

# NISO M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 1)

## M.S.NISO GESCHIEDENIS.

Het m.s.Niso werd in 1966 afgeleverd door de scheepswerf Ishikawajima Harima Heavy Ind. in Japan.

De Niso was in die tijd een van de grootste tankers met haar laadvermogen van 121.294 ton. Het schip werd voortgestuwd door een 9 cilinder Sulzer motor en had twee stoomketels voor de stoomproductie voor de verwarming van de lading, ladingpompturbines en ander werktuigen in de machinekamers



( De schelp waarnaar het schip is vernoemd.)



Varend voor Shell Tankers b.v. vervoerde het schip de eerste jaren ruwe aardolie uit de Golf naar Europa via Kaap de Goede Hoop.

Het schip was eerst geregistreerd te Willemstad ( Curaçao) met de roepletters PJKL. In 1986 werd het schip overgeschreven en geregistreerd te s'Gravenhage met de roepletters PGHC.

Het schip was tot 1968 het vlaggenschip van de Nederlandse Shell vloot.

In 1969 deed het schip dienst als drijvend pompstation voor de kust bij Port Harcourt ( Nigeria). In oktober van dat jaar werd het schip beschoten door een vliegtuigje met raketten. Twee voltreffers; één in de ladingtank SB 3 en één in de machinekamer. Wonder boven wonder vielen er geen doden.



Het schip werd voor reparatie versleept naar Lissabon er werd daar gelijk aan dek verbouwd zodat het dienst kon gaan doen als lichtertanker. Zware davits met fenders (stootkussens) en een flowboom (slangenkraan) werden aan dek geplaatst. Nadat er een einde kwam aan het lichter van de VLCC's op de Noordzee deed het schip weer gewoon dienst als tanker op de grote vaart. Tijdens een dok periode in 1986 te Singapore werd het lichter materiaal van dek verwijderd.



In het 28 jarig bestaan van het schip veranderde ook de kleur van de sloopshuid van zwart naar oranje-rood en de kleur van het hoofdek van grijs naar donkergroen. Op 27 maart 1994 werd het schip uit de vaart genomen en te Chittagong ( Bangladesh ) het strand opgevoerd om daar gesloopt te worden.

### **ANEKNOTE.**

Tijdens de lichter periode van het schip werd er midden op de opbouw onder de brug van het schip een afbeelding geschilderd van het strip figuurtje Kalimero.



Ondanks dat de Niso geen klein schip was leek het schip soms klein vergeleken met de enorme VLCC's waarvan ze een gedeelte van de lading overnam op zee. Zo de uitdrukking van Kalimero; "Jij bent groot en ik ben klein". Op kantoor in Londen kon men dit niet erg waarderen, maar Kalimero is tot de sloop van het schip in ere gehouden als mascotte.

# NISO M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 2)

## M.S.NISO.

28-10-1984 t/m 22-02-1985.

Het was in het najaar van 1984 dat ik voor het eerst kennis maakte met het lichterschip het m.s.Niso. Het werd een koud en bar winters contract op de Noordzee. In dit contract werden verscheidene VLCC's gelichterend en tussen door ladingen Noordzeeolie vervoerd van de Shetland eilanden naar diverse havens op het vaste land van Europa. Het lichten van deze VLCC's of ULVCC's werd gedaan daar deze schepen met hun enorme diepgang niet iedere haven in UK en het Europese vasteland konden binnenvaren.

## HET LICHTEREN VAN DE BERGE SEPTIMUS.

De motor tanker Berge Septimus is een Noorse tanker varende onder de vlag van Liberia. Het schip werd in 1974 gebouwd en heeft een draagvermogen van 284.512 ton. De lengte van het schip is 342 meter.



Aan boord van de Niso worden de fenderdavits buitenboord gedraaid om straks op het water te worden neergelaten als de beide schepen naast elkaar komen te liggen. Intussen vaart de Berge Septimus met een minimum aan motor vermogen.



De fenders zijn op waterniveau gevierd en langzaam nadert de Niso de Berge Septimus van achteren.



Het zo naast elkaar manoeuvreren van twee schepen gaat met uiterste precisie en onderlinge communicatie te werk.



Langzaam nadert de Niso de Berge Septimus aan de stuurboord zijde.



De beide schepen liggen bijna langsij van elkaar. Duidelijk is te zien dat de Niso ongeladen is en de Berge Septimus geladen.



Op het voorschip van de Berge Septimus worden de trossen in gereedheid gebracht om de schepen aan elkaar te meren.



Beide tankers liggen afgemeerd naast elkaar en de flowboom met de ladingslangen van de Niso is naar buiten gedraaid om verbinding te maken met het ladingmanifold van de Berge Septimus.



Een kijkje vanaf het voorschip van de Berge Septimus op de beide schepen.



