

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

M.S.SUNETTA.



De eerste Sunetta werd in 1935 gebouwd bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij. Het schip had een tonnage van 12.248 ton. Roepsein: PHUW. Het schip was eigendom van de N.V. Petroleum Maatschappij La Corona. Het schip voer onder Nederlandse vlag en werd in 1962 uit de vaart genomen en gesloopt.

De tweede Sunetta begon haar bestaan in 1975 tot 1990 onder de naam Carolyn Jane als een Sanko Line Tanker.

Het schip werd door London (Shell UK) aan de Nederlandse Shell vloot toegevoegd onder het mom van gelijke tonnage verdeling. Zij de nieuwbouw en wij een uitgeleefd schip waar van alles aan mankeerde.

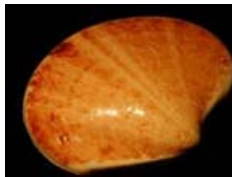
Het schip met een tonnage van 87.813 ton, met het roepsein ELCN5, varend onder de Liberiaanse vlag vervoerde ruwe aardolie (crude oil).



In 1998 werd het schip, intussen weer overgegaan naar de Shell UK vloot, uit de vaart genomen en gesloopt te Chittagong te Bangladesh..



Ik zou in totaal vier contracten aan boord van het m.s.Sunetta maken. Het was op 1 juni 1991 toen ik voor het eerst kennis maakte met dit volledig uitgeleefde geschenk van onze Engelse collega's. Het werd een contract waarin we als een goed team er weer een vaar-, toon,- en leefbaar schip van maakten. Dit eerste contract beëindigde ik te Singapore. De volgende contracten waren van 19-08-1992 tot 23-12-1992, 28-03-1993 tot 21-08-1993 en 10-12-1994 tot 09-03-1995 met respectievelijk aflossingen te Sydney (Australië), Jeddah (Saudi Arabië) en Tees Bay (Engeland). Contracten met veel voor- en tegenspoed.



Aan boord van dit schip ontbrak de kleine vitrine met daarin de schelp waarnaar het schip was vernoemd. Het is misschien zeemans bijgeloof; dat daarom dit schip en haar opvarenden achtervolgt werden door tegenspoed.

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

M.S.SUNETTA.

1 JUNI 1991 - 22 NOVEMBER 1991.



Op de rede van Fos sur Mer (Marsellie Frankrijk) stapte ik aan boord van het m.s.Sunetta met enige andere collega's. De verlofgangers die het schip van Shell UK hadden overgenomen gaven ons de zegen voor de verdere vaart.

Al snel drong het tot ons door wat de zegen betekende. Nog nooit eerder in mijn loopbaan had ik een vervuilerd schip gezien. Zowel de accommodatie, machinekamer en het hoofddek waren smerig. Roest, vuil, vet en andere smerigheid was overal te vinden. Dit was iets wat we kenden aan boord van de schepen van de Nederlandse Koopvaardij en zeker niet aan boord van de toen nog bestaande Nederlandse Shellvloot.



(Port Said aan de ingang van het Suez Kanaal.)

Onze eerste reis was naar Port Said en verder via het Suez Kanaal naar de Golf van Suez om te gaan laden aan de Geisum Marine Terminal.



(Het Suez Kanaal met in het noorder de stad Port Said, het kanaal naar de Bittermeren en het kanaal naar de Golf van Suez met aan het einde van het kanaal de stad Suez.)



(Doorvaart van het Suez Kanaal met aan beide zijden 'de dorre vlakten der woestijnen'.)



(Doorvaart van de Bittermeren.)

Al spoedig kwamen we tot de ontdekking dat al de reserve onderdelen waren gekanibaliseerd of niet waren gereviseerd na het verwisselen van de gemaakte draaiuren. Van de boekhouding voor de reserve onderdelen klopte in het geheel niets. Het hoofddek dat oorspronkelijk rood-bruin was geschilderd, was nu rood-bruin van de roest. Al de Nederlandse tankers hadden een groen geschilderd dek. Het belangrijkste op het moment was de tent draaiende te houden en op verantwoorde- en veilige wijze de lading in te nemen en te vervoeren.



(In de takel van de slangenkraan de bootjes van de meerploeg.)



(Een ding was zeker; er was weinig te jatten aan boord van dit schip. Iets waar de meerploeg om bekend stond.)

Dit schip was bemand met Nederlandse staffofficieren, Indonesische junior werktuigkundigen, gedeeltelijk in opleiding, en Indonesische bemanning.



(Een blik naar achteren op het Suez Kanaal bij het passeren van de stad Suez aan het einde van het kanaal en het begin van de Golf van Suez.)



(Gemeerd langs de Geisum Marine Terminal.)

