

LEPTON S.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 1/1)

LEPTON S.S.

08-02-1979 T/M 23-06-1979.



Het s.s. Lepton is het grootste schip ooit bij een Nederlandse scheepswerf gebouwd. Deze VLCC werd in 1974 door Verolme Dok & Scheepswerf op Rozenburg gebouwd voor Shell Tankers. De kiel werd gelegd op 11 mei 1974 en de tewaterlating was op 9 november 1974. Het schip kwam op 1 maart 1975 in de vaart.

Het schip had een draagvermogen van 317.938 BRT. Een lengte overalles van 352,61 meter, een breedte van 55,43 meter en een diepgang van 22,35 meter. Hoogte van de accommodatie was 60 meter.

De voortstuwing geschiedde door een vijfbladige schroef met een doorsnede van 9 meter welke werd aangedreven door een Verolme General Electric stoomturbine installatie van 36.000 pk.

De dienstsnelheid was 14 zeemijlen per uur, wat een brandstof verbruik gaf van 120 ton per dag. Om brandstof besparende redenen werd er economische snelheid gevaren met een snelheid van 10 zeemijlen per uur.



Doordat het schip werd opgeleverd na de oliecrisis van 1973 werd het door overtollige scheepsruimte in 1975 en 1977 opgelegd. In 1984 werd het schip uit de vaart genomen en te Incheon, Zuid Korea, gesloopt.

Eigenaar van het schip was van 1974 tot 1979 de Lepton Shipping Corp. en van 1979 tot 1984 de Lepton Shipping Inc. te Morovia (Nigeria).

Het gehele scheepsdek had dus een oppervlakte van drie voetbalvelden.

LEPTON S.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 1/2)

S.S. LEPTON.

08-02-1979 T/ 23-06-1979.

Ik maakte voor het eerst kennis met dit schip op 8 februari 1979 voor de kust van Iran nabij de plaats Bandar Bûshehr.

Samen met de eerste stuurman en een ploeg Nederlandse scheepsgezellen (bemanning) werden we naar Dubai uitgevlogen. In Dubai aangekomen werd ons geadviseerd zo veel mogelijk rust te nemen daar we de volgende avond bij zonsondergang met een snelle boot zouden vertrekken naar de ligplaats van de Lepton.

We zouden tevens proviand voor het schip meenemen.

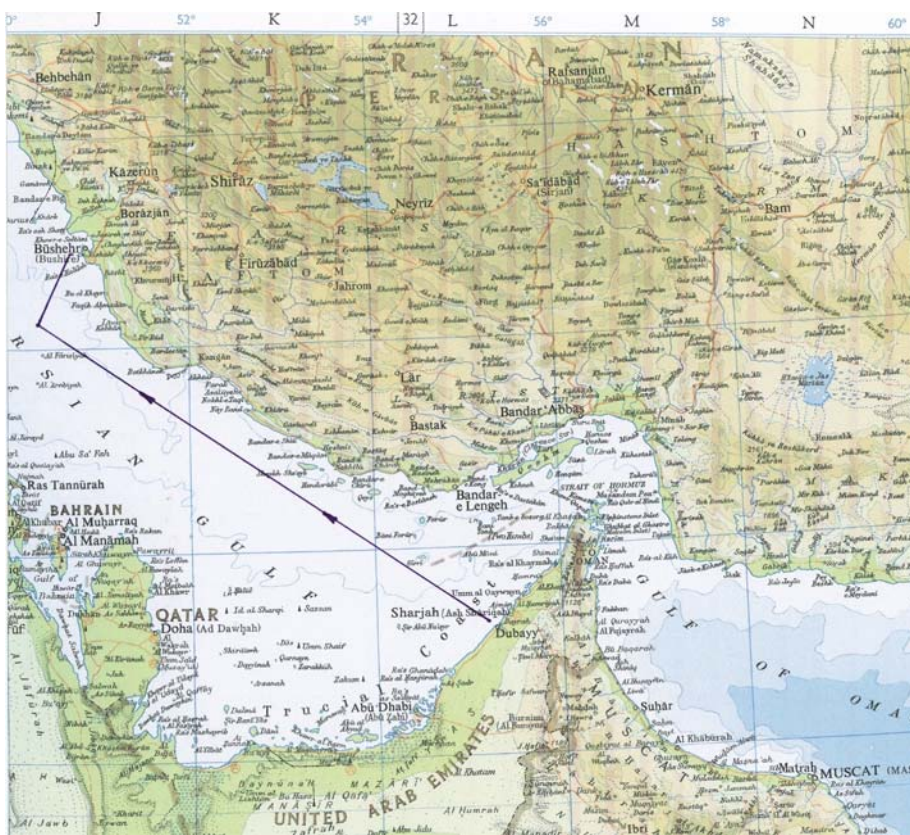
Toen kwam 'de aap uit de mouw'; het schip lag voor de kust van Iran en werd daar in een olie-blokkade vast gehouden met de nodige ander tankers. Een eerdere poging om mensen van boord te halen was mislukt en zo zaten de meesten ruim over hen contract tijd heen aan boord en ook de verse voeding was schaars geworden. Ook zou er nu een poging ondernomen worden om het schip uit de blokkade weg te krijgen.



