

NATICINA M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 1/1)

M.S. NATICINA.

25-03-1990 T/M 07-08-1990.



Het m.s.Naticina was een krijgertje van onze collega's van Shell Uk. Nu is er een gezegde; 'Je mag een gekregen paard niet in de bek kijken' maar bij dit schip behoefde je inwendig nog niet eens te kijken zo slecht onderhouden zag het er aan de buitenkant uit. Roestbruin was de hoofdkleur over het gehele schip.

Het schip werd gebouwd in Noorwegen op de Odense Staalskibvaerft scheepswerf en werd voortgestuwd door een vijfbladige schroef aangedreven door een 9 cilinder Sulzer motor.

Ik stapte op 25 maart 1990 voor de kust van Oman, waar het schip via een kleine tanker brandstof lag in te nemen, aan boord.

Out of the gloom
A voice said unto me
“Smile and be happy,
Things could be worse.”
So I smiled and was happy
And behold, things did
get worse,
I got Naticina.

(Ook onze Engelse collega's hadden al hun bedenkingen over het schip.)



Het was de periode van de oorlog in de Golf en dus eigenlijk geen pretje om er naar toe te

gaan en dat was een van de redenen dat er buiten de Golf brandstof werd ingenomen, wat wij bunkeren noemen.



Lokale vissers waren rond het schip aan het vissen, daar afval vanuit het kombuis altijd vissen aantrekt.



Dat het in die tijd geen pretje was om in de Golf te varen werd op diverse tekeningen met teksten wel duidelijk gemaakt. Er was dan wel een konvooi begeleiding van de daar aanwezige marine alliantie, maar zodra er een raket alarm werd afgegeven waren we op ons zelf aangewezen en weg was de marine.

Na in de Golf te Ras Tanura (Saudi Arabië) te hebben geladen voeren we via de Indische Oceaan en Straat Malakka naar Singapore om te lossen en proviand in te nemen.



In Straat Malakka was het oppassen voor kapers, maar de vissersboot die ons aanriep was uit op lege smeerolie drummen begrepen we van onze Indonesische bemanning.



Zo werden er een paar drummen overboord gezet die de bewoners na schoonmaken gebruikten voor het opvangen van regenwater waar ze hun dagelijkse maaltijd mee klaar maakten.



Na het lossen van de lading uit de Golf vertrokken we naar Bintulu te Sarawak (Federatie Maleisië) om daar te gaan laden op de boeimering voor Whangarei in Nieuw Zeeland.



Tijdens de geladen reis was er weinig onderhoud op het hoofddek mogelijk. Intussen hadden we ook vernemen dat onze Engelse collega's niet meer welkom waren geweest met dit schip in Whangarei, daar ze kans hadden gezien om de gehele baai te vullen met een dikke vette rook daar ze problemen hadden met de stookinstallaties van de twee stoomketels.



Het was een enorme lucht vervuiling in de prachtige baai en het gevolg was een enorme schadeclaim voor Shell UK.



Het was dus aan ons de eer om dit te voorkomen en werd er druk aan gewerkt in de machinekamer, waar we het ene probleem na het andere tegenkwamen.

Om toch een beetje goede indruk te geven bij het binnen varen van de baai, werd de buitenkant van de accommodatie wit geschilderd en ook de schoorsteen netjes rood met een gele schelp.

Ook binnen in de accommodatie werd stevig gesopt. Plafonds, wanden en trappenhuis werden grondig onder handen genomen en van een bruine aanslag gereinigd. De moddervette kokos matten en lopers werden uit de gangen verwijderd die na een grondige reiniging in de antislip verf werden gezet. Bij rustig weer werd het looppad vanaf de gangway (schip-wal verbinding) tot de accommodatie roestvrij gemaakt en geschilderd. Want dat we lokale autoriteiten aan boord konden verwachten was zeker; dus de eerste indruk moest goed zijn.



Zo naderde de dag, dat we de baai bij Whangarei zouden binnenvaren. De autoriteiten waren intussen in kennis gesteld, dat het schip nu met Nederlandse officieren en Indonesische bemanning voer. Maar de lokale bevolking wist nog niets en hadden protest acties tegen de komst van het schip aangekondigd.

Zo deden we iets wat niet gebruikelijk was; er werd een Nederlandse vlag in de mast gehesen.



