

Twintig jaar geleden: de ramp met de Herald of Free Enterprise voor Zeebrugge

Op dinsdag 6 maart 2007 was het precies twintig jaar geleden dat de Britse ferry 'Herald of Free Enterprise' kapseisde voor de kust van Zeebrugge. De ramp kostte aan bijna 200 opvarenden het leven. Het was de zwaarste Britse scheepsramp in vreedstijd sinds de schipbreuk van de legendarische Titanic in 1912.

Net na het vertrek om 19.00 uur kapseisde het schip op enkele honderden meter uit de kust. De in 1980 gebouwde ferry had 80 bemanningsleden en ongeveer 600 passagiers aan boord. Bovendien waren er op het bijna 132m lange schip 80 personen wagens, enkele bussen en 47 vrachtwagens geladen. Sommige vrachtwagens bleken later een gevaarlijke lading te hebben.

De oorzaken van het ongeval waren in de eerste plaats een te snel varen met geopende boegdeuren, het niet leeg zijn van de ballast-tanks en alcoholgebruik door de officieren. Ook het ontwerp van het schip, het gebrek aan communicatiemiddelen en onduidelijke taakverdeling en de druk op de bemanning om de schematijd te respecteren, droegen er toe bij om van een incident een ware ramp te maken. Het vervolg van de geschiedenis is gekend of kan door iedereen nagelezen worden in de verscheidene boeken die over deze ramp zijn verschenen.

ervaren duikers gevraagd

Ik wil het hier enkel hebben over datgene wat ik zelf heb meegemaakt en de, zeer bescheiden, bijdrage van enkele NELOS-duikers. De vrijdagtraining was juist afgelopen toen en we zaten in het clubhuis van Amphora toen we via François Desmet de melding kregen dat er een ferry was gekanteld voor Zeebrugge en dat er dringend ervaren duikers gevraagd werden om te helpen. Hoewel we niet het minste idee hadden waarover het juist ging, waren er zeer snel een aantal instructeurs en 4*Duikers bereid gevonden om naar Zeebrugge te rijden. Ik



weet nog zeer goed dat Lus Van Dessel zijn bestelwagen ter beschikking stelde met als verzamelpunt Aquasport. Spoedig zaten we met een aantal duikers achterin de laadruimte en reden we naar Zeebrugge. De Lus heeft toen waarschijnlijk alle snelheidsrecords voor lichte vrachtwagens op zijn naam gebracht. Pas toen we Zeebrugge naderden begon het tot mij door te dringen dat hier echt iets ernstig gaande was. De anders zo drukke weg was bijna leeg, maar overal zover je kon zien zag je de blauwe lichten van de hulpdiensten. Iets voor onze eindbestemming werden we tegengehouden door de politie. De Lus hing gewoon zijn rode muts door het open zijraam en bliksemsnel werd de weg voor ons vrijgemaakt. In de haven was het een echte heksenketel. Overal brandweer, ziekenwagens, politie, enz. Niemand wist ons te vertellen waar we naar toe moesten. Ik trok dan maar op onderzoek uit en trachtte iemand te vinden die ons verder kon helpen. Bij de kade arriveerde juist een sleepboot met op het vlakke achterdek een groot aantal witte zeilen of lakens. Nog steeds viel mijn frank niet. Een brandweerofficier wist ons te vertellen dat wij in de marinebasis moesten zijn. Daar aangekomen hetzelfde tafereel: blauwe lichten en wagens van alle mogelijke hulpdiensten. De eerste persoon die ik tegenkwam was de toenmalige BEFOS-voorzitter Jean Sax die zo vriendelijk was om mijn materieel te dragen. Binnen in de refter van de basis vroeg iemand van de marine ons om ons klaar te maken. Het was inmiddels bijna middernacht geworden. Buiten raasden de Sea King helicopters rakelings over het dak



terwijl ze met grote lichten over het waterschenen.

