

Stephan Duijndam

EEN LEVEN IN HET TEKEN
VAN DE RAMP MET DE
ESTONIA

Iep van der Meer

Schrijver: Iep van der Meer
Eindredactie: Bianca Fennema
Coverontwerp: Iep van der Meer
ISBN: 9789403757407
© BIGtruck online magazine

Voorwoord

Dit is het verhaal van Stephan Duijndam, een trotse Nederlandse vrachtwagenchauffeur die al jaren door heel Europa zijn werk doet.

Tijdens een rit op jonge leeftijd maakte hij op 28 september 1994 de ramp met de Oostzeeveerboot MS Estonia mee.

Een ramp die zijn leven veranderde op een ingrijpende wijze.

In dit boek zijn verhaal, aangevuld met feiten en theorieën rondom de ramp en de tijd waarin alles plaats vond.

Inhoudsopgave

1	De Estonia.....	9
2	Het internationale wegtransport in de jaren 90	15
3	Stephan Duijndam.....	17
4	Tom de Klerk.....	23
5	Leemans Vriezenveen	27
6	28 september 1994	33
7	De reddingsoperatie	41
8	Het thuisfront.....	45
9	De (media)aandacht.....	49
10	Het leven na de ramp.....	55
11	De slachtoffers	61
12	Evaluatie van de reddingsactie	67
13	Onderzoek naar mogelijke oorzaken van de ramp	71
14	Van de schrijver	81
15	Copyright, bronnen en verantwoording	87

1 De Estonia

Estland

Estland is een jong land, pas in 1918 werd het zelfstandig maar in 1940 vielen de Russen het land binnen, gevolgd door de Duitsers een jaar later.

Na verdrijving van de Duitse troepen werd het land in 1944 opnieuw door Rusland ingelijfd waarna honderdduizenden Esten naar het Westen vluchtten. Eenzelfde enorme aantal werd in werkkampen geïnterneerd door de Russen.

Hun plaats werd ingenomen door Russen waardoor een derde van de bevolking in die jaren Russisch was. In de grote steden was dat soms zelfs de helft.

Tot de hervormingen van Michail Gorbatsjov die in 1990 aan het roer kwam was Rusland, waarvan Estland en de andere Baltische Staten Litouwen en Letland deel uitmaakten, een gesloten communistisch land.

Een jaar later stortte het Sovjetregime in door de zwakke financiële positie van de overheid wat leidde tot nieuwe, economische hervormingen. Het vrijgeven van de prijzen leidde meteen tot een verdubbeling ervan maar ook werden subsidies afgeschaft en werden er nieuwe belastingen geïntroduceerd. Verder werd de Roebel inwisselbaar met de Dollar en werden alle staatsbedrijven geprivatiseerd.

Hierdoor maakte de internationale handel met Rusland een enorme groei door, met als gevolg veel internationaal transport tussen West-Europa en Rusland.

Een groei die ook voor een aantal Nederlandse vervoerders werd omarmd. Honderden trucks reden sinds die tijd naar Rusland met bloemen, kleding en verse waren zoals groenten en fruit. De routes liepen vaak door Polen en Wit-Rusland, maar sommige vervoerders kozen voor de route via Zweden, en soms door Finland.

De link met Europa

Het toenemende verkeer tussen de landen aan beide kanten van de Oostzee zorgde voor een groei van het aantal veerdiensten. De Baltische staten Estland, Litouwen en Letland werden in 1991 onafhankelijk van het grote Rusland en traden op 17 september toe tot de Verenigde Naties.

Het begin was zwaar voor deze 'nieuwe' landen maar na een diepe crisis begon de economie in 1994 tekenen van herstel te vertonen. Een jaar eerder werd met het oog op herstel rederij Estline AB opgericht. Vanuit Tallinn werd een veerdienst opgezet naar Stockholm met het 'MS Estonia' gedoopte schip. Voor Estland was de Estonia een belangrijke link met West-Europa en het schip was op dat moment zo ongeveer de nationale trots.