Deze terminal was een verankerde opslag- overslagtanker waarvan de lading werd overgepompt in de ladingtanks van de Sunetta. Deze lading was bestemd voor Ulsan in Korea.



(De affakel installatie aan boord van de opslag tanker was tijdens deze overpomp operatie buiten werking gezet om explosie gevaar te voorkomen.)



(Het aankoppelen van de lading slangen aan het ladingmanifold aan boord van de Sunetta.)



(De 'ship to ship' operatie zoals dat genoemd wordt.)



Niet alleen in de machinekamer kampten we met problemen want ook aan de dekinstallatie mankeerde er het nodige. De Inertgas installatie, een niet explosief gas geleverd uit de stoomketel uitlaatgassen wat boven op de lading werd geperst na gewassen te zijn, werkte niet naar behoren. Met veel kunst en vliegwerk kregen we dit weer aan de praat. Het ladingtankwassen na het lossen op de ballastreis verliep ook niet vlekkeloos en was het vaak de ene tankwasmachine die niet goed werkte te verwisselen met een andere die wel goed werkte.

Gebrek aan werk hadden we dus in het geheel niet.

SUNETTA M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 2/2)

M.S. SUNETTA.

1 JUNI 1991 T/M 22 NOVEMBER 1991.



Tijdens de vaart over de Indische Oceaan op weg naar Ulsan in Korea kregen we te maken met een enorme waterhoos die zich verzadigde met zeewater, waarna het dan ook zoutwater regende.



(Ook het reserve anker ontbrak aan boord van dit schip.)

Het slechte weer was er vermoedelijk de oorzaak van dat we een onverwachte passagier aan dek hadden, een fraaie flamingo.



Parmantig wandelde de vogel over het dek en trok zich niets aan van de daar verrichte

werkzaamheden door de bamanning.



Door een waterafvoerpijp van het hoofdek af te stoppen creëerden we een zoetwaterplaats voor de vogel en de voeding werd aangevuld met verse groente en stukjes vis uit het scheepskombuis. Pas na het passeren van de Filippijnen, welke eilanden groep we wazig in de verte konden waarnemen, verliet begin juli 1991 de vogel in goede gezondheid het schip.

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

M.S.SUNETTA.

1 JUNI 1991 T/M 22 NOVEMBER 1991..



Ontspanning na inspanning.

Daar de boog niet altijd gespannen kan zijn en om even uit de dagelijkse werksleur te breken werd er voor de avond van 29-06-1991 een sate-party georganiseerd op het achterdek van het schip.



Iedereen leverde zijn bijdrage om het tot een gezellige avond te maken. Het was vooral te danken aan de kok die er nog van alles te eten erbij verzorgde.



Zowel de Nederlandse officieren en hun meevarende vrouwen als de Indonesische bemanning genoten van het eten en een drankje.



Dank zij een geluidsinstallatie van een van de opvarenden hadden we een goed muziekje en zat de swing er bij een ieder goed in.



Een ieder droeg op zijn manier mee, wat hij of zij kon, om het leven aan boord zo aangenaam mogelijk te maken. Zo bakte een vrouwelijke officier voor ieder weekeinde enige heerlijke appeltaarten in het scheepskombuis.



(Het scheepskombuis nadat het was schoongemaakt en een kwastje verf had gekregen.)

Te Ulsan kregen we gelukkig een deel van de door ons úrgent' aangevraagde machine onderdelen aan boord, maar het zou voorlopig nogwel behelpen blijven.
Na het lossen te Ulsan van de lading vertrokken we naar Blang Lacang op Noord Sumatra in Indonesië om daar weer te gaan laden.

SUNETTA M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 2/4)

M.S.SUNETTA.

1 JUNI 1991 T/M 22 NOVEMBER 1991.



Te Blang Lancang gelegen in Atjeh op Noord Sumatra moest er geladen worden aan een boeimering, daar de raffinaderij geen natuurlijke haven had en de diepgang voor de kust zeer gering was voor de schepen.

Eenmaal gemeerd aan de ladingboei te Blang Lancang kwamen we er achter dat aan de wal niet alles op rolletjes liep en de lading in fases aan boord zou komen. Zodoende was er voldoende tijd om onderhoud te plegen aan de hoofdmotor. De lading was bestemd voor Yantai (Shandong) in de Volksrepubliek China.



Als eerste was het van belang een goede werkplanning op te stellen om het schip zoveel mogelijk operationeel te houden tijdens het in nemen van de lading.



Alhoewel het in die tijd onrustig was in dit gebied door politieke- en geloof problemen, verzocht een deel van de bemanning om toch de wal op mogen gaan om diverse lokale markten te bezoeken en inkopen te doen dit voor de viering van hun nationaal feest de

onafhankelijkheidsdag van Indonesië (17-08-1945).