overlevenden

Voor ons werd het wachten, heel lang wachten. Na een paar uur werd ik het wachten beu en ging wat rondwalen in het gebouw. Tot nog toe was daar weinig te beleven, iedereen was blijkbaar buiten nodig. En dan een beeld dat ik tot op vandaag niet kan vergeten. Onder begeleiding van een paar matrozen kwamen van een lange stenen trap een tiental mannen afgedaald, gewikkeld in oranje dekens. Hun wazige blik stond op oneindig en hoewel ik vlak voor hen stond moest ik opzij gaan want ze leken mij niet te zien. Rillend liepen ze verder naar een ruimte waar ze warme drank kregen aangeboden. Naast de trap stond een flink uit de kluiten gewassen marineofficier. Plots stond ik daar te midden van een aantal fotografen en een kudde journalisten die van uit het niets verschenen waren. Journalisten van heel de wereld schreeuwden hun vragen terwijl de camera's flitsten. De officier vertelde dat hij Lt. ter Zee Guy Couwenbergh was. Naast zijn functie als ploegleider van de duikersontmijners, die onder het bevel stonden van de door ons NELOS-duikers gekende Cdt. Alfons Daems, nam Cdt. Couwenbergh ook

het beheer waar van de reservevloot van de marinebasis te Zeebrugge. Hij was tevens gezagvoerder van de mijnenveger M906 'Breydel'. Geëmotioneerd vertelde de commandant dat hij permanentie had toen hij omstreeks 20.00 uur een telefoontje kreeg met het bericht dat er een ferry gekapseisd was; op dat ogenblik was er ook een grote oefening gaande en zijn eerste reactie was dat het om een deel van de oefening ging. Spijtig genoeg bleek dit snel niet het geval te zijn. Gelukkig lag zijn duikuitrusting in de auto en samen met een onderofficier, Peter Renier, en matroos Erik Thys (ook een NELOS-lid) - die wacht had op een nieuwe mijnenjager - zijn ze naar een helikopter gelopen en werden ze aan boord van de verongelukte boot gedropt. Daar was intussen al heel wat bedrijvigheid. Sleepboten namen overlevenden aan boord en brachten ze aan de wal. Zelf ontdekten ze in het schip, in het gedeelte van het restaurant, dat daar nog mensen zaten. De ramen aan stuurboordzijde werden verbrijzeld en er werd een ladder naar beneden gestoken. Het was daar ongeveer 15 meter diep zodat er niet anders op zat dan te springen. Cdt. Couwenbergh en zijn mannen werkten zich de ziel uit het lijf om te redden wat er te redden was. In het begin vonden ze in het ijskoude water nog een aantal mensen die bij bewustzijn waren. Later werden er dat steeds minder en minder. Ik weet nog zeer goed dat deze stoere zeebonk, die toch al heel wat gevaarlijke werkjes had opgeknapt, de tranen in de ogen kreeg toen hij vertelde dat de eerste geredden soms terug naar beneden vielen omdat de touwen waaraan ze werden naar

boven getrokken niet goed waren vastgemaakt. Hij en zijn mannen hadden slechts een kleine lamp bij en ze werkten in de chaos, de koude en het bijna donker. Zo nu en dan was er het licht van een helikopter die met zijn lampen naar binnen scheen. Later zou blijken dat Cdt. Couwenbergh en zijn mannen ongeveer 40 mensen het leven hebben gered. Spijtig genoeg moesten zij ook een tiental overledenen bergen. Op mijn vraag wat er van ons amateurduikers verwacht werd, antwoordde de commandant: "De kans dat wij zouden worden ingezet hangt af van het getij. In ieder geval zou het dan niet meer zijn om nog overlevenden van het wrak te halen. Daarvan moesten we ons goed bewust zijn". Waarschijnlijk besepte hij toen al dat het risico op ongevallen te groot geworden was om nog van onze diensten gebruik te kunnen maken. De West-Vlaamse gouverneur, Olivier Van-neste, had zeer kort na het ongeval het rampenplan afgekondigd. Dit was de start van een voor Zeebrugge apocalyptische nacht om nooit meer te vergeten.

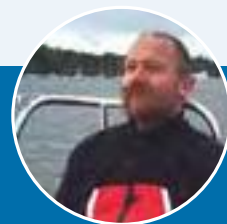
emoties

Natuurlijk waren er ook een groot aantal andere redders betrokken bij de grootste reddingsoperatie ooit voor de Belgische kust. Bemanningen van sleep- en baggerboten, van het 40e Smaldeel Helikopters van Koksijde, brandweerlieden, ambulanciers, ziekenhuispersoneel en vele anderen. Allemaal deden ze een geweldige job, maar hun verhalen ken ik ook maar uit de verslagen in de kranten en van tv-reportages. Mijn verhaal eindigt in de vroege uren van