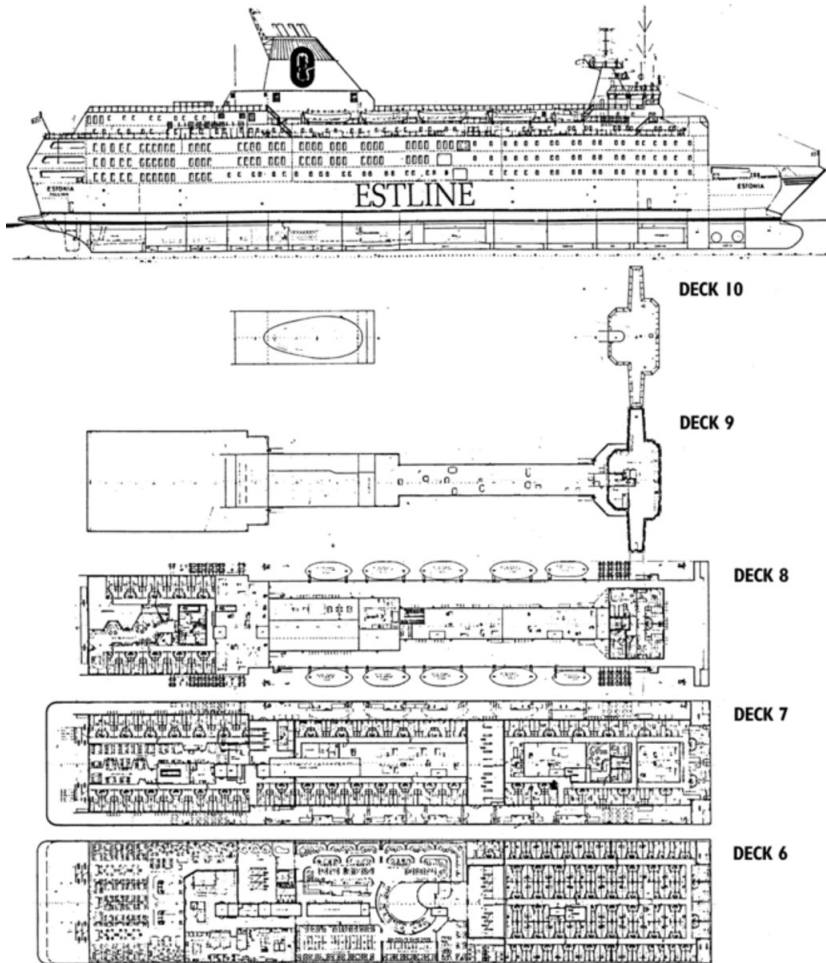
Het schip werd dertien jaar eerder in opdracht van Sally Rederij AB gebouwd in Duitsland op de Meyer Werft in Papenburg waar het in 1980 tot 'Viking Sally' gedoopt werd. Het was het grootste schip wat tot dan toe van stapel liep in Papenburg en iedereen was trots op deze enorme ferry.

Het was een typisch RoRo-schip dat ook geschikt was voor passagiers en daarmee was het eigenlijk een gecombineerd cruise-ferry schip. RoRo staat voor roll-on-roll-off, en dat kon heel eenvoudig door de opklapbare boeg die toegang gaf tot de autodekken.

Voertuigen konden door dit slimme ontwerp aan één kant het schip oprijden en er aan de andere kant weer af. Dat was een enorm voordeel bij het laden en lossen, want achteruitrijden of manoeuvreren aan boord was niet meer nodig waardoor tijd gewonnen werd. Veertien jaar later zou diezelfde openende boegdeur tot grote discussie leiden na de ramp.

Revolutionair schip

Het schip was 157,02 meter lang en 24,21 meter breed. Die lengte is, even voor de beeldvorming meer dan het dubbele van een Airbus A380, het grootste verkeerstoestel ter wereld.



Bron en copyrights: diagram van de MS Estonia waarop de 5 topdecks te zien zijn - CCA-SA 3.0 Silja Line.

Met negen dekken en capaciteit voor in totaal 2000 passagiers was het een enorme veerboot voor die tijd.

In totaal konden er maar liefst 460 auto's op het schip.

Vier MAN motoren met een vermogen van samen 23.000 pk maken een topsnelheid van maximaal 21,1 knopen mogelijk.

De restaurants, de nachtclub, de cinema en de hutten waren voor die tijd ongekend luxueus uitgevoerd en het was dan ook een revolutionair schip.

De veerboot onderhield aanvankelijk een dienst tussen het Finse Turku en de Zweedse havens van Mariehamn en Stockholm voor de Viking Line.