

STELLARIS M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 1)

S - TUNG KLASSE ALGEMEEN.



Het m.s. SARDA, m.s. STELLARIS en het m.s. SIDELIA zijn zuster schepen van elkaar. Alle drie de schepen werden in Japan op de Kawasaki Heavy Ind. scheepswerf gebouwd, tussen 1985 en 1987, in opdracht van Tung Shipping Ltd. uit Hong Kong. De schepen hadden bij hun tewaterlating echter een andere naam. Al de drie de schepen werden voor vijf jaar vercharterd aan Shell Tankers b.v. waar ze een nieuwe naam kregen.

De schepen werden voortgestuwd met een vijfbladige schroef welke werd aangedreven door een 5 cilinder B&W motor van 12.000 pk. De machine controlekamer voor de automatisering van de gehele machinekamer installatie bevond zich in de machinekamer met daaraan vast een airconditioning uitgeruste werkplaats.

De romp van deze schepen was van hoogwaardig staal opgebouwd, welk ook gebruikt werd bij de bouw van Marine schepen. Dunner plaatstaal en zodoende gewicht besparend.

Het verhaal gaat: Toen bij de tewaterlating en de doop van de Sarda, de vrouw van Tung, de zeer 'spartaans' ingerichte accommodatie zag, maakte ze hier gelijk een opmerking over tegen haar man; "Zo kan een zeeman niet maanden lang leven op het schip". Ze drong er op aan dat alles beter moest worden ingericht. Het resultaat was duidelijk te zien aan boord van de later afgeleverde schepen.

M.S. STELLARIS.

08-09-1989 T/M 15-01-1990.



Op 08-09-1989 stapte ik te Singapore aan boord van het m.s. Stellaris. Een schip met een draagvermogen van 88.186 brt. Gebouwd in 1985. Ik had al eerder twee contracten gemaakt op het twee jaar later gebouwde schip het m.s. Sidelia..



(Al eeuwen lang bevaren deze scheepjes de wateren in het Verre Oosten.)

Met de Stellaris verbleven we constant in het Verre Oosten, daar er sprake van was dat na beëindiging van het 5 jaren charter contract het schip verkocht zou worden door Tung, de eigenlijke eigenaar.



(Schepen ten anker op de rede van Singapore.)

De lading die we aan boord hadden zou overgepompt worden op de rede van Singapore in een kleinere tanker maar deze liet nog even op zich wachten.



(Scheepjes met kleurrijke zeilen verzorgen de lokale handelsvaart. Op de achtergrond de raffinaderij van Singapore.)



Eindelijk verscheen dan het lichterschip het m.s. Congo River.



Het schip was een grote roestbak en ook het langsijz komen verliep niet zo als het behoorde te gaan.



De beide voorschepen bijna op gelijke hoogte, maar dan schiet de Congo River ineens door naar voren daar ze te veel motor vermogen gebruikte.



Om haar positie te corrigeren sloeg het schip met de schroef achteruit, maar weer met te veel vermogen en ramde met haar uitklapbare kraan op haar achterschip onze stuurboord brugvleugel. Buiten een stevige deuk en een kapotte schijnwerper viel de schade gelukkig mee.



Na een tweede poging gelukte het de Congo River eindelijk goed langsijz te komen.



Beide schepen uiteindelijk goed langs elkaar gemeerd. Maar we hadden gelijk een bijnaam voor het schip; de m.s. Congo Rust (roest).



Het overpompen van de lading kon gaan beginnen en zou in twee gedeeltes worden gedaan. Daar we buiten de territoriale wateren van Singapore lagen hadden we ook geen gelegenheid om de wal op te gaan met behulp van een bootje.



Enorme zware tropische regenbuien pakken zich samen aan de horizon.



Ook de stad Singapore zou een aardig buitje te verwerken krijgen.

Intussen werd het zeker dat we na een mini dokbeurt tegen het einde van het jaar het schip zouden overdragen aan een nieuwe eigenaar. Maar welke; daar werd nog geheimzinnig over gedaan.

Geplaatst door **Kees**. op 4/05/2013

Dit aanbevelen op Google

STELLARIS M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 2)

M.S. STELLARIS.

08-09-1989 T/M 15-01-1990.

Volgens het charter contract, wat tussen Shell en Tung was afgesloten, moest bij overdracht van het schip alles in goede staat zijn. Zo werd er tijdens de komende reizen en periodes van stilliggen alles getest wat er te testen viel.



Zo werden de beide kranen, aan bak- en stuurboord zijde van het achterschip, te hoogte van de brugvleugels naar buiten gedraaid. Dit gaf de kans om een plaatje te maken van het voorschip en ----



---- het achterschip aan bakboord zijde vanaf de arm van de kraan.



Zo maakten we nog een reisje met brandstof voor de elektriciteit centrale gelegen bij Aberdeen in Hong Kong. Aberdeen was vroeger de sampan en vissershaven van het eiland Hong Kong en op deze scheepjes leefden gehele families.



Zoveel scheepjes er vroeger in deze haven lagen zo weinig waren het er nu en ook de vele scheepswerven op de kant waren verdwenen. De bevolking werd nu onder gebracht in hoge moderne flatgebouwen op de oever gebouwd. Weer een stukje nostalgie begraven onder staal en beton.



In Hong Kong kregen we een vertegenwoordiger van Tung aan boord, links op de foto mister Yip, die verbaast was hoe hij door iedereen werd gewaardeerd en in het gebeuren aan boord werd opgenomen.