De slangen van de flowboom zijn aangekoppeld bij de Berge Septimus en deze kan beginnen met het overpompen van haar lading naar de Niso. Aan boord van de Niso wordt dan gelijktijdig het water uit de ballasttanks overboord gepompt.



Langzaam komt de Niso dieper in het water te liggen en de Berge Septimus hoger op het water.



Een van de fenders tussen de beide schepen. Fenders zijn een soort stootkussens onder lage druk gevuld met lucht en ze moeten een contact van staal op staal tussen de beide schepen voorkomen.



De Niso heeft haar lading overgenomen van de Berge Septimus en de slangen van de flowboom worden weer losgekoppeld.



Na het loskoppelen van de slangen en het binnenboord draaien van de flowboom worden eerst de trossen aan het voorschip van beide schepen losgemaakt.



Langzaam gaan de beide schepen uit elkaar drijven. Maar de fenders blijven nog te water.



Eenmaal ver genoeg uit elkaar weggedreven varen de schepen met laag motor vermogen van elkaar weg.



Beide schepen vervolgen hun reis naar de hun opgegeven gekregen haven om te gaan lossen.



De fenders worden weer binnenboord gedraaid op het hoofddek en de Niso is opweg naar haar bestemming.

# NISO M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 3)

## WINTERSE VAART OP DE NOORD ZEE.

28-10-84 T/M 22-02-85.



Het was een contract met een druk vaarschema en de winter deed goed zijn intrede. Vooral op het noordelijke deel van de Noord Zee kreeg je het gevoel en vooral bij slecht weer, dat er amper nog daglicht bestond.



Intussen ging het lichten van de volgende supertanker gewoon door.



Enmaal weer een lading overgenomen te hebben vertrokken we in sneeuwbuien naar onze volgende los haven





De gevallen sneeuw maakte het werk aan dek bijna onmogelijk, daar het soms op een ijsbaan leek zo glad.



Zelfs op momenten dat het daglicht zou moeten zijn was het zo donker dat de dekschijnwerpers werden aangezet om nog te kunnen zien waar je liep.



We naderen Sullom Voe op de Shetland eilanden en even later slaat het weer volledig om.



Zware sneeuwbuien naderen de eilanden groep.



Binnen de kortst mogelijke tijd was de kust wit van de sneeuw. Het was vooral voor de mensen die in de machinekamer werkten deprimerend om soms dagen amper wat daglicht te zien. Maar ook aan dit contract kwam een einde.

# NISO M.S. SHELL TANKERS B.V. ( DEEL 4 )

M.S.NISO mini dokking te SINGAPORE.

23-07-86 T/M 01-11-86.



In de Arabische Golf aan boord van de Niso gestapt. Het was geen pretje om daar naar toe te reizen daar de landen Irak en Iran in oorlog waren met elkaar. Daarbij trachtte Iran telkens de Straat Hormuz, de ingang naar de Golf, af te sluiten.

De Niso had geladen voor Kaohsiung in Taiwan.



Bij Kaohsiung ligt een enorme sloperij voor schepen, waarvan het staal weer wordt gebruikt voor de auto fabricage.

Na het lossen te Kaohsiung brak er een drukke periode aan omdat het schip voor een mini-dokking schoon moest zijn. Al de ladingtanks moesten gewassen worden en gasvrij geventileerd.



De Niso ten anker op de rede van Kaohsiung te Taiwan.



Onderweg naar Singapore deze tegenligger bij een zonsondergang.



Deze tanker was onderweg naar de sloopwerf nadat het schip een voltreffer van een exocet raket had gekregen in de Iraanse wateren. Gelukkig was de tanker niet geladen en waren er geen doden gevallen onder de bemanning.



De Niso in het droogdok van de werf Keppel te Tuas Singapore. Anker en ketting geheel uitgelegd voor inspectie op de vloer van het droogdok. ( let op hoe klein de dokwerkers zijn op de voorgrond vergeleken met de ankerkettingschalen ) De scheepshuid had zwaar geleden gedurende de lichtervaat op de Noordzee.



Met hoge-druk spuiten werd de sloopshuid gereinigd. Ook de naam Willemstad op de achtersteven zou verwijderd worden.



Er was het nodige aan roest te verwijderen van de sloopshuid.



De Niso in het dok van Keppel te Tuas Singapore. Voor de opvarenden was er buiten het eigen onderhoud niet veel te doen aan boord en werden er onderling wachten geruild zodat een ieder ruimschoots de tijd had om de wal op te gaan.

# NISO M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 5)

M.S. NISO mini dokking SINGAPORE.

23-07-86 T/M 01-11-86.



Op de rede van Singapore lagen de nodige booreilanden voor het boren naar aardolie werkeloos te wachten. Het werk in- en om de Arabische Golf lag volledig stil.



