

Ondina

Vaartijd van 29 mei tot 11 november 1961.



Rederij: Shell Tankers N.V.
 Werf: Rotterdamsche Droogdok Maatschappij jaar 1961 bouwnr. 298
 Tonnage: B. 31.312 D. 48.870 N.
 Afmetingen: L. 228 B. 31,24 H. 15,70
 Roepletters: PGNB
 Machine: 2 R.D.M.-Pametrada turbines, 16.000 PK
 Snelheid: 16 kn.
 Radio: Hoofdzender Marconi Globespan, noodzender Marconi Reliance
 ontvangers Philips BX-925 en H2L7UK, auto-alarm Redifon AL-27,
 richtingzoeker Marconi Lodestar, Echolood Kelvin & Hughes MS-26B,
 sloepzender Salvita
 Radar: Raytheon type 1602 en 1605, 10 cm en 3 cm, gekoppeld

Route:	30 mei – 2 juni	proefvaart
	10 juni	vertrek Rotterdam
	28 – 29 juni	Mena al Ahmadi
	18 – 19 juli	Fawley
	5 – 8 augustus	Mena al Ahmadi
	23 – 24 augustus	Pernis
	11 – 12 september	Mena al Ahmadi
	4 – 5 oktober	Isle of Grain
	22 – 23 oktober	Mena al Ahmadi
	10 november	Europoort (afgemonsterd)

Kapitein: P.J. Boudier (commodore)
 1^e stuurman: K. Drent
 2^e " J.J. Osinga
 3^e " J. Vaandrager – L. Becker
 4^e " J.P. Hendriks
 Hfd. Wtk.: Th. van der Gaast

2 ^e	„	P. van der Hout
3 ^e	„	J. Swagers – J. Vos
4 ^e		J.A. Bieze – H. Steenhuis
5 ^e	„	P.F. Buil – P. van der Hoeven

Tijdens de proefvaart was het slecht zicht, dus beide radars aan en extra uitkijk op de bak en de brug. Tijdens zo een proefvaart zijn er vele genodigden aan boord, zelfs zoveel dat er wettelijk verplicht een arts aan boord moet zijn. Een van de onderdelen van de proefvaart is de snelheidsproef. Dan wordt alles uit de machines gehaald – er wordt zelfs speciale brandstof voor gebruikt – teneinde gegevens te verkrijgen over maximaal vermogen en snelheid.

Dat gaf een rare situatie: topsnelheid draaien, terwijl goed zeemanschap vereist dat behoedzaam wordt gevaren en mistseinen worden gegeven. Nu was er, behalve de Ondina, nog een schip bezig met een proefvaart op de Noordzee. En dat schip kwam in aanvaring met een vissersboot. Visserman in de prak en mensen over boord, dus: NOODVERKEER oftewel SOS.

Het radiobericht aan de kapitein overhandigd, die onmiddellijk – in overleg met de directeur van Shell Tankers, de heer Larive – de machinekamer opdracht gaf om gereed te zijn om te manoeuvreren. De mensen van de RDM de pest in, want hun hele programma liep zo in de war. Alle gasten moesten van de brug, en degenen die tegenstribbelden werd door meneer Larive duidelijk gemaakt dat ze weg moesten wezen. (Over de heer Larive volgt straks nog een verhaal). Er werd de motorsloep buitenboord gedraaid, bemand en tot vlak boven het water neergelaten, om zonodig in actie te kunnen komen.



1e stm.Drent (staand), 3e stm.Vaandrager aan het roer,
3e wtk Swagers (aan bakboord), 4e wtk Bieze (aan stuurboord)
en een onbekende matroos (?)

Intussen was de koers natuurlijk gewijzigd om in de buurt van de plek van het ongeluk te komen. Gelukkig kreeg ik korte tijd later het radiobericht door, dat iedereen veilig aan boord was genomen door het schip dat bij de aanvaring betrokken was.

