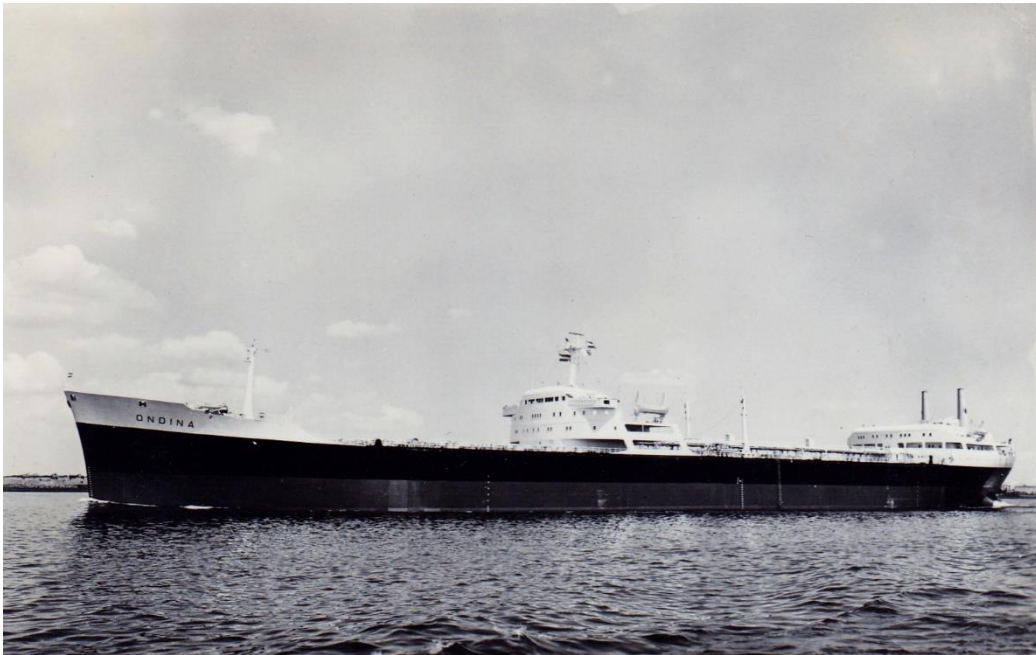


## Brand aan boord van het ss Ondina te Sriracha - Thailand



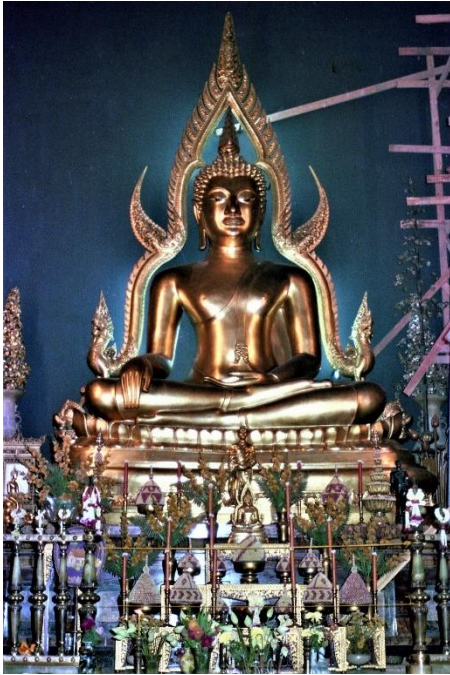
In februari 1975 was het weer zover, de brief van kantoor dat het verlof erop zat en dat mijn volgende schip het ss Ondina zou zijn, enige jaren het Vlaggeschip van Shell Tankers. Het schip had crude geladen in de PG (Perzische Golf) bij Umm Said (Qatar) met bestemming Sriracha Thailand.

Eind februari vertrok ik vanaf Schiphol naar Bangkok. Eenmaal geland werd ik door de agent naar een hotel in de stad gebracht met de mededeling dat het schip nog niet was gearriveerd en pas over een aantal dagen werd verwacht. Deze onverwachte meevaller gaf mij de gelegenheid Bangkok te verkennen.

De volgende dag nam ik een taxi en liet me naar de hoogtepunten van de stad rijden.







