

## PALPITTEN VOOR AARHUS

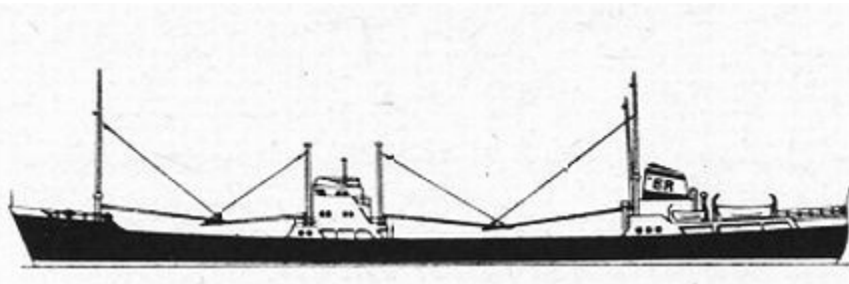


De 'Rio d'Oro' op de Robbenplaat

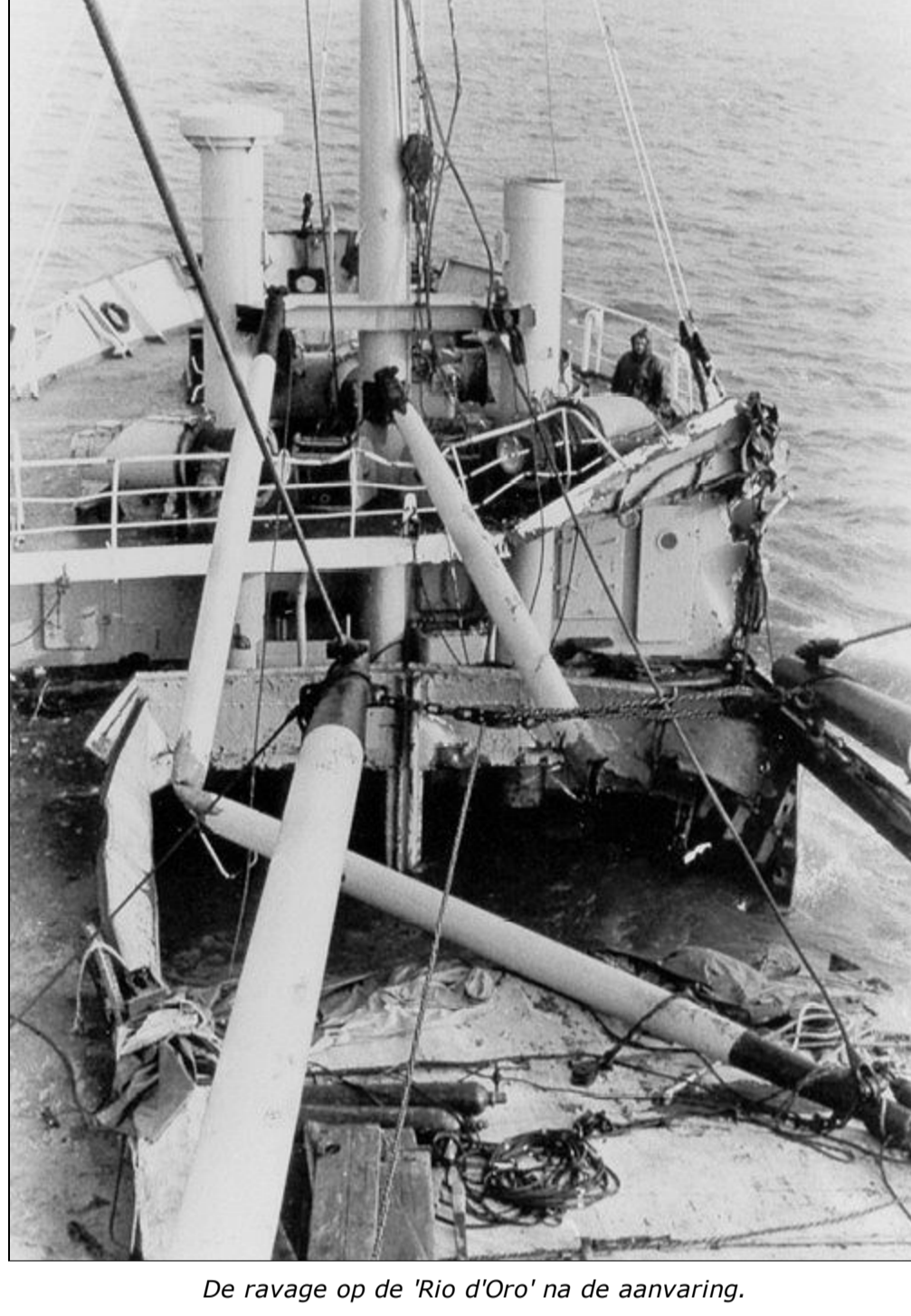
Het is een mistige dag die zondag de drieëntwintigste april van 1978. Een Grieks vrachtschip zoekt behoedzaam haar weg door de nevel op de E.T-route (Elbe-Thames) ergens boven Terschelling. Het schip met de naam 'Rio d'Oro' is een paar dagen geleden uit Bissau, West-Afrika vertrokken met in de ruimen een lading palmpitten bestemd voor de Deense haven Aarhus. De reis is tot nu toe voorspoedig verlopen en men hoopt aan boord de volgende dag in Aarhus te arriveren. Als de lading daar gelost wordt zal de opdrachtgever voor het transport betalen en, zo hopen de opvarenden van het schip, zal de reder hun een deel van hun achterstallige gage betalen. Maar het mag niet zo zijn. Een onverwachte gebeurtenis zal ervoor zorgen dat de 'Rio d'Oro' Aarhus niet zal bereiken.