Ik ruilde op 01-08-1991 een wacht met een collega en ging met de ploeg mee de wal op naar de plaats Lhokseumawe.

Op een terrasje in de stad werd er eerst genoten van een verfrissing en tot mijn verbazing was er zelf een koude fles Bintang bier te verkrijgen.



Het begon al avond te worden eer we de markt gingen bezoeken voor de inkoop van lokale kruiden, groente, fruit en vis. Onder algemene belangstelling 'slachte' een van de junior werktuigkundigen een Jack-fruit.



Aan lokale belangstelling hadden we geen gebrek bij het proeven van het vruchtvlees van de jack-fruit.



Maar eenmaal terug aan boord werd het onderhoud aan de hoofdmotor weer opgepakt en werkten we een groot deel van de nacht door om klaar te zijn voor het vertrek de volgende ochtend naar Yantai.

SUNETTA M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 2/5)

M.S.SUNETTA.

1 JUNI 1991 T/M 22 NOVEMBER 1991.



Op 17 augustus 1991 werden de Nederlandse officieren door de Indonesische bemanning uitgenodigd om aanwezig te zijn en mee te genieten van een voortreffelijk klaar gemaakte Indonesische rijsttafel ter ere van de Indonesische Onafhankelijkheidsdag.



Ze hadden er allemaal aan meegewerkt en hun eetsalon sfeervol versierd. Zo liet een ieder het zich goed smaken.



Na het maken van een groepsfoto van de nog aanwezige personen aan het einde van de avond bedankten we onze gastheren hartelijk voor deze uitnodiging.

SUNETTA M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 2/6)

M.S.SUNETTA.

1 JUNI 1991 T/M 22 NOVEMBER 1991.



Onder weg naar onze loshaven Yantai (Shandong) in China passeerden we enige Chinese visserscheepjes met hun met vlaggetjes versierde markeerboeien van hun visnetten.



Met de kust van China als achtergrond hadden we de avond voor aankomst een zeer fraaie zonsondergang om van te genieten.



(De laatste zonnestrallen verlichten de hemel.)



(Als een vurige bol gaat de zon onder in het land van de draak.)



Yantai was verder een smerige fabrieksstad waar allerlei handelswaar langs de weg op de grond lag uitgesteld. Enige moeite om aan ons wat fruit te verkopen werd totaal niet gedaan.



Hier was wel de fiets het middel van vervoer.

Na het lossen van de lading te Yantai vertrokken we naar Vietnam om te gaan laden op zee bij het olieproductie veld Vungtau voor de Vietnamese kust.

SUNETTA.M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 2/7)

M.S.SUNETTA.

1 JUNI 1991 T/M 22 NOVEMBER 1991.



Het eerste aanzicht van het olieproductieveld Vungtau met al de booreilanden en productie-platforms deed ons denken aan de Golf van Mexico.



Op 16 november 1991 meerden we achter de opslagtanker Chi Linh welke zijn lading in onze ladingtanks zou pompen.



Om te voorkomen dat we door de zware zeegang er er stond tegen de opslagtanker gedreven zouden worden werd van ons achterschip verbinding gemaakt via een sleeptros met een zware supply-boot die ons in positie moest houden.



Tijdens deze lading operatie was onze eigen motorinstallatie 100% 'stand-by'.



(Het dek van het achterschip reeds roestvrij en in de verf.)



Fotograferen was hier eigenlijk niet toegestaan, maar de wachtslieden die aan boord kwamen hadden meer belangstelling in het eten en drinken aan boord. Daarbij hadden ze hun eigen handeltje zoals het verkopen van postzegels en papiergeld waarop het olieveld op staat afgebeeld.



De lading uit Vungtau was bestemd voor Singapore alwaar ik op 22 november 1991 de Sunetta zou verlaten om met verlof te gaan.



(Olieboorplatforms bij de reparatiewerven in Singapore.)

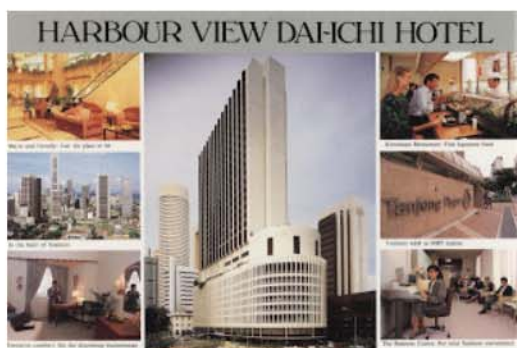
Het was een contract geweest met veel improviseren, werk en het maken van de nodige overuren, maar met een geweldige teamgeest aan boord.