Aan het einde van de dag kon ik geen tempel en Bhuda meer zien.

Na een paar dagen werd ik opgehaald door de agent en werd naar de havenstad Sriracha gebracht in de Golf van Thailand ten zuidoosten van Bangkok.





Eenmaal aan boord ging ik de hondenwacht (12.00-16.00 uur/00.00-04.00 uur) lopen als 5<sup>e</sup> werktuigkundige samen met de 3<sup>e</sup> wtk.

Toen ik om middernacht op wacht kwam was het lossen van het schip net begonnen en stonden de ladingpompen al bij. Het lossen moest met beleid worden gedaan, want Umm Said crude stond bekend om zijn explosieve karakter. Het gevaar op statische elektriciteit in een ladingtank was bekend als het vloeistofniveau te snel daalde.

Opeens ging er een trilling door het schip en werd vrijwel onmiddellijk brandalarm gegeven.

Ik snelde naar het onderste dek in de machinekamer om de brandbluspompen te starten. De “water aan dek” pomp stond al bij, maar nu was er meer druk en capaciteit nodig.

Al snel kregen we te horen dat er een ontploffing was geweest in een BB-wingtank vlak voor de brug midscheeps. Het tankdeksel was gelanceerd en via de commandobrug weer op dek gevallen. De vlammen sloegen echter uit het tankhoofd van de bewuste tank. Gelukkig waren de stuurlieden en de uit de slaap gewekte dekbemanningsleden snel in staat het vuur te blussen.

Inmiddels had ik samen met de 3<sup>e</sup> wtk de ladingpompen afgezet.

Ik had m'n vuurdoop gehad op mijn eerste wacht.

Het schip kreeg opdracht van de autoriteiten om ten anker te gaan in de baai op veilige afstand van de raffinaderij en verdere orders af te wachten.

Het was duidelijk dat er voorlopig niet verder gelost zou worden. Via de marconist werd contact gelegd met het rederijkantoor om het voorval te melden en ook van hen verdere instructies te krijgen.

Er ging een aantal dagen overheen voor we wisten waar we aan toe waren.

Inmiddels hadden we bezoek gekregen van bootjes met handelswaar langsij en “studentes” die in dat soort landen aan boord kwamen om “wat bij te verdienen”. De 3<sup>e</sup> stuurman had al snel verkering en de dame bleef, in tegenstelling tot de andere dames, aan boord slapen.

Dit ritueel herhaalde zich vrijwel elke dag. Op die manier werden ook sokken gestopt en verstelwerk verricht.

Op een gegeven moment kwam het bericht uit Rotterdam dat er een mobiele Inert Gas installatie vanuit Nederland zou worden verstuurd onder begeleiding van een bergingsinspecteur van Smit Internationale. Het bleek inspecteur Walenkamp te zijn, een in die tijd beroemde persoonlijkheid, die al meerdere internationale maritieme calamiteiten had weten op te lossen.

Na enige weken kregen we de spullen met een bok aan boord. Het waren de Inert Gas generator en een lading vol met pijpleidingen en koppelingen. Onder leiding van de heer Walenkamp werd een heel leidingnetwerk opgebouwd en aangesloten op de IG-generator. Boven op de lading tanks werden de leidingen aangesloten op de PV ventilatie pijpen. Elke lading tank heeft namelijk een veiligheidsklep (PV klep) die boven- en onderdruk voorkomt in de tank bij laden en lossen. Het was een heel karwei om alle PV kleppen te demonteren en de IG-leidingen aan te sluiten.



Uiteindelijk na 6 weken voor anker te hebben gelegen, mocht het schip na uitgebreide testen en inspecties de IG unit starten en de ladingtanks voorzien van een deken van Inert Gas. Het gas is het zuurstofarme uitlaatgas van de IG-generator, dat voor het de tanks in gaat ook nog wordt gewassen.

Onder die condities mocht het schip weer voor de kant om het grootste deel van de gevaarlijke lading veilig te kunnen lossen.

Gezien deze ervaringen werd een aantal andere schepen tijdens een dokbeurt of direct bij de nieuwbouw, ook uitgerust met een IG systeem.

Een bijzondere ervaring rijker hebben we onze reis daarna zonder verdere problemen voortgezet.