², waarin zeker een 20-tal drenkelingen zitten. Zij lopen geen echt gevaar meer, maar eisen wel onmiddellijk door de motorboot op sleeptouw te worden genomen. Als hij echter order geeft eerst naar de brandende "Lakonia" te gaan, omdat daar nog mensen op het achterdek staan, wordt er in verschillende talen gescholden! Hij negeert het gescheld en roept dat hij zo vlug mogelijk terugkomt. Nutteloos te proberen die lui aan het verstand te brengen dat anderen dringender hulp nodig hebben en dat er met een sleep niet kan gemanoeuvreed worden. Op het achterschip is de situatie intussen dramatisch. Springen van een dergelijke hoogte in een zee vol rommel, wrakhout en vloten is levensgevaarlijk. Er bungelen daar weliswaar een aantal touwladders naar beneden, doch daarin schijnen die mensen totaal geen vertrouwen te hebben. Blijven aandringen helpt uiteindelijk.

Als men met de opgepikten wil vertrekken om de beide dinghies te gaan halen, geeft de motor er plots de brui aan en door de wind en de deining wordt de reddingsboot machteloos tegen de brandende "Lakonia" aangebonkt. Terwijl de machinist zijn uiterste best doet om het kreng weer aan de praat te krijgen, wordt er met de zware riemen gepoogd ijlings van onder de overhellende 20.000 tonner weg te roeien. De machineman slaagt er in om de motor te herstellen, voorlopig althans. Als geen verdere overlevenden meer worden aangetroffen, vaart men dringend terug naar de "Charlesville" voor een vervangstuk en onderweg worden dan de dinghies met de "onbeschoften" op sleeptouw genomen.

Terwijl nu toch zeker is dat er aan boord van de "Lakonia" niemand meer is achtergebleven, is daar ineens de 53-jarige Griekse kapitein, in vol ornaat! De tweede stuurman geeft bevel onmiddellijk terug te varen, maar dat is tegen de zin van zijn bemanning. Als die Griekse god de vader absoluut samen met zijn schip wil ondergaan, dan is dat zijn zaak. Hij heeft gelegenheid genoeg gehad om eerder mee te komen! Muijerij ligt even op de loer, doch een order is een order en boot 8 vertrekt opnieuw. De koppige ouwe reageert niet op het geroep van de mannen en blijft waar hij is. Uiteindelijk neemt de stuurman het risico om zelf aan boord

² dinghy (dinghies): meestal opblaasbaar reddingsvlot aan boord van zeeschepen. Het woord komt uit het Indisch (Bengalen).

te klimmen. In beleefd maar krachtig Engels probeert hij de kapitein te overhalen om van het gevaarlijke schip af te komen. Zonder resultaat! Juist als hij zich voorneemt de man gewoonweg onprotocollair bij de kraag te vatten, ziet de Griek zelf het absurde van zijn heldengedrag in. Na een laatste blik op de zwarte rookwolken boven zijn schip - en allicht ook boven de rest van zijn carrière - wordt de aangeslagen gezaghebber rond 13 u. met reddingsboot 8 op de "Charlesville" afgeleverd. Rond 15.00u wordt door Kapitein Lepas nog eenmaal rond de brandende "Lakonia" gevaren, zo dicht als de veiligheid van zijn eigen schip het toelaat, doch de verrekijkers brengen niemand meer in beeld. De Griekse kapitein had trouwens al verklaard absoluut de laatste levende aan boord te zijn geweest.

De "Charlesville" heeft 34 levenden opgepikt en 6 lijken, waarvan slechts 4 kunnen worden geïdentificeerd. Omdat aan boord geen geschikte ruimte is om ze onder te brengen, worden ze op 23 december in de vooravond op zee begraven. Met een sinistere plons verdwijnen ze voor altijd in de duistere diepten. Op zee gaat men niet naar de hemel! De door de scheepsdokter opgestelde overlijdensakten en de persoonlijke bezittingen worden later aan de Britse consul overgemaakt.

De 34 overlevenden stappen op 24 december op Santa Cruz de Tenerife aan land. Voor de bemanning van de reddingsboten, aan wie zij tenslotte hun leven te danken hebben, kan er niet eens een dankwoord of zelfs maar een handdruk af! De "Charlesville" zet die dag haar reis naar Lobito gewoon verder en zal daar op 2 januari aankomen.

Meerdere schepen hebben aan de reddingsacties deelgenomen en ook verschillende vliegtuigen bleven het rampgebied overvliegen. Helikopters van het Britse vliegdekschip "Centaur" zetten op 24 december marinepersoneel af op het nog smeulende cruiseschip. Er werden 50 verkoelde lichamen gevonden en ook werden nog enkele lijken uit zee opgevist.

Sleepboten poogden daarna het totaal uitgebrande en hier en daar zelfs ingestorte schip naar Gibraltar te brengen, maar door vrij ruw weer ontstond onderweg meer en meer slagzij. In de nacht van 29 december hield de "Lakonia" het op 230 mijl (370 km) ZW van Lissabon plots voor bekeken. Zij rolde over stuurboord en in amper 3 minuten verdween ze voor goed onder de golven!

Vele buitenlandse kranten besteedden uitgebreid artikels en foto's aan de scheepsramp en de verschillende reddingsacties. De Belgische pers was niet echt gehaast. Er verscheen een stukje over de deelname van de "Charlesville", toen deze later al vanuit Lobito in Antwerpen terugkeerde!

De Lakonia

De oorspronkelijk Nederlandse "Lakonia" kwam in de vaart als "Johan van Oldenbarnevelt". Haar zusterschip heette "Marnix van Sint Aldegonde". In WO II werden beiden ingezet voor troepentransport, maar de "Marnix" werd door een Duitse vliegtuigbom tot zinken gebracht.

De Charlesville

De “Charlesville” - onze laatste Congoboot - kwam in 2013 uitgebreid in het nieuws. Zij had een waardevolle aanwinst kunnen zijn voor ons maritiem patrimonium, maar ligt “door omstandigheden” op de bodem van de Baltische Zee. In haar eigen thuishaven Antwerpen had men het moeilijk met haar, o. a. ... wegens geen centen! Over haar is het laatste woord nog niet gezegd of geschreven!

In ons artikel is meermaals de toenmalige tweede stuurman van de “Charlesville” vernoemd en dat is niet zonder reden. Hij was een van de mensen die zich voor de schipbreukelingen hebben ingezet, niet zonder risico voor eigen leven, maar wel zonder een woord van dank van wie dan ook. Wij behoren tot de weinigen aan wie hij ooit over zijn rol bij deze reddingsactie heeft verteld en wij vonden dat zijn relaas een plaats moest krijgen in ons Journael, Zeker omdat deze stuurman (later kapitein) jarenlang lid en bestuurslid is geweest van onze bloedeigen VOC: Kapitein Jean-Pierre Massart!

Herinneringen aan maritieme gebeurtenissen worden bij de VOC in ere gehouden. De publicatie in het VOC-Journael is door ons bedoeld als een Eervolle Vermelding. Dit is onze manier van dank zeggen!

Interessante websites

Op de website zeesleepvaart.com vind je een uitgebreid verslag aangevuld met foto's -

<http://www.zeesleepvaart.com/lakonia.htm>

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Charlesville_\(schip,_1951\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Charlesville_(schip,_1951))

Gegevens/toestemming voor publicatie: J. P. Massart -