De heer (Hans) Larive was niet zo maar een directeur: als jong marineofficier moest hij, na de capitulatie in 1940 op erewoord beloven geen activiteiten tegen de Duitsers te ondernemen. Dit weigerde hij (en een aantal anderen) en werd prompt naar een krijgsgevangenenkamp in Duitsland afgevoerd. In oktober 1940 ontsnapte hij, maar werd vlakbij de Zwitserse grens weer gepakt en nu in Colditz gevangen gezet. Daar ontsnapte hij in augustus 1941 en wist uiteindelijk Gibraltar te bereiken. In december van dat jaar werd hij op zijn verzoek ingedeeld bij de Nederlandse MTB's (MotorTorpedoBoten). Vanuit Engeland heeft het flottielje waar hij het commando over voerde een aantal spectaculaire acties tegen de Duitsers uitgevoerd. In 1942 werd hij bevorderd tot Ltz I (luitenant ter zee eerste klasse). Hij was drager van de Militaire Willems Orde 4^e klasse, ridder in de Orde van Oranje-Nassau, Bronzen Kruis, Distinguished Service Cross.

Op de eerste uitreis, van Rotterdam naar Port Said, deden zich geregeld problemen met de radar voor. Als die lang had aangestaan, raakte een hoogspanningsbuis defect. De hele boel doorgemeten, maar ik

kon geen oorzaak vinden. Dus nieuwe buis er in en dan werkte het weer een tijdje. Dat ging zo een paar keer, en de voorraad reservebuizen begon aardig te slinken. In Port Said een mannetje van Raytheon erbij. Die was best slim, want hij ging niet in de radar zoeken, maar in de generatoren. Wat bleek? Die hele zoi was in Rotterdam op walspanning ingesteld. Nu is op in Nederland de netfrequentie 50 Hz. Het boordnet draaide echter op 60 Hz! Dat was net een beetje te veel van het goede. Raytheon-mannetje heeft alles goed ingesteld, en er deden zich verder geen problemen meer voor. Naar zijn mening waren de RH-mannekes die dit zo hadden verknoeid "a couple of amateurs". Ik had wel in de tussentijd per telegram een doos nieuwe buizen bij RH aangevraagd, en die kwamen gelukkig in Port Said aan boord. Vanuit Mena al Ahmadi een uitvoerige brief naar RH geschreven en het commentaar van de Raytheon technicus letterlijk geciteerd. Of er in Rotterdam daardoor nog een bui slecht weer is losgebarsten, heb ik nooit vernomen.

Tijdens die eerste reis deed zich nog een vreemd geval voor, maar dat had niets met de apparatuur te maken. Mijn haar begon uit te vallen. Hele plukken kon ik er zo uittrekken. Een rare gewaarwording, maar het deed geen pijn. Het zag er wel raar uit, waarop kapitein Boudier aanbood om de rest er met de tondeuse af te halen. Gevolg was dus wel een kale sparks! Tot grote hilariteit van de Chinese crew: Ha, Marconi no more hair! Later bleek dat dit een gevolg was van de voedselvergiftiging die ik op de Abida had opgelopen.



Kaartavondje. Kapitein Boudier met eega, 3e stm. Becker, 4e wtk. Steenhuis en (op de rug gezien) 2e stm Osinga. Aan de leestafel links 3e wtk. Swagers en sparks.



De messroom. Aan de linkertafel ??, 3e st. Becker en sparks. Aan de rechertafel o.a. 4e wtk. Steenhuis