SUNETTA.M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 3/1)

M.S.SUNETTA.

19 AUGUSTUS 1992 T/M 23 DECEMBER 1992.

Na mijn verlof maakte ik een tweede contract aan boord van het m.s.Natacina; een schip uit 1967 wat ook een krijgertje was van Shell UK. Een schip wat ze zo slecht hadden onderhouden dat het in diverse havens geen toegang meer kreeg in Australië en New Sealand. Na verlof van dit contract keerde ik weer terug aan boord van het m.s.Sunetta voor een periode van 19 aug.1992 t/m 23 dec. 1992. Ook in dit contract kwamen er nog meer technische machinekamer gebreken aan het licht.



Na twee dagen (17/18 augustus 1992) te hebben doorgebracht in het Dai-ichi hotel in Singapore en de stad weer te hebben verkend met de nodige inkopen stapte ik op de rede van Singapore aan boord van de Sunetta. Het schip kwam uit Australië en was onderweg naar de Arabische Golf om te gaan laden. Op de rede werd het schip voorzien van verse proviand en de hoognodige reserve onderdelen.



Onderweg naar de Arabische Golf (bij veel mensen beter bekend bij de vroegere naam Persische Golf) ontdekten we dat er olieresten op het koelwater voor de zuigers van de hoofdmotor dreef en dat er een zwavellucht uit de ontluchting van de de tank kwam. Dit voorspelde niet veel goeds!



In de Indische Oceaan buiten de scheepvaartroute zijn we gaan drijven om stuk voor stuk de cilinders van de hoofdmotor te inspecteren. Zo ontdekten we een lekkage op de zuigerkop van cilinder vier.

Gelukkig was het rustig weer en konden we de zuiger trekken en verwisselen met een reserve zuiger.



(Het trekken van de lekke zuiger.)



(De cilinderkop op een speciale stelling boven op een andere cilinder.)



De zuiger met de lekke kop in de takels om later gedemonteerd te worden. Nadat de reserve zuiger was gemonteerd konden we onze reis voortzetten met de stille vraag wat ons nog meer te wachten zou staan.

SUNETTA.M.S. SHELL TANKERS.B.V. (DEEL 3/3)

M.S.SUNETTA.

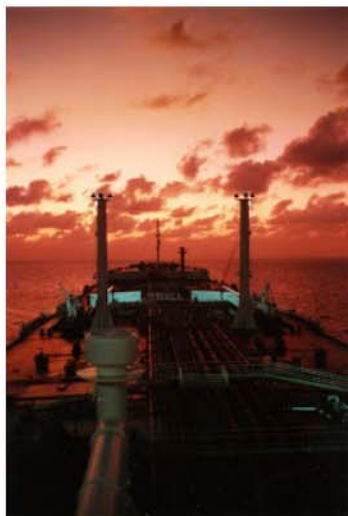
19 AUGUSTUS 1992 T/M 23 DECEMBER1992.



(Duidelijk is hier een klein foutje gemaakt bij werkzaamheden onder waterlijn van het schip.)

Door het technische probleem van de slechte koelwater bochtstukken in het zuigerkoelwater systeem van de hoofdmotor bleven we voorlopig varen tussen Singapore en de Arabische Golf.

De bochtstukken moesten geleverd worden door de scheepswerf in Japan waar het schip was gebouwd en ook de motor was geplaatst. Dit zou dus enige tijd kunnen gaan duren.





(Tijdens de vaart in de Indische Oceaan konden we regelmatig genieten van een fraaie zonsondergang.)

Uiteindelijk kregen we een deel van de door ons urgent aangevraagde bochstukken in Singapore aan boord en gelijk kregen we orders om te gaan laden in de Arabische Golf voor Sydney in Australië.

Dus we gingen de lange reis op.

Intussen werd er hard gewerkt aan het opstellen van de doklijst voor het vijf jaarlijkse Lloyds Survey in begin van 1993. Waar dit zou geschieden was nog niet bekend, maar dat het op een werf in het Verre Oosten zou zijn konden we wel vanuit gaan.



(Aanvaart op de stad Sydney.)

De reis naar Sydney verliep zonder noemenswaardige problemen. Het weer was deze reis goed en zodoende kwam uiteindelijk ook het hoofddek in de verf te staan.



(Aan stuurboordzijde dus rechts van het schip lag het steiger waar gelost moest worden.)



(De sky-line van de stad Sydney met links het opera gebouw.)



(In de verte de Sydney Harbour Bridge die we moesten passeren.)



(Het opera gebouw heeft iets weg van parende schildpadden.)



(De staalconstructie van de brug.)