Ik had samen met de eerste stuurman de goede raad opgevolgd en zoveel mogelijk getracht die dag wat te slapen en goed te eten. Helaas was het merendeel van de bemanning aan de rol gegaan en dat kwam ze de nachtelijke oversteek van de Golf zwaar te staan. Twee kwamen zelfs niet opdagen. Zo vertrokken we dan uit Sharjah voor een oversteek van ruim 360 zeemijlen.

Door de harde wind die er stond en daarbij de hoge snelheid van de boot konden we niet op het open dek komen en zaten we heel te tocht opgesloten in een benauwde passagiers ruimte.

We kregen onderweg een soort 'vliegtuig maaltijd', maar dit werd door de meesten scheepsgezellen gelijk weer aan de vissen gevoerd. Smakelijk was het ook niet te noemen.



Bij het eerste daglicht bereikten we de volgende ochtend de Lepton alwaar met spoed het proviand en onze bagage aan boord werd gehaald met de scheepskraan. Wij moesten langs de scheepshuid omhoog klimmen via de touwladder om aan boord te komen. Zij die van boord mochten wisten niet hoe snel ze het schip moesten verlaten; op twee na daar hun aflossers waren achter gevangen. Al met al waren we afgebrand na zo'n nachtelijke vaart, maar alles verliep zonder problemen van de Iraanse kustwacht.

Nog de zelfde middag werd de machinekamer gereed gemaakt voor eventueel vertrek. Zo werden de Iraanse autoriteiten medegedeeld, dat het schip een gebrek aan brandstof begon te krijgen en dat bunkeren hiervan hoogste prioriteit had.

Toen het tegen de avond donker begon te worden werd zonder dekverlichting aan te steken met spoed het anker gehieuid en vertrokken we op volle kracht uit de Iraanse wateren en uit de Arabische Golf. Het schip zou wel niet meer welkom zijn om Iraanse olie te laden in de toekomst.

Onze voorlopige orders waren om in de Golf van Oman in positie te blijven en daar brandstof te bunkeren uit een kleine tanker voor de komende reis. Verder orders moesten we afwachten.

LEPTON S.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 1/3b)

S.S. LEPTON.

08-02-1979 T/M 23-06-1979.



De volgende ochtend lagen de twee oceaan reuzen nog naast elkaar afgemeerd. Het was een indrukwekkend gezicht hier 'zes voetbalvelden in oppervlakte' naast elkaar te zien liggen.



Het achterschip met accommodatie opbouw van de Berge Emperor.



