

DE SALEM EXPRESS EEN VERZONKEN MASSAGRAF

De bagageruimte ligt bezaaid met bezittingen van verdronken passagiers.

Veerboot de Salem Express heeft wel vijf keer een andere naam gehad, wat volgens zeelieden ongeluk brengt. Brand die uitbrak, een kade die geramd werd... Uiteindelijk zonk het schip in 1991 met vele honderden doden - waarvan nog steeds niet alle lichamen zijn geborgen. Hadden de zeelui dan toch gelijk?

De week liveaboord in Egypte zit er bijna op. De Thistlegorm was prachtig en bij Brothers werd ik omringd door Oceanische witpunthaaien. Op onze laatste dag staat de Salem Express op het programma. Bij de gedachte dat we op het wrak van een in 1991 gezonken veerboot gaan duiken, gaat mijn hart nu niet direct sneller kloppen. De beste duiken zullen we inmiddels wel al gehad hebben, toch? Niets blijkt echter minder waar. De Salem Express kent een dramatische geschiedenis. De 115 meter lange veerboot van Franse makelij werd in 1964 te water gelaten. Oorspronkelijk heette ze *Fred Scamaroni*, maar werd later hernoemd tot *Nuits Saint George*, *Lord Sinai*, *Al Tahra* en uiteindelijk de *Salem Express* in 1988. Men zegt dat het veranderen van de naam van een schip ongeluk brengt. Niet verwonderlijk heeft het schip dan ook een aantal incidenten meegemaakt voordat ze uiteindelijk zonk. In 1965 en 1970 brak er brand uit op het schip, in 1967 ramde ze tegen de kade in de haven van Ajaccio in Corsica en in 1980 liep ze vast bij het Engelse Ramsgate. De laatste drie jaar van haar leven deed ze dienst als veerboot tussen Saoedi-Arabië en Egypte.

DODENTAL: 464

Op 15 december 1991 vertrekt de Salem Express uit het Saoedische Jeddah en zet koers naar Safaga in Egypte. Aan boord zijn honderden pelgrims die na een bezoek aan Mekka terug naar huis keren. Dichtbij de Egyptische kust komt het schip in een storm terecht. De kapitein besluit de route in te korten door vanaf het zuiden Safaga binnen te varen in plaats van de gebruikelijke noordelijke route te kiezen. Dit brengt het schip echter gevaarlijk dicht bij enkele ondiepe riffen. Door de storm drijft het schip enigszins af van de geplande koers, en kort voor middernacht loopt ze tegen het rif. Hierdoor slaat de poort in de boeg open, waardoor er in rap tempo water het autocompartiment binnenstroomt. In slechts 20 minuten zinkt het schip in de ruwe zee en komt terecht op een diepte van 30 meter. Slechts 180 passagiers kunnen op tijd het zinkende schip verlaten. Honderden anderen gaan met het schip naar beneden en verdrinken.



De stuurhut van het enorme wrak.



Eén van de kranen van de reddingsboten.

Het officiële dodental wordt vastgesteld op 464, maar volgens ooggetuigen waren er veel meer mensen aan boord dan toegestaan. In de dagen na de ramp worden honderden lichamen geborgen, maar de bergingsactie wordt vroegtijdig afgebroken als blijkt dat het te gevaarlijk is om sommige delen van het schip binnen te gaan. Als gevolg liggen er nu nog steeds menselijke resten diep in het schip.

