
Brann M/T Thorshøvdi juli 1977

Tekst Otto H. Berntsen, slik jeg husker det.

M/T Thorshøvdi 102.000 dwt tilhørende rederiet Thor Dahl var utsatt for en dramatisk maskinroms brann utenfor Vest-Afrika 4. Juli 1977.

Jeg var 2. maskinist om bord. Her er min historie slik jeg nå etter mange år husker den.



MT Thorshøvdi.

Kilde : *Lardex.net*

Brannen:

Det er kveld ombord på M/T Thorshøvdi som går i ballast, det er tre døgn siden vi avgikk Philadelphia. Sitter på lugaren og slapper av jeg har E0 vakt, skal snart gå runden i maskin før jeg tørner inn for kvelden, alt virker normalt. Plutselig aner jeg uro samtidig går E0 alarmen på lugaren min, jeg kvitterer og begir meg til maskinrommet, underveis hører jeg at ting ikke er som det pleier. Hovedmotoren oppfører seg rart med lyder som ikke skal være der, ennå hører jeg kun maskinroms alarmen. Jeg går via skifterommet og inn i maskinrommet, det er et stykke ned til kontrollrommet det er en leder som fører ned til en rist som går fra forkant og akterover langs maskintoppen med en leder som fører ned til toppristen. I det jeg går inn i maskinrommet aner jeg at her er det noe som er alvorlig galt. Jeg tenker, nå må jeg komme meg raskt ned i kontrollrommet og finne ut av dette. Det rekker jeg aldri, i det jeg er på vei ned på topp rista skjer ting raskt og ukontrollert, smell flammer og tjukk røyk, brannalarmen går. Jeg må ta et valg og velger å returnere opp fra maskin skjønner at her nede har jeg ingen ting å gjøre. Det valget viser seg å være riktig, på vei opp og over rista som fører opp får jeg store problemer, flammer og røyk slår opp og jeg føler at nå er det slutt. Bestemmer meg for å ta t-skjorta over hodet og klarer på den måten å lage et slags filter slik at jeg klarer å komme meg opp i skifterommet, der møter jeg maskinsjefen. Hostende forklarer jeg hva som er på gang, han prøver å gå inn i maskinrommet men det går ikke, nå er det full fyr i maskinrommet. Hva som egentlig skjedde etter dette er noe vagt for meg, men husker at jeg hadde en samtale med maskinsjefen og 1. maskinisten om tilstanden. Ledelsen om bord med kaptein og maskinsjefen i spissen blir enige om at skal vi ha den minste tjangs for å lykkes med slukkearbeidet er eneste løsning å løse

Brann M/T Thorshøvdi juli 1977

Tekst Otto H. Berntsen, slik jeg husker det.

ut CO₂ anlegget i maskinrommet. Vi har imidlertid et problem før vi kan løse ut CO₂ anlegget. Thorshøvdi har en maskinroms luke i akterkant av skorstein, denne sto åpen og flammene sto opp gjennom luka flere meter over overbygningen som er ca. 20 meter høy. På dette tidspunktet var dekket over maskinrommet nå blitt så varmt



Maskinromsluka.

at malingen smeltet, luka måtte stenges, men hvordan. Vi måtte få på vann og starte kjøling av dekket og luka slik at vi kunne komme bort å prøve å få stengt den. På dette tidspunktet var båten "død" og dermed fikk vi ikke vann på brannvannsystemet, heldigvis var den dieseldrevne brannpumpa forut under bakken intakt og den ble startet. Etter hvert fikk vi vann på slangene og gikk i gang med arbeidet å få stengt luka. Det å stenge den luka med flammer som sto opp gjennom den var ingen

enkel oppgave, men noen ganger skjer det ting som nesten ikke lar seg forklare, flammenes intensitet avtok og vi fikk etter hvert løsnet kroken som holdt luka oppe. Da oppdaget vi problem nr. 2, luka hadde slått seg og det var bare mulig å få terser på den ene siden, vi jobbet som gale for å sikre luka da noen skrek "hopp unna", plutselig hører vi en lyd jeg aldri glemmer, det kom et drønn og luka for opp, da tenkte jeg og sikkert mange med meg at nå er løpet kjørt. Noen ganger er hellet med oss, igjen døde flammene ut og det viste seg at luka hang på plass og hadde greid seg, men skjev var den. Vi fikk satt på de terser som det lot seg gjøre å få på plass. Hvordan få den tett var spørsmålet som nå ble stilt, jo vi fikk bragt opp røykdykkerdrakter lagt disse rundt og spylte over med vann hele tiden i håp om at dette holdt tett. Siden fikk jeg opplyst at CO₂ var blitt satt på mens vi holdt på med luka, og det tror jeg var med å hjelpe oss slik at flammene avtok og vi klarte å sette på luka.