Duidelijk is te zien dat de Berge Emperor nog de meeste lading in heeft, daar de Lepton hoger op het water ligt.



Langzaam komen de scheepsdekken op gelijke hoogte. Tijdens het uitpompen van de lading van de Berge Emperor werden tevens de ballasttanks opgevuld met buitenboordwater en bij de Lepton precies andersom.



Het brugdek van de Lepton en de schoorsteen. Een heerlijke plekje om uit de wind in de zon te zitten met een boek.



(De kust van Oman.)

Nadat het overpompen van de lading gereed was, de slangen losgekoppeld en de ladingpapieren getekend, werden eerst de voor-trossen tussen de beide schepen losgemaakt waardoor de schepen langzaam uit elkaar begonnen te drijven.

Langzaam werd er speling gegeven in de achter-trossen tot de schepen geheel los waren gekomen van elkaar, waarna de achter-trossen werden losgemaakt. Waren de schepen eenmaal ver genoeg uit elkaar gedreven dan zou de Berge Emperor als eerste zijn machines starten en wegvaren.

LEPTON S.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 1/3a)

S.S. LEPTON.

08-02-1979 T/M 23-06-1979.

Het schip kreeg orders om in de Golf van Oman te wachten op de komst van de VLCC de Berge Emperor, waarvan wij de lading zouden overnemen en naar Durban in Zuid Afrika vervoeren.



Tijdens het wachten op de Berge Emperor werd de scheepshuid gereinigd door duikers met speciale onderwater borstelmachines. Door het lange stilliggen was de scheepshuid behoorlijk aangegroeid en dat zou de vaarsnelheid van het schip beperken en een hoger brandstof verbruik opleveren.

Het werd tegen zonsondergang toen de Berge Emperor arriveerde. Intussen had een supply-boot de fenders (enorme stootkussens) bij ons afgeleverd om staal op staal contact tussen de beide schepen te voorkomen.

Tijdens deze 'ship to ship' (schip naar schip) operatie heerste op beide schepen code rood om iedere vorm van cala miteit te kunnen bestrijden.



De Berge Emperor met een halve lading in aantocht.



Langzaam kwamen beide schepen op gelijke koers te liggen.



Meter voor meter naderen de twee enorme tankers elkaar in het licht van de ondergaande zon.



Vanaf de brug werden constant peilingen genomen om de onderlinge afstand te bepalen en de koerssnelheid aan te passen.



Op het voorschip van de Berge Emperor wordt alles in gereedheid gebracht om de schepen tegen elkaar aan de meren.



De ruimte tussen beide schepen wordt steeds kleiner en het lijkt wel of ze naar elkaar toe drijven zo langzaam als het gaat.



Ook op het voorschip van de Lepton is alles in gereedheid gebracht. De Berge Emperor heeft de slangen bij zich om de lading over te pompen als deze zijn aangesloten.



Het voorschip van de Berge Emperor.



De afstand tussen de beide schepen wordt steeds kleiner.



Links op de afbeelding enige fenders die wij langsij hadden om staal op staal contact te voorkomen.



Nog enkele meters en de schepen liggen naast elkaar en kunnen de trossen worden uitgebracht om ze vast op hun plaats te houden.



Beide schepen liggen naast elkaar en na het uitbrengen van de trossen 'voor en achter' worden de slangen van de Berge Emperor aan het ladingmanifold van de Lepton gekoppeld.

Ondanks dat het nacht wordt gaat deze operatie door. Slecht een van de twee schepen gebruik haar machine installatie om op koers te blijven.

Eerder plaatste ik een artikel onder de naam 'OPERATIE SCHIP NAAR SCHIP'. op maandag 9 maart 2009.

LEPTON S.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 1/4)

S.S. LEPTON.

08-02-1979 T/M 23-06-1979.

Een plaats aan boord van een schip, waar veel mensen niet komen, behalve zij die er moeten zijn voor hun werk, is de machinekamer; "Het hart van het schip".