De BORGESCH in het ijs van de Baltische Zee



Op 22 mei 1958 loopt bij scheepswerf Nobiskrug te Rendsburg een motorschip van stapel dat gedoopt wordt als 'Borgesch'. Het schip meet 2140 bruto-registerton en is 93 meter lang. De 'Borgesch' komt in de vaart voor de Duitse rederij H.M.Gehrckens onder de Duitse vlag. De schepen van Gehrckens voeren in de vijftiger en zestiger jaren veel op West-Afrika. Op de zijkant van de schepen was meestal met grote witte letters H.M.G. geschilderd. Over de jaren die het schip vaart voor zijn Duitse eigenaar zijn geen bijzonderheden bekend. In 1970 verschijnt de 'Borgesch' in de boeken. Dit omdat Gehrckens het schip dan verkoopt aan Compagnia Navigazione Maritima Brillantsea S.A. Deze herdoopen het schip als 'Rio d'Oro' en brengen het onder Panamese vlag. Rond 1975 schijnt de scheepvaartmaatschappij Brillantsea S.A. overgenomen te zijn door een andere geldschieter. Het is een Griek die de 'Rio d'Oro' onder de Griekse vlag brengt. Deze nieuwe eigenaar geeft niet veel geld uit voor onderhoud van het schip en ook in het uitbetalen van de bemanning is hij erg sloffig. Het schip wat op 23 april 1978 boven Terschelling op de Noordzee vaart is dan ook slechts een flets evenbeeld van wat eens een mooi Duits koopvaardijship was, altijd gründlich door zijn Duitse bemanning onderhouden.



De ravage op de 'Rio d'Oro' na de aanvaring.

De kapitein van de 'Rio d'Oro', die zich op die bewuste zondag op de brug bevindt, voelt zich daar in de mist op deze drukke scheepvaartroute niet op zijn gemak. Op zijn radarscherm zie hij drie schepen zijn kant opkomen. Pas als ze alle drie zijn gepasseerd voelt hij zich een stuk rustiger en gaat hij naar zijn hut om koffie te drinken. Dat wordt hem echter niet gegund. Met een geweldige klap boort zich een schip aan stuurboordzijde in het voorste ruim van de 'Rio d'Oro'. Het schip dat dit veroorzaakt heeft, het Poolse vrachtschip 'Iwonicz Zdroj', maakt zich door de motor achteruit te laten slaan weer los van de 'Rio d'Oro'. Alhoewel de Pool zware schade aan de boeg heeft opgelopen maakt het schip geen water en is niet direct in gevaar. Anders is het met de Griek waarvan het voorste laadgerei zwaar beschadigd is en in het voorste ruim een groot gat zit waardoor het zeewater naar binnen loopt. Waarom men op de 'Rio d'Oro' het Poolse schip op de radar niet heeft waargenomen is een vraag waar ook na onderzoek nooit een bevredigend antwoord op is gevonden. Op de noodsignalen die de 'Rio d'Oro' uitzendt reageert als eerste rederij Doeksen van Terschelling die hun snelle bergingsvaartuig de 'Zeehond' erop uit sturen. Aangekomen bij het Griekse schip maakt hij vast en sleept, later bijgestaan door de oude sleepboot 'Stortemelk', het onfortuinlijke schip de Waddenzee op. Op de Robbenhoek zetten de beide sleepboten de 'Rio d'Oro' veilig aan de grond. Het vrachtbootje van Doeksen de 'Noordvaarder' vaart inmiddels naar Harlingen. Hier gaat een ploeg ijzerwerkers van scheeps 'Welgelegen' aan boord met hun gereedschap, een staalplaat en een paar stalen balken. Dan gaat het richting Robbenplaat en daar aangekomen wordt het gat in de romp van de 'Rio d'Oro' zo goed en zo kwaad als mogelijk gerepareerd. Het ruim wordt zoveel mogelijk leeggeminkt en het schip kan dan naar Harlingen gesleept worden om zo een geslaagde berging tot en goed einde te brengen. De wal keert echter het schip, in dit geval is het de gemeente Harlingen die geen toestemming geeft om de 'Rio d'Oro' de Harlinger haven binnen te brengen. In Harlingen voorziet men problemen, zoals bijvoorbeeld de repatriëring van de bemanning, die zo gauw het schip in de haven ligt wel eens voor rekening van de gemeente zouden kunnen komen.