Ikke før vi var ferdig med dette dukket neste problem opp, vi mister brannvannet. Maskinistene ble sendt forut for å se hva som var galt. Nødbrannpumpa står i et rom forut under bakken der er det kun er en nedgang via ei luke på bakken og i det rommet var det blitt fryktelig varmt. Det viste seg at motoren hadde mistet alt kjølevann men til alt hell var den fremdeles i gang men med lite og ujamn turtall. Hva gjør vi nå, 1. maskinisten som var av det gamle slaget med masse erfaring og som aldri ga seg fikk etter hvert rigget til pøser og fikk heist opp sjøvann som vi helte på kjølesystemet og jammen våknet ikke motoren til liv og pumpa begynte å levere vann igjen, men det vannet vi helte på lakk ut igjen. Vi var to 2 maskinister og vi fikk nå i oppgave å sørge for kjøling av motoren ved å helle på vann hele tiden. Vi fikk ordnet med mer folk og flere pøser og byttet på å stå i luka å trekke pusten og gå inn og helle vann på og over motoren, det var en utfordring å holde på med for i det rommet var det nå blitt mye eksos i tillegg til varmen. Vi holdt det gående en god stund, men etterhvert saltet kjølevannsystemet igjen og det var kun et spørsmål om når den vill stoppe for godt. Dette ga jeg beskjed til kaptein om og spurte om behovet for vann fortsatt var tilstede. Kaptein skulle undersøke dette og

Brann M/T Thorshøvdi juli 1977

Tekst Otto H. Berntsen, slik jeg husker det.

etter en stund meldt han tilbake at de ment brannen var slukket og vi kunne stoppe pumpa om vi mente den lot seg starte igjen. Det var det ikke mulig å si noe om, men sannsynligheten for at den snart ville stoppe likevel, var meget stor. Der og da ble vi enige om å stoppe pumpa men vi skulle være stand by på bakken. Lettelsen var stor, brannen var slukket.

Nå som ting roet seg og vi hadde fått kontroll merket jeg hvor utslitt jeg egentlig var. Hvor lenge vi hadde holdt på vet jeg ikke, men mange timer var det blitt. Hvor skulle jeg sove, vi måtte være i nærheten av brannpumpa. Jeg fikk rigget til med en seng laget av filler under reserveankret. Kaptein hadde beordret alle som ikke hadde direkte oppgaver med slukkearbeidet om å oppholde seg på tankdekket. Det var mange som hadde søkt ly under rørgata og ellers der hvor det var mulig. Heldigvis var sjøen ganske rolig med kun noe tung dønning.

Møkkete våt og sliten la jeg meg i "senga", tankene surret rundt i hodet og jeg hadde vanskelig for å sovne, men til slutt merket jeg at søvnen var på vei. Plutselig hører jeg kapteinens stemme i UHF'en *"Otto vi må ha i gang brannpumpa"* jeg kvitterte for beskjeden og fikk samtidig beskjed om at det var varmeutvikling på skottene i bysse og messeområdet brannen hadde blusset opp i innredningen.



Messa

Jeg fikk varslet de andre og vi gikk for å starte opp brannpumpa. Når jeg kikket ned i rommet der pumpa sto tenkte jeg den får vi aldri i gang igjen. Motoren var nesten dekket av salt. Etter noen forsøk starter motoren, og igjen måtte vi fylle på med sjøvann. Heldigvis var ikke brannen i innredningen større en at de klarte å slukke den. Gleden var derfor stor når beskjeden kom om at vi hadde klart dette uten noen personskader.

Livet om bord etter brannen var slukket:

Nå som brannen var slukket måtte vi den første tiden holde oss på tankdekket, her rigget vi oss opp med firhjulstraller som bord og stoler som vi fant rundt omkring. De fleste tok hendelsen med fatning, men en del var også preget av hva vi hadde vært gjennom.

Brann M/T Thorshøvdi juli 1977

Tekst Otto H. Berntsen, slik jeg husker det.



Servering av
stormsuppe

Under brannen hadde gnisten oppholdt seg i radiatorrommet og sendt ut SOS, og blant de som svarte var Sugela en syd afrikansk båt, de hadde satt kursen mot vår oppgitte posisjon og kunne være her i løpet av tjueseks timer.