de ontluikende zaterdag. Het begon al stilaan licht te worden toen iemand ons kwam melden dat we terug naar huis mochten. Na een lange slapeloze nacht te hebben rondgelopen, soms in duikpak, waren we moe en hongerig want buiten wat lauwe koffie was er in de marinebasis niets te vinden. De Lus porde ons aan om ons boeltje te pakken en in de camionette te stappen. Buiten was het nog altijd zeer druk, al waren de meeste ambulances vertrokken. Ons avontuur eindigde in de eerste Blankenbergse kroeg die openging. We hebben er al onze emoties doorgespoeld voor we terug naar Antwerpen reden. Pas toen ik voor de eerste keer het BRT-nieuws zag drong het echt tot mij door in welke immense ramp wij een klein figurantenrolletje hadden gespeeld. Nu weet ik dat veel redders en bergers het later heel moeilijk hebben gehad om alle emoties te verwerken. Velen van hen hebben immers afgrijselijke dingen gezien en meegemaakt. Met die wetenschap in gedachten troost ik mij dat het misschien maar een geluk is dat wij niets hebben kunnen of mogen doen op die koude vrijdagnacht. Als NELOS-duikers hebben wij gedaan wat we moesten en konden doen, ook al was die bijdrage beperkt tot het tonen van veel goede wil. Eén van de zusterschepen van de Herald of Free Enterprise, de Pride of Free Enterprise, onderging technische aanpassingen en vaart tot op vandaag voor een andere rederij als 'Oleander' vanuit Oostende. ■

TEKST: LUC BEETS

FOTO'S: JAN DE WACHTER & ARCHIEF VOX



De herinneringen van Erik Thys

"Die nacht van 6 maart 1987 ben ik enkele jaren ouder geworden."

Op vrijdag 6 maart, ben ik als Tweede Meester Mechanicien van wacht aan boord van de F912 BNS Wandelaar. Iets voor mijn avondronde hoor ik door de luidsprekers: "Tweede meester Thys, cabinecommandant".

"Ai, wat gebeurt er nu", is mijn eerste gedachte, "waarom moet ik op dit uur bij de commandant komen?". De informatie is kort maar duidelijk: "Een schipbreuk voor de kust; doe je duikpak aan; een Sea King komt je binnen 10 minuten oppikken".

Mijn adrenalineniveau verdubbelt; vlug mijn duikpak aangetrokken en op weg naar de heliport waar ik twee andere duikers ontmoet. De Sea King landt op enkele meter van ons.

tie: het is een ferry die gekapseisd is; een sleepboot heeft hem op een zandbank geduwd.

De vlucht duurt slechts enkele minuten..., juist de tijd om gebieft te worden hoe je met de lier van de helikopter neergelaten wordt. We zien de ferry op zijn bakboordzijde liggen met juist ernaast de sleepboot. Enkele minuten later staan we op de romp. Enkele overlevenden helpen elkaar om uit het bovendek te kruipen. Mijn twee collega's zakken af in het bovendek. Ze helpen de schipbreukelingen om naar de uitgang te geraken en vestigen een touw rond hun romp om ze op te hijsen. Ik blijf buiten en help de mensen naar buiten te trekken. In het begin zijn er mensen in paniek die ik tracht op de sleepboot te brengen. Anderen die gewond zijn leid ik naar de Sea King om afgevoerd te worden.

Naarmate het later wordt loopt het aantal gewonden op. Meer en meer bewusteloze personen halen we uit het wrak. De keuze is niet makkelijk; we zijn enkel maar met

een tiental hulpverleners en het aantal personen dat gereanimeerd moet worden blijft maar oplopen.

Ik weet niet hoelang het duurde voor er een tweede rescue team aankomt om ons te vervangen. Maar het was de hoogste tijd: we waren bekaf.

De Sea King komt me halen om me weer aan wal te brengen. Ik beseft nog steeds niet echt wat er gebeurd is.

Ik heb geen tijd gehad om na te denken. Ik deed wat me het beste leek om te doen. Het geeft een zekere voldoening dat ik nog mee overlevenden uit het schip heb gehaald.

Die nacht van 6 maart 1987 ben ik enkele jaren ouder geworden.

De dag daarna deden we de afdaling van de Ourthe met mijn club Amphora.

Life goes on ...