De lange winter van 1979 in de haven van Harlingen

Doeksen die de berging af wil ronden, de bemanning die nog veel geld van de Griekse reder krijgt en de eigenaar van de lading, zij allen hebben er belang bij dat het schip zo snel mogelijk naar Harlingen gaat. Alom verontwaardiging dus over de houding van de gemeente Harlingen. De bergers dreigen met juridische stappen en zelfs vanuit het verre Rotterdam klinkt gerommel. Iemand uit de havenkringen daar weet te vertellen dat Harlingen een rothaven is en dat Griekse reders ook een rotreputatie hebben. En zo wordt je naam door het slijk gehaald. Harlingen houdt de poot stijf en pas na een maand weten de partijen elkaar te vinden. Dan komt de 'Rio d'Oro' naar Harlingen gesleept door de oude 'Stortemelk' van Doeksen. Nog enigszins voorover hangend door het water wat nog in het voorste ruim zit, wordt het schip onder grote publieke belangstelling de Nieuwe Willemshaven binnengebracht. Daar wordt de lading palmpitten gelost en het beschadigde schip wordt daarna vastgelegd aan één van de houten windschermen die haaks op de Zuiderpijp staan. Achter de schermen wordt nu door de schuldeisers uitgevochten wie wat en hoeveel krijgt. De 'Rio d'Oro' ligt er verwaarloosd bij. Verdere reparaties blijft uit. Een paar maanden later wordt het schip verhaald naar de Visserijhaven. Daar blijft het dan de hele gure winter van 1979. Zal het schip ooit weer in de vaart komen of ligt er alleen nog maar een reis naar de sloper in het verschiet? De winter gaat en de zomer komt. In de boeken lezen we dat op 7 juni 1979 de 'Rio d'Oro' op een veiling verkocht is voor 200.000 gulden aan C.G. Englesos uit Griekenland. Wat de nieuwe eigenaar met het schip van plan is blijft nog een paar maanden onduidelijk. In september komt er echter leven in de brouwerij. Het schip wordt klaar gemaakt om naar Rotterdam gesleept te worden. Daar wordt ze gerepareerd en daarna weer in de vaart gebracht. In 1980, na reparatie, verlaat de 'Rio d'Oro' de haven van Rotterdam weer met op de boeg de nieuwe naam 'Annet'. De 'Annet' vaart nu voor Shiptrans Maritima Co. en nog steeds onder de Griekse vlag. Tweeëntwintig jaar is het schip dan. Oude vrachtschepen als de 'Annet' zijn dan alleen nog te exploiteren onder een goedkope vlag. Is er lading dan varen ze, is er geen lading dan worden de schepen opgelegd. Vastgemaakt aan een paar boeien liggen ze dan ergens in een blauwe baai aan de Griekse kust op en neer te dansen op de golven. Sommige liggen daar jaren tot ze van ellende zinken.



De 'Stortemelk' verlaat de haven van Harlingen na het afleveren van de 'Rio d'Oro'

De 'Annet' vaart echter verder. In 1981 krijgt het schip weer een nieuwe eigenaar. Dat wordt nu Pitsma van het bestaande en de voormalige 'Rio d'Oro' speelt zich af op Bermuda. Er is dan alweer een nieuwe eigenaar. Ostrava Navigation Co. heet hij en achterop het schip wappert dan de vlag van Honduras. De naam blijft 'Marifilip'. Als ze op weg is van Bermuda naar Santiago ontstaat er lekkage en de 'Marifilip' wordt teruggesleept naar Bermuda waar het schip op 28 juli 1983 aankomt. Bij Bermuda ligt de 'Marifilip' nog een tijd voor anker. Maar blijkbaar geeft niemand meer wat om het schip. Op 1 mei 1984 wordt de oude vrachtvaarder op last van de autoriteiten buiten de haven tot zinken gebracht. Dat is dan het vrachtoverloze einde van het schip dat zesentwintig jaar geleden als 'Rio d'Oro' naar Harlingen kwam.

## Alte Dame



Veel gelukkiger was een zusterschip van de RIO D'ORO die is gebouwd als BLEICHEN in 1958 ook voor de Duitse rederij H.M.Gehrckens. Ze heeft ook gevaren onder de namen CANALGRANDE en MARIPIEL. Het schip ging in 1964 naar Turkije. Ze is gekocht door de Stifting Hamburg ARCIPIEL en ze zal in Hamburg komen te liggen als museumschip. De foto komt uit de Marine News van maart 2007. Er is ook een website van. Even MS BLEICHEN bij google invoeren en je vindt het.