Het is een enorme ruimte, althans aan boord van tankers, volgestouwd met platforms, trappen en machines.

De Lepton was uitgerust met een lift installatie, die vanaf het kapiteinsdek (onder de brug) op iedere etage een stop had tot op de laagste vloer in de machinekamer. De liftkooi was ruim en sterk genoeg om kleine machine onderdelen (tot bepaald gewicht) te kunnen vervoeren. Het scheidde heel wat trappen lopen over een hoogte van zo'n 75 meter.



Een kijkje vanuit de top van de machinekamer met in de diepte de turbine installatie en de tandwielkast voor het reduceren van het aantal omwentelingen van de schroefas en de schroef.



Het front van de stoomketel was hier op de top van de ketel geplaatst met verticale branders met een lengte van bijna 1,80 meter.



Het schip was voorzien van een zeer ruime en goed uitgeruste werkplaats met eigen airconditioning en afzuig installatie. De takel-installatie kwam tot het dek met de generatoren, waar weer een andere takel-installatie was die tot op de bodem van de machinekamer kon komen.



De omwentelingen reductiekast en een deel van de schroefas.



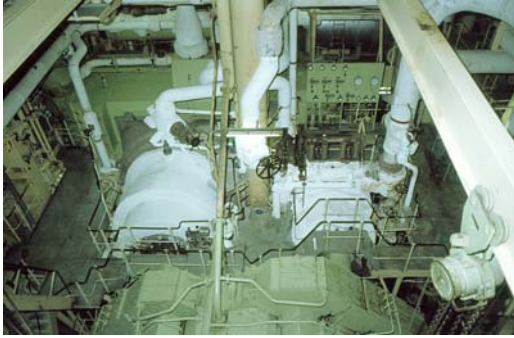
De hoofdcondensator voor het koelen van de afgewerkte stoom uit de turbine installatie, met de koelwater inlaat leidingen.



De 'pompstraat'. Al de pompen waren in duplex uitgevoerd aan boord.



Enorme koelwater leidingen.



Links de lagedruk- en rechts de hogedruk turbine.



Op de achtergrond de stoomketel en zoek verder maar uit waar je heen wilt!



Het machine controle paneel in de zeer ruime controlekamer voorzien van vensters met uitzicht in de machinekamer. Niet inzicht tegenover het controle paneel de kasten met de elektronische automatisering.



Het controle paneel voor bediening van de turbine's van het schip. Was eenmaal het schip op volle kracht dan werd de bediening overgeven naar de brug. Moest er dan weer gemanoeuvreed worden, dan werd de bediening weer terug gegeven aan de machine controlekamer.



Links de twee panelen voor het bedienen en schakelen van de generatoren voor de stroomvoorziening van het schip. Helaas geen afbeeldingen van de generatoren.

In de machinekamer werd in deze periode nog het drie wachten stelsel gelopen, waarbij in iedere wacht een chef van wacht en een assistent. Later is men overgegaan op een één mans wacht bezetting.

LEPTON S.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 1/5)

S.S. LEPTON.

08-02-1979 T/M 23-06-1979.



Aangezien we op een afgesproken datum en tijdstip pas te Durban (Zuid Afrika) konden lossen werd er economische snelheid gevaren en zo werden we gepasseerd door een zusterschip de Lambiosa van Shell UK, wat onderweg was naar Europa via Kaap de Goede Hoop.

Brandpreventie en de bestrijding van brand staat hoog in het vaandel aan boord van een tanker. Weglopen ervan kan je niet op zee!

Regelmatig worden er dan ook oefeningen gehouden op dek, in de accommodatie en in de machinekamer. Ook de apparatuur wordt regelmatig op een goede werking gecontroleerd.