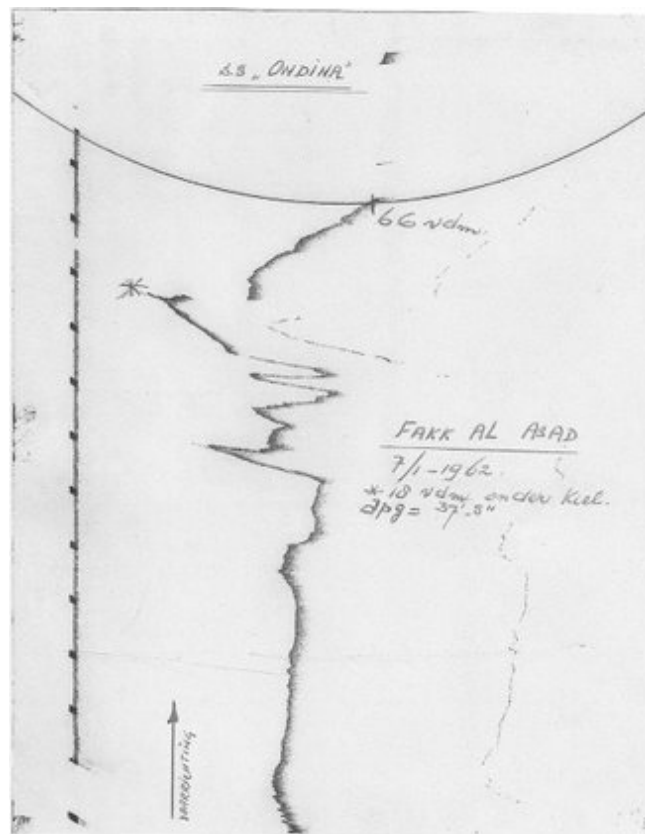


Aan de hogedruktafel v.l.n.r.: onbekend, 1e stm. Drent, 2e wtk. Van der Hout, hfd.wtk. Van der Gaast. Aan het hoofd: kapt. Boudier, dan op de rug gezien v.r.n.l.: mevr. Boudier, onbekende, mevr. Drent. Aan de kleine tafel v.l.n.r.: 5e wtk. Buil en 4e wt. Bieze

Om de Perzische Golf in te komen, moet je door Straat Hormuz. Er zijn overigens zeker 10 manieren om dit te spellen; ik gebruik hier maar de meest gangbare. In die Straat is genoeg ruimte om in te halen en te passeren. Er is echter nóg een manier om de Perzische Golf in (of uit) te komen, namelijk door een heel smal steegje, Fakk al Asad genaamd. Dat bevindt zich tussen het schiereiland Musandam en het eilandje Jazirat Musandam. Je kunt er wel door, maar ruimte om in te halen of te passeren is er niet. Maar het is wel een (iets) kortere route. Hierbij een stuk van de zeekaart en van de echolood recording en een foto van Fakk al Asad, die ik van Jens Osinga en Jan Bieze heb gekregen.



Kaart met ingetekende koers; uitgaand.



Recording echolood. Denk om de drempel: zie *



Links: Jazirat Musandam - rechts het vasteland.

Zoals hierboven staat, maakten we vier reizen naar Mena al Ahmadi en terug naar Europa. Ik had het prima naar mijn zin op dit schip en baalde dan ook vreselijk, toen ik te horen kreeg dat ik afgelost zou worden door een Radio Officier 1^e klasse. Shell zou kenbaar hebben gemaakt dat op het vlaggenschip een eerste klasser moest varen. Veel later zou blijken dat dit pure verzinsels waren. Ik was er knap chagrijnig over en liet dat tegenover RH ook blijken. Waarom hadden ze er dan niet vanaf de eerste reis een eerste klasser op gezet, dan had die in zijn oneindige wijsheid die ellende met de radar op kunnen lossen. Ik kreeg een paar weken verlof; zeker om de pijn te verzachten. Vreugdevolle mededeling: ik zou geplaatst worden op de Vitrea, die nog moest worden afgebouwd en een paar weken later zou gaan proefvaren. Maar wel eerst nog een kustreis met een KNSM-bootje: de Chiron.

Op 8 mei 1962 (zelf voer ik toen op de Vitrea) om 05.58 uur kwam de Ondina nabij Gibraltar in aanvaring met een andere tanker. Van Jan Bieze kreeg ik de onderstaande foto's, die hij na deze aanvaring maakte. Stuurboord tanks 7, 8 en 9 waren lek.





Memoires maritimes.