(Op iedere oever staan twee enorme torens die de overspanning van de brug ondersteunen.)



(Een gedeelte van de oude haven en de opslagloodsen.)



(Shell energie voor een wereldstad.)

Op 23 december 1992 werd de lading te Sydney gelost en ging ik met verlof. Ik had ons hoofdkantoor laten weten, dat ik niet naar Nederland wenste terug te vliegen, maar naar Indonesië waar ik rond wilde gaan reizen. Ik zou dan t.z.t te Singapore weer beschikbaar kunnen zijn voor een plaatsing aan boord van een schip in het Verre Oosten

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

M.S.SUNETTA.

19 AUGUSTUS 1992 T/M 23 DECEMBER 1992.

Te Abu Dhabi werd er geladen voor Singapore en deze reis zouden we verscheidene keren maken.

Ontdekking nummer twee was; dat het waterpeil in de tank voor het zuigerkoelwater iedere dag meer bijgevuld moest worden dan normaal. Een lekke zuigerkop kon het niet zijn daar de druk in de cilinder hoger is dan die van het koelwater.



(Al de carterdeuren van de motor geopend om naar de lekkage van het koelwater te zoeken.)

Intussen waren we er ook achter gekomen dat de smeeroliecentrifuge voor het reinigen van de smeerolie van de hoofdmotor meer water dan gewoonlijk aan het afscheiden was. Conclusie water lekkage in het carter van de hoofdmotor en wel zoetwater van het zuigerkoelwatersysteem.



(Enige van de opgelapte bochtstukken.)

Zo werd het weer drijven. Al de carterdeuren van de hoofdmotor werden geopend na het afkoelen en het stoppen van de smeeroliepomp. Stuk voor stuk werden de ruimtes onder de cilinders geïnspecteerd terwijl de zuigerkoelwaterpomp in bedrijf was.

In een paar bochtstukken voor het koelwater naar de telescooppijpen werden minuscule kleine gaatjes ontdekt. We besloten de bochtstukken te demonteren zo goed mogelijk op te lassen. In de bochten was het materiaal gecaviteerd door het doorstromende koelwater. Na het oplassen waren er dusdanige krimpspanningen in de bochtstukken ontstaan dat ze niet goed meer pasten en moesten ze stuk voor stuk goed uitgegloeid worden om ze weer passend te krijgen, waarna ze weer werden gemonteerd.



Intussen produceerde de centrifuge het nodige water en om dit te controleren werd er een tijdelijke open verbinding gemaakt naar de afvaltank.

Bij nadere inspectie van de overige bochtstukken van de andere cilinders werden en nog de nodige zwaar gecaviteerde ontdekt en dover als het ging werden deze ook opgelapt.

Na de laatste inspectie werd de hoofdmotorinstallatie weer opgestart en konden we onze reis vervolgen

Deze bocht stukken waren niet reserve aan boor dus ging er een spoedbestelling de deur uit om deze zo snel mogelijk te leveren.

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

M.S.SUNETTA.

28 MAART 1993 T/M 21 AUGUSTUS 1993.

Via een fax aan mijn contact adres in Jakarta kreeg ik het verzoek om naar Singapore te vliegen om op 28 maart 1993 weer aan boord van de Sunetta te stappen om de dokperiode mee te maken. Dat ik terug keerde was een verzoek van het scheepsmanagement aan het hoofdkantoor geweest. Na een hotelovernachting stapte ik op de rede van Singapore aan boord van het schip, wat we gelijk klaar konden maken voor het vertrek naar de Jurong Shipyard Ltd. voor een dok periode van enige weken. Het zou een contract worden dat veel van de opvarenden nog heel lang zou geheugen voor de rest van hun leven.



Eenmaal in het dok werd het bedrijf in de machinekamer afgebouwd en werd er overgegaan op spanning van de wal voor het schip. Zodra het schip droog lag werd er begonnen met het hogedruk reinigen van de scheepshuid en het bijplekken met de grondverf.



De scheepsschroef wordt verwijderd voor inspectie van de schroefas afdichting en het polijsten van de schroef.



Beneden de waterlijn waren al gedeelten in de verf gezet en karwei dat dag en nacht doorging.



Een van de koelwaterinlaatroosters volledig dicht gegroeid met schelpen en kalk.



Reinigen en spuiten van de sloopshuid.



Beide ankers en de gehele lengte ankerketting werden uitgelegd op de boden van het droogdok voor het schoonmaken en inspectie van de verbindingsschakels tussen de ketting delen.

De ankerketting van een schip wordt samengesteld uit een aantal aan elkaar gesloten stukken ketting van ieder 15 vadem van 1,83 meter of ook wel 25 meter lengte. Deze 'kettinglengten' of 'kettingeinden' bestaan uit een oneven aantal ellipsvormige schakels of schalmen die tegen kinken meestal zijn voorzien van een dam tussen de lange zijden.