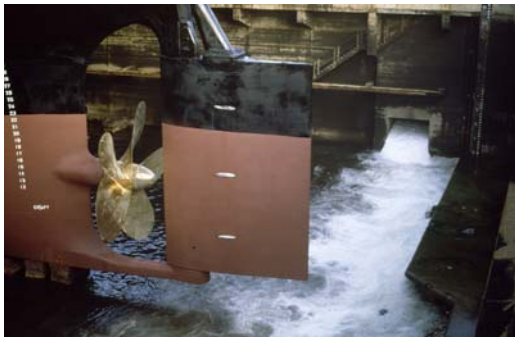
Intussen was er dag en nacht doorgewerkt om het schip in de verf te krijgen. Op de achtersteven moest onder de scheepsnaam de nieuwe registratie s' Gravenhage nog aangebracht worden.



Het polijsten van de bladen van de sloopsschroef.



Het eerste water wordt het dok binnen gelaten om het schip weer vlot te krijgen. Hoelang zouden de schroefbladen zo blijven blinken?



De vul openingen in het dok worden één voor één geopend.



Een fraaie weerspiegeling bij zonsondergang.



Zodra we weer op zee waren werd er met groot materieel begonnen met groot onderhoud van het hoofddek, roestbikken, in de meni zetten en later groen schilderen.



Ook in de 20ste eeuw bestaat er nog steeds vrachtvervoer over zee met zeilscheepjes.



Het hoofddek aan stuurboord zijde staat reeds voor de helft in de verf.



Ondanks al de spanningen door de oorlog tussen Irak en Iran keerden we terug naar de Arabische Golf om daar aan een boeierring te gaan laden voor Sri Lanka in Thailand.





Ook de bakboord zijde van het hoofddek kwam deze reis in de verf te zitten.



Voor de kust bij Sri Lanka werden we gelichterend door enige kleine tankertjes die onze lading naar de raffinaderij vervoerden. Ik ging hier met verlof.

**NOTE:**

Van 31-08-88 t/m 13-12-88 maakte ik mijn derde contract aan boord van de Niso. In dit contract maakten we reizen tussen de Arabische Golf, Singapore, Port Dickson in Malaysia en Sriracha in Thailand.

Om aan boord te gaan van de Niso moest ik weer naar Saudi Arabië vliegen. Wederom was het oorlog in de Golf. Bij de controle van onze bagage op het vliegveld bij aankomst liet de douane ambtenaar mijn Olympus IS-1000 camera uit zijn handen vallen. Een sorry kon er niet vanaf en ik vreesde het ergste.

Toen ik de camera zou gebruiken weigerde de automatische filmtransport. Ook bij het inleggen van een nieuwe film spoelde de camera deze gelijk volledig door. Getracht dit te laten verhelpen in Singapore maar geen resultaat. Zodoende van dit contract geen afbeeldingen om weer te geven.

Bij terugkeer in Nederland de camera opgestuurd naar Olympus, maar deze kon niet meer gerepareerd worden. Ze rekenden dan ook geen kosten. Uiteindelijk ter vervanging een Olympus 500 E aangeschaft die ik later inruilde voor een Olympus 520 E.

# NISO M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 6)

## DE LAATSTE REIZEN VAN DE NISO.

27-11-93 T/M 27-03-94.

Ik stapte op de rede van Singapore aan boord van het m.s.Niso. het zou mijn vierde en laatste contract worden aan boord van dit 28 jaar oude schip.



Intussen was de sloopshuid ook reeds geschilderd in de oranje-rode tanker kleur.



We maakten diverse reizen tussen de Arabische Golf, waar werd geladen, en Whangarei in Nieuw Zeeland om onze lading te lossen.



Het was goed om weer terug te zijn in de tropen en na de wachten werd er regelmatig goed gebruikt gemaakt van het ruime zwembad naast de schoorsteen. Intussen was ook bekend geworden dat de Niso binnenkort uit de vaart zou worden genomen en was men bezig om een sloophaven voor het schip te vinden en natuurlijk een koper.



Het lossen te Whangarei gebeurde in een prachtige natuurlijke baai omgeven door groene bergen en kleine woongemeenschappen.



Een prachtig wit strand en helder schoon water lokte tot een zwem party na het werk.



Na al de jaren prijkte de mascotte, Kalimero, nog steeds aan voorzijde van de

accomodatie.



Het laden aan de boei te Bintulu ( Sarawak N.Borneo) voor wederom Whangarei. Het zou de laatste lading reis worden van het schip, daar het voor de sloep was verkocht aan een slopers bedrijf te Chittagong in Bengladesh.