RILLINGEN

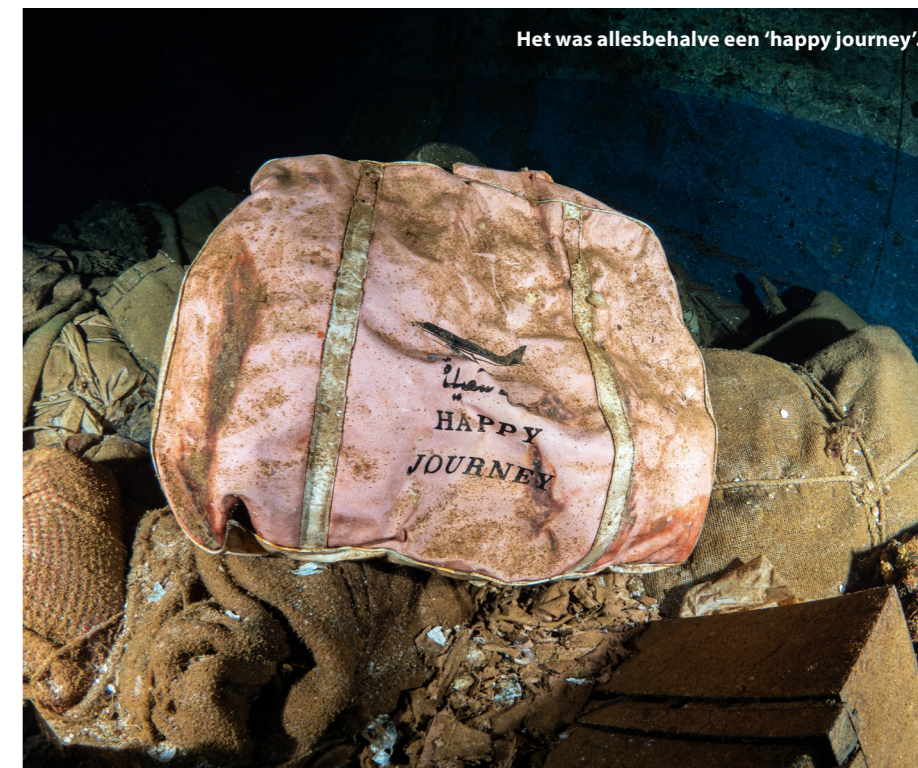
Na een uitgebreide briefing over deze tragische geschiedenis is het tijd voor de eerste duik. We dalen af en zwemmen naar de achtersteven, waar de ingang van het bagageruim zich bevindt. Voordat we naar binnen gaan, zwemmen we een rondje langs de twee enorme propellers, die prachtig begroeid zijn met harde koralen. Het schip ligt op haar stuurboordzijde, dus de indeling is een kwartslag gedraaid. In een lange rij achter

„ Slechts 180 passagiers konden op tijd het zinkende schip verlaten

elkaar gaan we naar binnen. Ondanks dat we allemaal lampen bij ons hebben, moeten mijn ogen toch even wennen aan het donker. We zijn de eerste duikers van de dag, dus het zicht is gelukkig nog goed. In rustig tempo zwemmen we door de bagageruimte, die bezaaid ligt met bezittingen van passagiers. Overal liggen koffers met kleren, links tegen de muur een Koran, daarnaast een radio, zelfs een kinderwagen. Ik vraag me af of het kind de ramp heeft overleefd, of dat het nog steeds vastzit in een kamer diep in het schip. Een rilling loopt over m'n rug. Dan schijn ik mijn lamp op een lichtroze tas met het opschrift *happy journey* en bedenk ik me hoe raar het eigenlijk is om hier te duiken, op een plek die voor veel mensen hun laatste rustplaats is. Na zo'n 10 minuten zwemmen komen we achter in het ruim aan, waar een grote



Duiken door de bagageruimte.



Het was allesbehalve een 'happy journey'.

berg koffers en weekendtassen op elkaar ligt. Hoeveel mensen zijn er wel niet aan boord geweest gezien al deze bagage? We draaien ons om en zwemmen een klein stukje terug, waar we via een uitgang bovenin weer het daglicht bereiken en de griezelige duisternis achter ons laten. Boven het schip zwemmen we langs de kranen waar de reddingsboten

oorspronkelijk aan hingen. Deze liggen nu op de bodem, allen ongebruikt. Het schip is na 28 jaar op sommige plekken al mooi begroeid met koralen in alle kleuren van de regenboog. We zwemmen richting de stuurhut, de boeg en vervolgens via het anker aan de bakboordzijde terug naar de aanmeerlijn van de boot. Eenmaal terug aan boord is het muisstil. Normaal praat