De ketting lengten zijn tegenwoordig aan elkaar gesloten door losneembare schalmen, naar het patent ook wel kenterschalmen genoemd. De lengte van de ankerketting kan soms meer dan 200 meter bedragen.



Om bij het ankeren te kunnen zien hoeveel ketting er is uitgelopen zijn de kettineinden met geleverde schalmen gemerkt. Voor een gelijkmatige slijtage van de gehele ankerketting wordt deze tijdens een dokperiode omgekeerd.



Het hoofdek ziet er voor een leek uit als één grote wirwar van leidingen, slangen, draden en verplaatsbare units, maar alles heeft zijn functie.



(Een overzicht van het hoofddek gezien vanaf de scheepsbrug.)



Ook de machiniekamerinstallatie kreeg groot onderhoud. Van de hoofdmotor werden al de zuigers en cilindervoeringen getrokken. Deze gingen evenals de cilinderkoppen, ontlastkleppen, aanzetkleppen en brandstofverstuivers naar de werkplaats van de scheepswerf voor gehele revisie. Zo ook de reserve delen van de motor. Krukaslagers werden gecontroleerd en de uitlaatgassenturbinen die voor de verse verbrandingslucht zorgden werden aan onderhoud onderworpen. Het was een mierenhoop van werkende dokarbeiders en je moest oppassen waar je liep in de machiniekamer.



Sinds we het schip onder ons beheer hadden waren we tot de conclusie gekomen dat de stoomketel installatie niet de maximum stoomproductie haalde om de vier ladingpompturbines op volle kracht te laten draaien. Oorzaak bleek enige afgeplugde vuurhaardpijpen in de ketel zoals we na nader onderzoek constateerden. Er zouden er nog enige bij komen voordat het schip in dok zou gaan. Nu werden al de slechte pijpen vervangen door nieuwe om straks weer volle stoomproductie te hebben.



(In de werkplaats van de dokwerf werden de cilinderkoppen afgevlakt voor een goede afdichting.)



(De cilindervoeringen van de hoofdmotor in de werkplaats.)



(Een overzicht van de dokwerf.)



(Hoe klein is een mens bij de sloopsschroef.)



(De onderzijde van het schip staat reeds in de anti aangroeverf en de bakboordzijde van de boeg krijgt ook zijn kleur.)



(De bodem van het dok ziet zwart van het grit waarmee de scheepshuid werd gestraald.)

Het was nu van belang om zo snel en goed mogelijk de scheepshuid in de verf te krijgen zodat het schip weer 'nat' kon om plaats te maken voor een ander schip.

SUNETTA M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 4/3)

M.S.SUNETTA.

28 MAART 1993 T/M 21 AUGUSTUS 1993.



Buiten aan de romp werd druk door gewerkt om deze in de verf te krijgen, waarna het schip weer 'nat' kon gaan en plaats maken voor een ander schip. Hierna zou het schip verhaald worden naar een kade van de werf waar de werkzaamheden verder zouden gaan. In de ladingtanks, de ladingpompkamer en in de machinekamer was het werk nog lang niet klaar.



(Het achterschip zit reeds netjes in de verf.)



(Er gingen de nodige bliken verf op de huid.)



Buiten de doklijst voor de scheepswerf was er ook nog een eigen doklijst voor het scheepspersoneel samengesteld. Werkzaamheden zoals het inspecteren van de overboord afsluiters en het verpakken van hun afdichtingen, het inspecteren van de koelwaterfilters hadden voorrang daar ze beneden de waterlijn lagen.



In de scheepswerkplaats was het dan ook een drukke van belang en werd er dagelijks gewerkt van 08.00 uur tot 17.00 uur en indien nodig langer. Alleen op zaterdag werd indien mogelijk maar een halve dag gewerkt en zo werd de zondag zoveel mogelijk vrij gehouden.

Verder was er dag en nacht een nautische en technisch officier van de wacht die regelmatig een veiligheidsronde over het schip en in de machinekamer diende te maken. Brand was het grootste gevaar tijdens een dokperiode. Werk was er dus altijd.



(Het dok is weer vol met water en het schip is gereed om uit het doik te vertrekken met behulp van sleepboten. De naam, de schelp en de diepgangmerken zijn op de romp geschilderd.)



(Veel meer ruimte dan 80 centimeter aan iedere zijde van het schip en de dokwand was er niet.)



(Het schip terug in haar element en bijna aan het einde van het droogdok.)



(Met behulp van sleepboten werd het schip verhaald naar de werfkade.)