Zo kwamen we ook achter de naam van de nieuwe eigenaar(s) van de Stellaris.

Het bleek een Grieks-Russische consortium te zijn. Een dochter van de vroegere scheepvaart magnaat de Griek Onassis die getrouwd was met een Rus.

Zo zou er ook sprake zijn dat onze bemanning haar contract aan boord vol zou maken bij de nieuwe eigenaar, maar daar hadden ze geen oren naar en zagen deze nieuwe werkgever met nieuwe arbeidsvoorwaarden niet zitten. Ze zouden dan daarom aan het begin van de mini dokperiode afgelost worden door bemanning uit de Filipijnen.

Onverwachts maakten we nog een lading reis naar de Arabische Golf, maar daar de tijd begon te dringen moesten we deze lading overgepompen in een tanker van Sanko Line, de Star Cherry.



Het overpompen van onze lading gebeurde voor de kust van Malysia.



(Twee schepen van de zelfde tonnage naast elkaar afgemeerd.)



(De hoekige opbouw van de accommodatie van de Star Cherry en het Sanko embleem in de schoorsteen.)



(Het wit van de Stellaris en het roomgeel van de Star Cherry.)



Het overpompen van de lading verliep volgens wens. Nu was het het aan ons om de ladingtanks gasvrij te maken en het schip voor te bereiden voor de overdracht. Maar eerst zouden we de Kerstdagen en de jaarwisseling op zee nog meemaken.

STELLARIS M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 3)

M.S. STELLARIS.

08-09-1989 T/M 15-01-1990.

Zo werd dan de laatste Kerst aan boord gevierd. Ondanks dat het merendeel van de Indonesische bemanning geen christen was, was het bij ons de gewoonte dit gemeenschappelijk te vieren daar dit bij hun in Indonesië ook belangrijke feestdagen zijn.

Nu is het de gewoonte bij de Nederlandse koopvaardij dat er door het thuisfront organisatie voor ieder schip een Kerstkist word klaar gemaakt welke dan via de maatschappij naar het schip wordt verzonden. Hierin zitten dan de bekende Kerst wensen en kleine geschenken variërend van agenda tot een flesopener.



De bemanning was op Kerst ochtend aanwezig in de bar van de officieren en kreeg te horen dat deze Kerstkist klaar was gemaakt door Hare Majesteit Koningin Beatrix zelf en was voorzien van een Kerst- Nieuwsjaars wens ondertekend door haar en Prins Claus. Ze zagen dit als een grote eer.



Daar de wens algemeen was voor iedereen werd besloten deze te verloten onder de opvarenden en zo ging een van de bemanningsleden er mee vandoor. Zeker wetend dat dit bij hem thuis netjes ingelijst een plaatsje aan de wand heeft gekregen.



(Een deel van de bemanning achter de rijk voorziene tafel met gerechten voor het Kerstdiner.)



Vlak voordat we het dok in Singapore in zouden gaan kregen we een eerste stuurman, een Rus, en een werktuigkundige, een Serviër van de nieuwe eigenaar aan boord. het was de bedoeling dat deze zich in de periode dat wij nog aan boord waren de nodige kennis zouden opdoen. Erg veel interesse ging er niet van ze uit.

Onze bemanning gaf een afscheid party (alles was voor ons toch gratis van wat er nog aan boord was) en verlieten daarna het schip. Met veel moeite wisten we onze eigen scheepskok over te halen om nog wat langer aan boord te blijven totdat wij ook het schip zouden verlaten.



(Hobby aan boord; het beslag voor een oude hutkoffer.)



(En feestvieren dat kende onze Indonesische bemanning ook goed.)



(Een bloemetje van de werf met de beste wensen voor het nieuwe jaar.)

Tijdens het dokken kwam het verzoek of één van de werktuigkundigen aan boord kon blijven tot het gehele bedrijf in de machinekamer was opgestart en het schip los was van de wal. Er zou een dagelijkse vergoeding tegenover staan uitbetaald in US dollars en iedere ochtend vooruit uitbetaald.

Zo verlieten mijn Nederlandse collega's het schip nadat ze eerst de gele schelp op de schoorsteen met rode verf hadden weg geschilderd. Ik bleef aan boord om het bedrijf op te starten en kwam er gauw achter dat ik van de zeer arrogante Philipijnse werktuigkundigen geen hulp behoefde te verwachten. Stel je voor dat hun witte handschoentjes vuil werden. Maar het was voor mij een teken aan de wand en besloot zo snel als het mogelijk was het schip te verlaten. Contractbreuk plegen kon ik niet, want dat had ik niet!



(Lithgow werd de nieuwe naam van het schip.)

Mijn bagage was met mijn collega's mee de wal opgegaan en ik had gelukkig al mijn benodigde reispapieren in mijn bezit. Plotseling kwam het verzoek of ik eventueel mee zou varen naar de buiten ankerplaats en dat zag ik niet zitten, want hoe kom ik dan van boord af?

Toen dan ook het schip los was van de kade en de havenloods werd vervangen voor de zeeloods nam ik ook afscheid van het schip en ging met de havenloods mee terug naar de wal.

Gelukkig hadden ze me steeds netjes uitbetaald. Maar je vraagt je af hoe een schip zo verder kan varen, want vooral de onderlinge communicatie tussen de diensten onderling ging zeer stroef en in slecht Engels.