Nu moet de beste lezer van dit blog niet denken dat er gelijk geen onderhoud meer aan het schip werd gepleegd. Het vaste draaiuren onderhoud aan de hoofdinstallatie in de machinekamer ging gewoon door. Alleen de verfkwest en rollen werden verleden tijd. het schip werd normaal schoon- en leefbaar gehouden en zeker in de machinekamer.

# NISO M.S. SHELL TANKERS B.V. (SLOT.)

## M.S.NISO HAAR LAATSTE REIS.

27-11-93 T/M 27-03-94.

Na voor de laatste keer de lading gelost te hebben te Whangarei in Nieuw Zeeland werd er begonnen met het schoonwassen van de ladingtanks en het gasvrij ventileren daarvan. Alle laatste olieresten werden in een speciale tank opgeslagen om later te Singapore afgegeven te worden.



Ook werd er ijverig een lange lijst van het hoofdkantoor afgewerkt met het verzoek om diverse artikelen die voor belang waren voor de Maatschappij te verzamelen en in kisten in te pakken. Tevens werd al de verf die nog in gesloten blikken zat, speciale smeeroliën en vetten in drummen, nog nieuwe trossen en schalmen klaar gezet om op de rede van Singapore te worden afgegeven.

Na een korte stop op de rede van Singapore alwaar ook de leerling stuurlieden en werktuikundigen van boord gingen vervolgde we onze reis naar Chittagong. Met alleen schone ballast in onze ballasttanks voeren we via de Straat Malakka en de Indische Oceaan naar het scheepskerkhof.

Tijdens deze reis werden verder al de documentatie en papieren waar het Shell logo opstond verzameld. Tegelijk met overige boekwerken werd het geheel in de vuurhaard van een van de stoomketels verbrand.



Op de rede van het strandingsstrand te Chittagong werd de bemanning en het merendeel van de officieren van boord gehaald met al de persoonlijke bagage nadat al de ballast uit de ballasttanks was weggepompt. Ook de bagage van zes mensen die aan boord zouden blijven om het schip het strand op te varen. Dit waren de gezagvoerder met eerste- en derde stuurman en de hoofdwerktuigkundige met derde- en vijfde werktuigkundige.



Even voor hoogwater kwam de speciale 'groundingspilot' aan boord. En na het verwijderen van de beveiligingen van de hoofdmotor werd er koers gezet naar het strand. De 'smily' op de toerenteller van de hoofdmotor hadden we reeds aangepast.



Hoog op het water liggend met de scheepsschroef gedeeltelijk boven het water naderen we de vaar route naar de ligplaats die is aangegeven met rode- en gele vlaggen .



Het klinkt misschien wrang; maar ook een gewoon kerkhof lig je nooit alleen!



Langzaam naderen we de afgebakende stranding route.



Hoog steek het schip uit boven het strand.



Op het voorschip maakte de eerste stuurman de beide ankers klaar om deze zodra we op het strand lagen te laten vallen.



Intussen draaide de hoofdmotor en zo ook de scheepsschroef meer dan 150 omwentelingen per minuut.

Alles schudde en kraakte in de machinekamer en het zweet stond ons in de handen.



Aan bakboord zijde van het schip lagen alleen nog de resten van de hoofdmotor boven water van het voormalige zusterschip van de Niso, de Natacina die de Niso reeds voorging.



Op het strand werd het steeds drukker met de aasgieren die straks over het schip zouden uitzwermen en alles wat los en vast zat en wat nog te verhandelen was zouden wegslopen.



De Niso ligt scheef op het strand. De ankers bleven rechtop staan in de modder. In de machinekamer werd er 'dood schip' gemaakt en de noodgenerator die voor de laatste energie voorziening had gezorgd gestopt.



Met een van deze lekkende prauwen zouden we het schip voor de laatste keer verlaten in onze werkkleding en een verschoning in onze handbagage.





Het is maar een schip denkt je; maar voor ons was het een thuis voor vele maanden, ons werk en inkomen.

Daarom was het vooral voor die opvarenden die regelmatig dienst hadden gedaan op de Niso het een pijnlijk afscheid. Als laatste hadden we persoonlijk de Nederlandse driekleur en de Maatschappijvlag gestreken en deze meegenomen van boord.



Ruim 28 jaar had het schip dienst gedaan voor steeds de zelfde maatschappij. Veel mensen hadden goede ervaringen opgedaan vooral gedurende de lichter periode op de Noord Zee. Het schip had in die 28 jaar Chinese, Spaanse en Indonesische bemanning gekend. Het schip had Vietnamese boot vluchtingen opgepikt en veilig afgeleverd te Singapore. Een laatste blik op de Niso verlaten op het strand.

Zelf heb ik als herinnering de rondjes bel uit de scheepsbar en het scheepskompasje van de boot met de Vietnamese bootvluchtelingen.