Vi hadde også kontakt med en Hollandsk taubåt som kunne hjelpe oss bare kaptein ville fylle ut Lloyds Open Form slik at de kunne få bergingslønn, det hendte ikke.

Sugela kommer til syne, vi er ikke alene lenger, de legger seg i ro like ved oss og setter ut redningsbåten sin og kommer over med vann og bagetter. Vi blir alle samlet på poopen for et herlig måltid etter å ha levd på sjokolade og brus.

Skipperen blir med over til Sugela for å kontakte rederiet. Han kan fortelle oss at Thorshammer, en av rederiets båter var på vei til oss. Da de kom opp på siden av oss hadde de der om bord laget stormsuppe som ble brakt over i store melkespann, alle storkoste seg.

Thorshammer og Sugela forlot oss etter hvert, etter at kaptein ga beskjed om at vi hadde slukket brann og alt var under kontroll.



Taubåten

Den Hollandske taubåten hadde nå fått oppdraget om å ta oss under slep til Dakar.

Brann M/T Thorshøvdi juli 1977

Tekst Otto H. Berntsen, slik jeg husker det.

Etter hvert som dagene gikk kom også behovet for mer mat, tanken om å ta seg ned i provianten ble luftet, kunne det være mulig. Dette lot seg gjøre via en nedgang fra poppen. Vi greide også å komme inn i innredningen og derved finne fram friskluftsutstyr og gode lommelykter. Et par mann meldte seg til å gå ned i provianten. Etter en stund kom de opp igjen med masse god mat deriblant biffkjøtt, men det var jo ikke stekt, hvordan i all verden skulle vi få det til. Under bakken hadde vi noen tomfat som vi klarte å ta toppen av, ristene fra en av vinsjene litt trallverk og vips så hadde vi grill. Byssepersonalet tok oppgaven og ordnet et måltid som sent vil glemmes.

Det spørsmålet som etter hvert meldte seg var om det kunne la seg gjøre å ta seg inn og ned i maskinrommet. Det ble besluttet at før vi åpnet opp for utlufting av brannområdet måtte det gjøres en inspeksjon med fullt friskluftsutstyr. Maskinsjefen spurte om jeg kunne bli med siden 1. maskinisten ikke følte seg helt vel.

Maskinsjefen og jeg rigget oss til med friskluftsutstyr og lommelykter og tok oss inn i maskinrommet samme vei som jeg hadde forsøkt den dagen brannen startet. Når vi vell var kommet inn i maskinrommet og stengte døra bak oss ble vi mildt sagt forskrekket begge to, det var mørkt og sot overalt, lommelyktene lyste bare så vidt framfor oss. Vi beveget oss sakte nedover og holdt kontakt hele tiden. Etter hvert som kom vi ned på topprista ble det virkelig vanskelig å se noe, men etter en stund greide vi å komme ned og inn i kontrollrommet. Et merkelig syn møtte oss, alt av matter løse papir osv. lå klistret oppetter dørene som et resultat av at brannen trengte luft til forbrenningen og hadde sugd dette ut. Utover det så det ganske bra ut her inne. Nede på bunnrista var det også bedre å bevege seg rundt, her hadde det ikke vært noe brann. Etter en grundig inspeksjon hvor vi på ingen måte kunne merke noe antydning til varme ble maskinrommet og innredningen åpent for utlufting.

Ankomst Dakar

Vi har endelig ankommet Dakar og Thorshøvdi ble ankret opp utenfor selve havnen. Mannskapet gjør seg klare til å gå og vi deler på det som er igjen av vann slik at alle skal få vasket seg litt.

Dette sier gnisten Terje i sin historie:

" Vel inne i Dakar, blir vi innlosjert på et helt nytt hotell. Den gjengen som kommer inn på hotellet den kvelden, kan nesten ikke beskrives. De er møkkete av svette, olje, sot og stinker av gammel brann. Vi kommer opp på rommet og fyller badekaret. Vi bader og dusjer og etterlater oss et badekar som ser ubeskrivelig skittent ut, men det blir hotellpersonalets jobb. Vi har fått med oss noen av klærne og ser egentlig ganske greie ut, sett bort fra brannlukten.