Maar hoe bestrijd je een brand in de machinekamer? Als eerste met al de beschikbare middelen die er zijn om uitbreiding van de brand te voorkomen en deze binnen de kortst mogelijke tijd te blussen. Maar nu kan het voorkomen dat het vuur zich te snel verspreidt en handmatige bestrijding niet meer mogelijk is.

Het is dan van belang dat al de aanwezige personen afgaande op een speciaal alarm zo snel mogelijk de machinekamer verlaten. Op het moment dat het alarm in werking treedt wordt iedere vorm van ventilatie gestopt en vallen al de ventilatie kleppen dicht.



Zodra men er zeker van is, door het koppelen, dat er geen mensen levend meer in de machinekamer zijn, dan wordt het CO₂ gas in de machinekamer toegelaten. Dit gas zakt van boven naar beneden en zal dan het vuur afsluiten van toevoer van zuurstof, waardoor het vuur zal uitgaan.

Deze voorraad CO₂ gas is opgeslagen in een groot aantal stalen flessen die in een speciale afgesloten ruimte staan. Het betreden van deze ruimte is zeer streng verboden en op de luchtdichte stalen deur zit dan ook een speciaal contact alarm aangebracht. Moet men de ruimte betreden voor de vloeistofpeil controle van de flessen, wat kan dalen door eventuele lekkage, dan wordt dit altijd in overleg en door twee personen gedaan. Als eerste wordt de afzuig-ventilator bijgezet die vanaf de vloer afzuigt, daar CO₂ altijd naar de bodem zakt. Eén persoon betreedt de ruimte en de andere staat met persluchtapparatuur gereed voor noodgeval. Met een speciale indicator wordt het peil in de flessen gecontroleerd. Al die tijd is er een contact met de brug via de handy-talky. Tijd van betreden en verlaten van de ruimte wordt genoteerd in het scheepsjournaal.



Te Durban moesten we lossen op een boeimering voor de kust. De loods werd per helikopter aan boord gezet. Het was opvallend dat het een helikopter was in de KLM-kleuren en een PH code nummer op de romp.



Het was onrustig weer met een hoge zegang waardoor er geen verbinding met de wal mogelijk was.



Zo werd de loods na het lossen ook weer met de helikopter van boord gehaald.



Gelukkig werd het weer na het lossen wat rustiger en kon er proviand aan boord gebracht worden en niet te vergeten onze privé bestelde Kaapse wijnen.



Van Durban ging onze ballastreis terug naar de Arabische Golf in bij Ra's Tannūrah (Saudi Arabië) te gaan laden voor Singapore.



Te Singapore was het lossen op een boeimering ver buiten het havengebied en was er gelegenheid voor hen die zich vrij konden maken om een paar uur de wal op te gaan.



(Een kijkje op de boei door een kluisgat.)



(De boei met rechts de slangen waardoor de lading wordt gepompt naar een installatie aan de wal.)



(Vracht sampan's in de haven van Singapore.)



De Lepton had een zeer ruime en goed ingerichte accommodatie met ruime hutten, voor zowel de officieren als de bemanning. Ieder had zijn eigen douche met toilet en vanaf de midden staff tot en met gezagvoerder ieder zijn eigen afgescheiden slaap ruimte. Het schip had een ruime sportzaal met fitness-werktuigen en zelfs een donkere kamer voor de liefhebbers van fotografie. Helaas alleen voor zwart-wit uitgerust. Verder een scheepsbibliotheek met een ruime variatie aan leesboeken die steeds vernieuwd werden. Voor in de warmere gebieden een redelijk groot buitenbad. Ieder had een eigen ligstoel om lekker van de zon te kunnen genieten. Verder een ruime gezellige scheepsbar om voor de maaltijd van een drankje te kunnen genieten en verjaardagen te vieren.

08-02-1979 T/M 23-06-1979.



Een sea-terminal is een complex van steigers gebouwd in diep water voor de kust voor het beladen van VLCC tankers. De ruwe aardolie wordt vanaf de installatie aan de wal via een pijpleiding naar de terminal gepompt.