(Gemeerd aan de kade van de werf met de scheepsschroef half boven water.)

SUNETTA M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 4/4)

M.S.SUNETTA.

28 MAART 1993 T/M 21 AUGUSTUS 1993.



M.S. SANKO HONER.

Vlak naast ons in een ander droogdok lag de tanker Sanko Honor die bij het eiland Wé bij de ingang van de Straat van Malakka bij Noord-Sumatra een aanvaring had veroorzaakt met een tanker van het Deense bedrijf Mearsk. De bakboord zijde van de scheepsromp was zwart geblakerd van de brand.



Het grootste deel van de scheepsboeg moest worden vernieuwd na de aanvaring.



Terwijl men nog druk bezig was de slechte stukken van de boeg uit te snijden werd elders reeds een nieuwe boeg voor het schip gereed gemaakt in onderdelen.



Een gedeelte van de open gescheurde scheepshuid is reeds vervangen en evenzo de kromme spanten.



Verwongen spanten en resten van de boeg op de bodem van het droogdok.



Restanten van wat een de boeg van een schip was.



Door de oorzaak, schade en de gevolgen van deze scheepsramp kreeg het schip al gauw de bijnaam 'Sanko Horror'.



Geruchten dat het schip verkocht zou worden na de reparatie aan een andere eigenaar werden al snel bevestigd toen er begonnen werd met het overschilderen van de naam van het schip en haar thuishaven op de achtersteven.

SUNETTA M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 4/5)

M.S.SUNETTA.

28 MAART 1993 T/M 21 AUGUSTUS 1993.



Op 25 april 1993 vierde de Jurong Shipyards Ltd. haar 30 jarig bestaan met een feest voor al haar werknemers met hun gezin en vertegenwoordigers van de sub-contractors.

Er werd die dag van de viering niet gewerkt op de werf.

Zo kregen ook de staff officieren van de Sunetta een uitnodiging om aanwezig te zijn en gaven we hier gehoor aan om keurig in uniform te verschijnen.



(Een gedeelte van de staff officieren van de Sunetta en op de achtergrond twee dokspecialisten van de Shell maatschappij.)



(Met een 'Leeuwendans' werd het feest ter ere van het 30 jarig bestaan van de Jurong Shipyard Ltd. geopend.)



(In deze leeuw zitten twee personen die de dans uitvoeren.)



(Dansende 'Singapore Leeuwen'.)



(De gezagvoerder van de Sunetta biedt de directie van de scheepswerf een geschenk aan namens het schip, haar opvarenden en de maatschappij.)



(Voor deze gelegenheid hadden we aan boord de moeite genomen om het schip met vlaggen te versieren.)

Voor ieder gast had de werf een vrijkaartje voor de dierentuin van Singapore de 'Singapore Zoological Gardens'. Na beleefd afscheid genomen te hebben van onze gastheren met dank voor de uitnodiging gingen we ons aan boord verkleden in vrijetijds kleding om een bezoek te brengen aan deze open dierentuin.

YOUR SPECIAL MOMENTS
AT THE SINGAPORE
ZOOLOGICAL GARDENS ...



(Je krijgt er wel slaap van, dat gehang de hele dag!)



(Wat zit er toch in mijn buidel?)

We sloten deze niet verwachte vrije dag af met in een van de vele openlucht eet gelegenheden in Singapore met een stevige portie sate in diverse vleessoorten en smaken weggespoeld met een koude pot Ankerbier.

De volgende dag was weer een gewone werkdag.

SUNETTA M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 4/6)

M.S.SUNETTA.

28 MAART 1993 T/M 21 AUGUSTUS 1993.



Op 1 mei 1993 was door Shell Tankers B.V. een party georganiseerd in het Dai Ichi Hotel voor al de opvarenden van het m.s.Sunetta en genodigden, daar het schip de oorkonde kreeg uitgereikt voor één jaar ongeval werken wat hier een prestatie genoemd mag worden.



(Er was gezorgd voor een smakelijk buffet en een drankje.)



(De gezagvoerder neemt de oorkonde in ontvangst van het hoofd van Nippon Kaiji Kyokai.)



m.s. SUNETTA

PORT OF REGISTRY: MONROVIA
FLAG: LIBERIA
OFFICE NO. 7320
CALL SIGN: ELCAN
Nippon Kaifu Kyokai No. 751033
SATCOM No.1243862

BUILT BY
KANABASHI SHIPYARDING Ltd.
Toyohashi, Japan.