Så er vi endelig klare til å gå på byen for å få mat. Vi går ned i resepsjonen, og der står alle sammen, renere enn jeg har sett dem på flere dager. Vi går på byen. Alle sprudler. Vi overlevde. Skipperen leder an; det er jo han som skal betale. Det er mørkt og lite folk i gatene, men vi blir ledet til en hyggelig restaurant der vi får et langbord, bestiller det vi skal ha og sitter og småprater og gleder oss til et skikkelig måltid og det å ha overlevd."

Brann M/T Thorshøvdi juli 1977

Tekst Otto H. Berntsen, slik jeg husker det.

Hele historien til gnisten kan leses her : <http://vestfoldingen.com/2011/12/04/brann-ombord-i-motortankeren-thorshovdi-i-1977/>

Dakar

De fleste av mannskapet reiste hjem fra Dakar etter kort tid, de som skulle delta i sjøforklaringen ble tilbake.

Hva som nå videre skulle skje med båten var litt usikkert, rederiet hadde ennå ikke bestemt hvor Thorshøvdi skulle repareres og derfor ble noen av oss spurt om å bli igjen og se etter skipet.

De som ble igjen var kaptein, overstyrmann, maskinsjefen, 1.styrmann, 2 matroser og jeg.

Båten ble etter hvert tømt for proviant det ble gitt til lokalbefolkningen i Dakar.

Vi som var tilbake ble nå inndelt i vakter hvor kaptein, overstyrmann og maskinsjefen var om bord om dagen. 1.styrmann og jeg sammen med hver vår matros og en lokal vaktmann delte på å gå annenhver natt fra kl.16 og til morgenen etter.

Det å gå alene om bord i en utbrent stor tankbåt om natten var til å begynne med ingen god følelse båten var helt mørklagt og stadig hørte vi lyder som kunne tolkes dithen at noen forsøkte å ta seg om bord, lyder av motorer som ble stoppet like ved skipet hørte vi stadig. Vi var også bekymret for å bli pårent av andre båter om natten, Thorshøvdi var fullstendig mørkelagt, noe måtte gjøres. Da kom ideen, vi kjøpte inn fire propanlamper. Om natten hang vi en lampe under hver broving og en forut og en akterut, dette hjalp, vi følte oss med ett mer synlige. Følelsen om at noen prøvde å ta seg om bord var likevel til stede den første tiden, men etter hvert som tiden gikk og ingen ting skjedde ble ting bedre. Vi fikk også forsikringer fra den lokale vaktmann at ingen våget seg om bord, båten ble av lokalbefolkningen omtalt som spøkelsesskipet.

Etter som dagene gikk ble det nokså "trivelig", vi fikk etter hvert rigget oss til med kokemuligheter.



Leirplassen

Brann M/T Thorshøvdi juli 1977

Tekst Otto H. Berntsen, slik jeg husker det.

Etter en stund fikk vi også heist om bord en dieseldrevet generator som ble koplet opp og derved fikk vi strøm på enkelte kurser, bla annet hydroforpumpa slik at vi fikk ferskvann om bord, dette var luksus.

Dagene gikk nå med til vekselvis å gå vakt om bord og i land på hotell, livet var ikke så alle verst.

Etter en stund ble det bestemt at båten skulle til Hamburg for reparasjon. Taubåten som slepte oss til Dakar fikk oppdraget om å ta Thorshøvdi til Deutsche Werft.

Samme dag som Thorshøvdi ble tatt under slep reiste vi hjem.

Etterord.

Med alt som jeg hadde opplevd var det nå godt å komme hjem til en velfortjent ferie. Heldigvis hadde dette med brannen gått veldig bra og selv kom jeg fra det uten noen form for ettervirkninger.

Etter at ferien var over fikk jeg spørsmål om jeg var klar for å mønstre ut igjen og i så fall om jeg kunne tenke meg å reise ned på verksted og være med på slutten av verkstedoppholdet og bli med Thorshøvdi ut.

Jeg ble med ut fra verkstedet og var veldig spent på hva slags reaksjon eller om den dramatiske hendelsen ville komme tilbake igjen, det gjorde den ikke.

Etter hvert ble det dårlige tider for tankfarten og Thorshøvdi gikk i opplag ved Thorøya etter noen måneder.

Brannårsaken.

Årsaken var en rekondisjonert eksosventil (påsveiset ventiltallerken) som havarerte og slo i stykker brennstoffventilene slik at all dieselen for brennstoffkjølingen rant ned i spylebeltet og tok dermed fyr (kilde: Hans Olaf Sørum) Hentet fra

www.lardex.net.

Otto.