Na geladen te hebben aan de sea-terminal in Al Jubayl vertrokken we uit de Golf voor onze reis om Kaap de Goede Hoop naar Europa

Na bij Kaapstad door een helikopter te zijn voorzien van proviand en post was het wachten op bericht van Londen waar de lading gelost zou moeten worden.



Onze eerste losplaats voor de helft van de lading zou Port `d Antifer zijn in Frankrijk. Dit is eigenlijk geen haven, maar een enorm steiger wat in is gebouwd met een verbinding met het vasteland. Dit is speciaal gebouwd voor het lossen van de VLCC's en de ULCC's tankers. Het geheel ligt vlak bij Cape `d Antifer (de olifantkop) en het plaatsje `Etreat op de Franse krijtrotsen.



Tijdens het lossen kregen we het verheugende bericht dat de rest van de lading bestemd was voor Europoort Rotterdam. Dubbele vreugde voor zij die met verlof zouden gaan te Rotterdam. Helaas was er voor de hoofdwerktuigkundige en mijn persoon nog geen aflosser beschikbaar en zouden we mee terug moeten naar de Kaap.



(Een zware regenbui nadert de kust vanuit zee.)



Na zo'n lange zeereis gingen we met een paar man even de benen streken, het enorm lange steiger af richting de kust. Gelukkig kregen we een lift van een bedrijfsauto die ons naar het plaatsje `Etreat bracht.



Het was er opvallend stil en we zagen geen mens buiten. Er heerste ware zondagsrust.

vrijdag 15 maart 2013

LEPTON S.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 1/7)

S.S. LEPTON.

08-02-1979 T/M 23-06-1979.



Ver voor het bereiken van de vaar route naar Europoort werd per helikopter de loods aan boord afgezet.



Dit wordt gedaan daar de afstand te groot is voor de loodsboot om naar buiten te komen en weer naar een ander schip te varen.



De overslag van graan op de Maasvlakte bij Rotterdam.



Rotterdam is en blijft voor ons de thuishaven ongeacht wat er op de achtersteven van het schip staat. Het is een gelegenheid om na maanden je familie weer eens te zien. Veel verlofgangers die in Port `d Antifer met verlof waren gegaan hadden de nodige Kaapse wijn over en konden deze niet in Frankrijk mee nemen naar huis. Voor een zacht prijsje nam ik en nog enige collega's deze wijn over en zagen kans deze te Europoort met familie mee naar huis te geven. Wie olie vaart die van wijn geniet ! Dank aan de vriendelijke douane beambten die een oogje dicht knepen.



Maar ook aan een bezoek van familie aan boord komt een einde en was het afscheid nemen voor onbepaalde tijd. Na vertrek uit Europoort was het eerste van belang het inwerken van de nieuwe mensen die aan boord waren gekomen en hun op de hoogte te stellen van de veiligheid voorschriften aan boord. Zo werden er zo snel mogelijk een sloepenrol gehouden, zodat een ieder weet in welke sloep hij thuishoort en wat te doen. Ook werd er aandacht besteed aan de brandpreventie en welke taak men bij brand bestrijding had.



Zo passeerden we op grote afstand een 'windjammer' onder volle tuigage. Het was in ieder geval brandstof besparend vergeleken met wat wij verstoekten aan boord.

03-08-1980 T/M 22-01-1981.



Op 31 juli 1980 met de KLM vanaf Schiphol Airport naar Singapore gevlogen.



Op 3 augustus 1980 stapte ik, na enige dagen doorgebracht te hebben in het Cockpit Hotel te Singapore, voor de tweede keer aan boord van de Lepton welke op de boei-mering de lading moest gaan lossen.



(De vlammen van het affakkelen verlichten de kust.)

Na in de Golf weer te hebben geladen vertrokken we met orders om te lossen in Europa via Kaap de Goede Hoop.