Het schip nodigde plaatselijke hoogwaardigheid bekleders van de raffinaderij en de lokale gemeenschap uit voor een natje en een droogje tijdens het lossen van de lading.



Intussen waren we in de machinekamer er achter gekomen, dat er zwaar was gekannibaliseerd in de ketelfront onderdelen. Wat er lag was gebruikt of niet meer te gebruiken. Zo werd er besloten om tijdens het lossen de ketels handmatig te bedienen. Het was dus ouderwets stoken. Al met al liepen we tijdens het lossen van de lading zes op / zes af en bedienden we de ketels handmatig. Tijdens deze los operatie kwam er geen zwarte rook uit de schoorsteen. We hadden een pluim verdiend. Maar er waren ook steeds problemen met de inert-gas installatie en dat moest ook verholpen worden de komende ballast reis.



Ook de eerste indruk die de genodigden kregen toen ze aan boord kwamen bleek ook de beste te zijn en kregen we niets dan lof voor de schone accommodatie en machinekamer. Dit alles had een positief gevolg. Zij die zich vrij konden maken van de wacht werden door de lokale bevolking uitgenodigd voor een dag tour o.a langs Kiwi-farms (vogels) en later een gezellige BBQ.

Geplaatst door **Kees**, op 3/09/2013

[Dit aanbevelen op Google](#)

Geen opmerkingen:

Een reactie plaatsen

25-03-1990 t/m 07-08-1990



Na de lading gelost te hebben in Whangarei koersten we richting Australië buitenom het Great Barrier Reef naar de Coral Sea tussen Nieuw Guinea en Australië naar de Indonesische eilanden.



Regelmatig hadden we een zicht op de vele vulkanen op de eilanden groep en vervolgden onze reis via Straat Lombok, gelegen tussen het eiland Bali en Lombok, naar de Bali Zee en verder naar de Java Zee. Vanuit de Java Zee via Straat Malakka naar de Indische Oceaan en de Golf.



Tijdens deze reis werd er begonnen aan het onderhoud van het hoofddek en inspecteerden de werktuigkundigen de inert-gas installatie.



Het was even schrikken toen de onderste inspectie luiken geopend waren, want op de boden lag een laag met resten van koel elementen. Het was duidelijk dat er oververhitting was geweest door het wegvallen van koelwater in de unit. We ruimden de rommel zo veel mogelijk op en maakten een schade rapport op om deze elementen te bestellen, daar ze niet voorradig waren aan boord.



We kregen orders om naar Bahrain te koersen om daar reparatie te gaan uitvoeren aan de inert-gas unit. De fabrikant zou alle onderdelen daar naar toe uitvliegen. Lossen zonder een werkende inert-gas installatie is verboden op de havens en was de werking ervan belangrijk voor het verdere vervoer van lading.

In Bahrain kregen we ook de zo gewenste onderdelen voor de stookinstallatie van de stoomketels.



Het onderhoud aan het hoofddek in volle gang. Alvorens er weer een verflaag werd aangebracht werd het te verven gedeelte 'afgezoet' met zoetwater

Na de reparatie te Bahrain van de inert-gas installatie werd er weer geladen voor Whangarei en was het dus aan de werktuigkundigen om de ketelinstallatie weer automatisch te kunnen bedienen bij een wisselende belasting.



Langzaam maar zeker moest het roestbruin plaats maken voor het groen en zo werd het weer een toonbaar schip. (Deze twee afbeeldingen van het hoofddek zijn in spiegelbeeld afgedrukt!)



Na wederom de lading gelost te hebben in Whangarei zonder enige problemen, daar de ketels automatisch gestookt werden en de inert-gas installatie werkte zoals het moest zijn keerden we weer terug naar de Golf om te gaan laden.



De bulb onderaan de boeg van het schip doorklieft het water van de Oceaan.



Voor mij kwam er een einde aan dit contract en werd ik op 07-08-1990 te Bahrain afgelost en ging ik met verlof.

09-02-1992 T/M 21-05-1992.



Op 9 februari 1992 stapte ik te Singapore voor de tweede keer aan boord van het m.s. Naticina nu in de nieuwe kleur voor de scheepsromp.



In deze drie maanden maakten we hoofdzakelijk reizen tussen de Arabische Golf om te gaan laden en om te lossen naar Whangarei in Nieuw Zeeland.



Een strandwandeling was een heerlijke ontspanning na het werk.