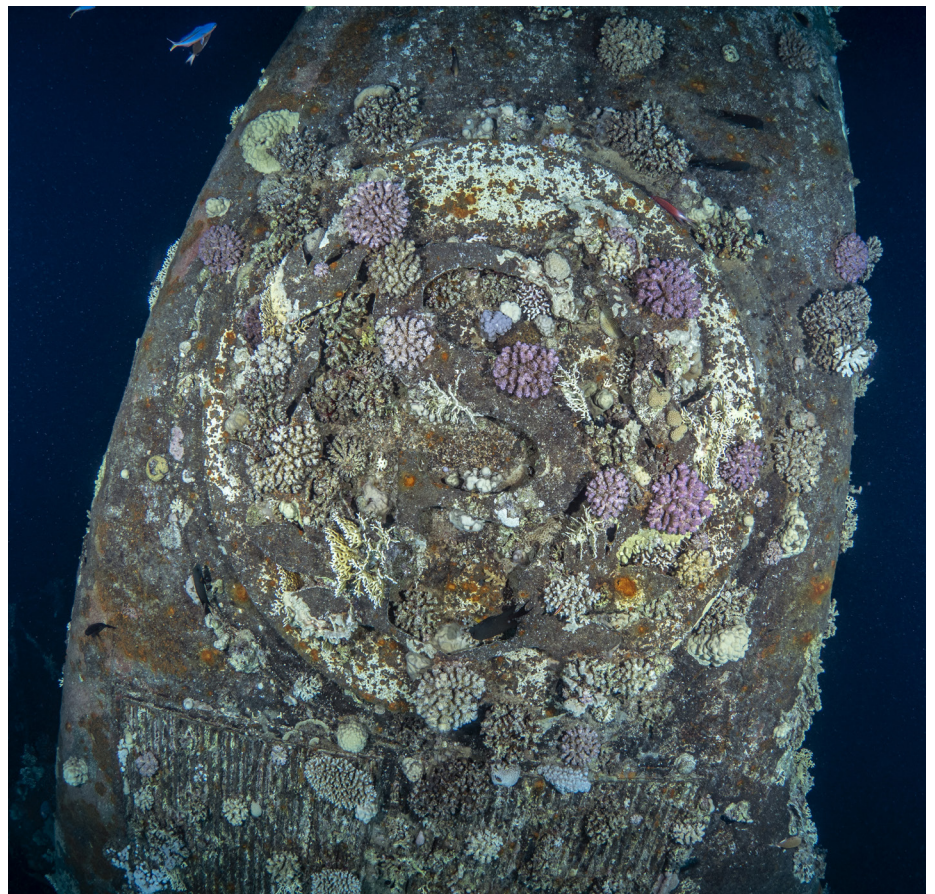
Het logo van de Samatour Shipping Company, inmiddels prachtig begroeid met koraal.

iedereen na afloop enthousiast na achter op het dek, maar deze keer kun je een speld horen vallen. Het was geen leuke duik, ook niet mooi of spectaculair, maar zeer indrukwekkend en speciaal.

INDRUKWEKKEND

Na het ontbijt maken we ons klaar voor de tweede duik op het wrak. Dit keer staan de cafetaria en de stuurhut op het programma. Deze zijn een beetje lastiger te beduiken aangezien de ruimtes wat smaller zijn. De ingang van de cafetaria wordt bewaakt door een enorme barracuda, die op z'n gemak wegzwemt als we dichterbij komen. De tientallen lege tafels, vastgeschroefd aan de vloer die nu onze linkermuur vormt, zorgen voor een enge sfeer en geven me het gevoel alsof ik in de Villa Volta in de Efteling ben. Hoeveel mensen zouden hier hun laatste maaltijd hebben genuttigd? Aan het eind zwemmen we langs de bar aan de bovenkant er weer uit, waarna we richting de stuurhut gaan. Deze duiken we van diep naar ondiep. De stuurhut is nog nauwer en daarom kunnen we alleen recht omhoog zwemmen. Er is op sommige plekken zelfs bijna geen ruimte om te draaien. Links en rechts hangen nog wat losse kabels, dus we moeten oppassen niet verstrikt te raken. Op deze plek werd de beslissing genomen om van route te veranderen; hier begon de tragedie op die noodlottige nacht in 1991. Eenmaal door de smalle opening aan de bovenkant, besluit ik nog een keer naar de achtersteven te gaan en kijk ik nog een laatste keer in het bagageruim voordat ik de duik beëindig.

De Salem Express is één van de meest indrukwekkende duiken die ik in mijn leven heb gemaakt. De meningen over duiken op dit wrak zijn verdeeld. Veel mensen vinden het onacceptabel dat er gedoken wordt en plezier wordt gemaakt, terwijl er zich nog talloze lichamen in het schip bevinden. De meningen in onze groep zijn ook verdeeld. Ik denk dat zolang het schip met respect bedoken wordt en de bezittingen in het bagageruim niet als souvenirs meegenomen worden, het een mooie manier is om de gedachte aan deze mensen en deze verschrikkelijke tragedie in leven te houden.



Het anker aan de bakboordzijde.