Bij Kaapstad werd het schip weer bevoorrad en zou de gezagvoerder met verlof gaan met de helikopter.



Na het net met de lading op dek te hebben geplaatst besloot de piloot ook om de helikopter maar even op dek neer te zetten, daar er eerst een gezag overdracht moest zijn getekend aan boord.



De piloot nam er even zijn gemak van.



De retour lading en de bagage van de gezagvoerder worden in geladen door de bemanning.



Het was duidelijk windstil aan de windzak te zien.



De helikopter gereed voor vertrek.

Tijdens deze reis naar Europa ontdekten we, dat er zeewater in de smeeroilie was terecht gekomen van de schroefas afdichting. Deze smeeroilie zit in twee verschillende tankjes; één hoge tank voor als het schip geladen is en één lage tank voor als het schip in ballast is. Het werkt dus op een niveau drukverschil.

Duidelijk was dat er een lekkage was in de afdichtingsring bij de schroef. Zelf dit repareren was onmogelijk.

Om toch de schroefas in zijn afdichting te kunnen blijven smeren creëerden we een zwevende smeeroilie tank. Een oliedrum opgehangen aan een takel, in de hoge vluchtoker vanuit de machinekamer naar buiten, verbonden met slangen aan de schroefas afdichting. Het was wel even uitdokteren op welke hoogte de drum moest komen te hangen. Er mocht geen water meer naar binnen lekken en zeker geen olie naar buiten.

Nadat we kantoor van dit probleem op de hoogte hadden gebracht, werden onze los orders Rotterdam Europort, daar dit de enigste geschikte plaats was voor de reparatie.

03-08-1980 T/M 22-01-1981.



Met de hulp van de sleepboten kwamen we langs zij het olie-steiger op de Maasvlakte om de gehele lading te gaan lossen.



De monding van de Waterweg gezien vanaf de Maasvlakte en in de verte Scheveningen.



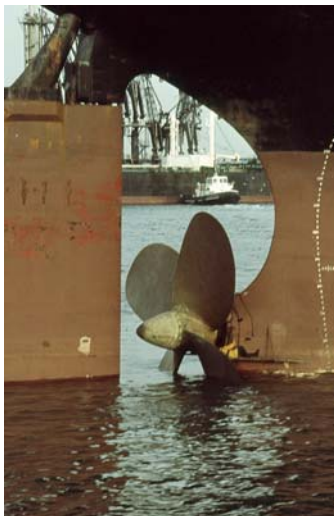
Normaal wordt tijdens het lossen van de lading gelijk het water in de ballasttanks gepompt, maar deze keer niet en moest het schip geheel leeg zijn.



We moesten voor de reparatie eerst het schip 'kroppen'. Door nu alleen water in de voorste ballasttanks te pompen kwam het schip in de kop te liggen en kwam de schroef en de schroefas afdichting boven water te liggen.



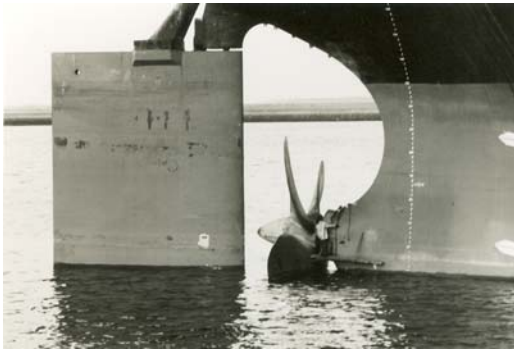
Langzaam komt de schroef gedeeltelijk boven water te liggen zodat de schroefas afdichting te bereiken is.



Met behulp van een bootje werd er een werkplatform boven het water bij de schroef gebouwd, zodat de service engineers van de fabriek hun werk konden doen.



Hoe klein is een mens bij een schroef van ruim 9 meter diameter.



Al spoedig kwam de oorzaak van de schade aan het licht. Een zeer dikke nylon vislijn had zich in de schroef en om de as vastgedraaid en zo de afdichting beschadigd.



Het was een dagtaak om de kapotte afdichting te verwijderen en de nieuwe afdichting te monteren.



Een zuiger houdt de vaargeul van de haven op diepte.

Nadat het werk aan de schroefas afdichting klaar was moest eerst het schip weer stabiel geballast worden eer we weer naar zee konden vertrekken. We hadden orders om bij Port Harcourt te Nigeria op de boei te gaan laden voor Las Palmas te Grand Canaria..

maandag 18 maart 2013

LEPTON S.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 2/3)

S.S. LEPTON.

03-08-1980 T/M 22-01-1980.



Na de reparatie van de schroefas afdichting te Rotterdam ging de reis naar Port Harcourt in Nigeria om daar op de boei voor de kust te gaan laden voor Las Palmas.



Te Las Palmas kwam de loods per helikopter aan boord om het schip naar de boei te loodsen waar de lading gelost moest worden. De helikopter verscheen vroeger dan was aangegeven, maar kreeg geen toestemming om op dek te landen, daar ten eerste de de brandbestrijding ploeg nog niet gereed was aan boord en ten tweede omdat er enige weken daarvoor een ongeluk met het landen van de helikopter op het dek van een ander schip niet goed was verlopen. Gewoon "Safety First" van onze kant. Dus maar enige rondjes om het schip vliegen en wachten op toestemming.



De mannen van de blusploeg kijken toe hoe twee van hun collega's zich in hun hitte beschermende pakken met perslucht hijsen.



Het lijkt eenvoudiger dan het is en het is een heel gewicht wat ze dan aanhebben.



Nog even een helpende hand. Het zijn wel deze twee mensen die in geval van brand onder bescherming van waterspray de aan boord zijnde mensen van de helikopter uit het brandende wrak moeten trachten te redden.



Uiteindelijk is de helikopter veilig op het hoofddek neer gezet door de piloot.



Ook het vertrek wordt scherp in de gaten gehouden, want een onverwachte valwind kan uit iedere hoek opsteken tijdens het opstijgen. Tijdens het lossen op de rede van Las Palmas was er geen verbinding met de wal om te gaan passagieren, daar de afstand te groot was.

03-08-1980 T/M 22-01-1981.



Donkere wolken pakken zich samen een het einde van de dag op weg naar Port Harcourt in Nigeria om daar te gaan laden voor Fos sur Mere (Frankrijk) de zeehaven van Marseille in de Middellandse Zee.



(Een uitzicht over het hoofddek vanuit de radarmast van het schip.)



(Een zicht op de schoorsteen van het schip.)



Tijdens de reizen was er voor zij die er interesse in hadden altijd wel materiaal te vinden in de werkplaats van het schip om een lekker creatief bezig te zijn. Zelfs afval materiaal werd gebruikt.



Een natuurlijke 'helikopter' maakt een veilige landing op dek.



Voor de kust van Nigeria, waar we lagen te drijven en wachtende tot onze plaats op de lading boei vrij was gekomen, werden we gepraaid door een lokale vissersboot. Ze wilden hun vers gevangen vis met ons ruilen tegen een blik vloeibare om hun dek schoon te maken en een doos Heineken bier.



De vis werd netjes voor ons uitgesteld op hun dek, maar zo gemakkelijk ging dat niet bij ons.



Na veel heen en weer gepraat gingen ze op ons voorstel in, dat we eerst de versheid van de vis wilden controleren eer we de te ruilen goederen aan hun zouden overhandigen. Ook het verschijnen van een sleepboot, die hun sommeerde te vertrekken, deed de ruil snel beslechten. De vis was in ieder geval vers.

Na geladen te hebben in Nigeria koersten we naar Fos sur Mere om te lossen en waar in op 22 januari 1981 met verlof ging. Het was dit keer een kort contract geweest.