OWNERS/MANAGERS:

DIRKJ. TANERIS B.V.
FOLKERIE OLSINGASTRAAT 34 3087 RW ROTTERDAM THE NETHERLANDS
telephone (010) - 4571899
telefax (010) - 4584889
POSTAL ADDRESS: P.O.BOX 8989 3009 TK ROTTERDAM THE NETHERLANDS
telefax 36535 answer book STBV NL

(De oorkonde zou later aan boord op een opvallende plaats aan de wand worden opgehangen.)



Tevens werd er van de gelegenheid gebruikt gemaakt om een van de Indonesische onderofficieren in het zonnetje te zetten voor zijn tien jaar trouwe dienst bij de maatschappij. Hij kreeg van de gezagvoerder een fraaie oorkonde en op zijn afrekening een fraaie bonus.



(Nog even een groepsfoto als aandenken.)

Dit was tevens de dag voor ons vertrek van de kade bij de Jurong Shipyard Ltd. Het was een naar wens en goed verlopen dokperiode geweest. Intussen hadden we orders gekregen om op te stomen naar de Arabische Golf om daar voor de kust bij Fujairah ten anker te gaan en te wachten op ladingorders.



Tijdens deze dokperiode werd er ook aandacht besteed aan de onderkomens aan boord. Nieuwe bekleding op de stoelen, banken en vloeren in de hutten. En zo ook in de gangen waar nieuwe lopers werden gelegd. Het schip was een stuk leefbaarder geworden voor de opvarenden.



Tijdens de vaart naar de Arabische Golf werd er hard gewerkt om de laatste resten vuil van de dokperiode te verwijderen en zo kwam dan uiteindelijk ook de machinekamer eens goed in de verf te staan. Het lichte alles op en was een stuk prettiger om er te werken en schoon te houden.



(Een kijkje op de koppen van de hoofdmotor de 9 cilinders MAN-KAWASAKI motor met de turboblowers.)

SUNETTA M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 4/7)

M.S.SUNETTA.

28 MAART 1993 T/M 21 AUGUSTUS 1993.

In 1991 stapte ik daags voor mijn verjaardag aan boord van het m.s.Sunetta en nu in 1993 had ik wederom het genoegen dit aan boord te mogen vieren.

Ik deed dit samen met de Indonesische werktuigkundige die op 6 juni jarig was.



Uiteraard was een ieder aan boord uitgenodigd en de chef-steward had een feestelijk menu opgesteld.



(Het kombuis personeel druk in de weer met de voorbereidingen voor de feestelijke avond.)



(Enkele schotels met heerlijke gerechten.)



(Er was voldoende voor een ieder en er werd stevig opgeschept.)



Intussen lagen we bij Fujairah in de bloedende hitte van de Arabische Golf te wachten op onze ladingorders en waren we blij dat de airconditioning op volle toeren draaiend de accomodatie koel wist te houden.



De civiele dienst had zonder meer goed zijn best gedaan en een geweldige smakelijke hap op tafel gezet waar volop van werd genoten. Het werd een gezellige avond. Zoals in Singapore zou er ook te Fujairah wisselen van de wacht zijn voor hen die met verlof zouden gaan.



Het wachten op de nieuwe ladingorders zou bijna een maand gaan duren en in die tijd stapelde het scheepsafval zich meters hoog op (11-06-1993). Het was op het achterdek niet te harden van de stank door de rottende etensresten die we zo goed mogelijk hadden verpakt, maar door de hitte klapten de dubbele plasticzakken gewoon open. Duizenden vliegen teisterden het schip. Er mocht niets overboord gegooid worden. Pas vlak voordat we aan het steiger zouden meren om te gaan laden werden we van ons afval verlost door de vuilnisboot.

Uiteindelijk gingen we laden voor de havenstad Mombasa in Kenya. We keken na die maand ten anker te hebben gelegen allemaal uit naar deze haven, maar het was maar goed dat niemand enig idee had wat ons daar te wachten zou staan. Iets wat voor veel opvarenden een zeer pijnlijk niet te vergeten periode uit hun vaartijd zou worden. Ik zal van dit gebeuren een eerlijk verslag geven zonder het noemen van de namen van mensen aan boord.

Dit onder de titel; **SUNETTA AGROUND** (deel 5)

SUNETTA.M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 6/1)

M.S.SUNETTA.

28 MAART 1993 T/M 21 AUGUSTUS 1993.

Tijdens de reis naar Bahrein werden al de ladingtanks, waaronder de bodem beschadigd was, gewassen en gastvrij gemaakt voor het geval en nieuwe staalplaten in gelast moesten worden.



Op 14 juli 1993 arriveerden we bij de drijvende reparatiedokken te Bahrein. Hier zou nadat het schip weer droog lag in het dok duidelijk worden hoe zwaar de bodemplaten waren beschadigd. Ook zou er weer het nodige schilderwerk gedaan moeten worden aan de bodem en de scheepshuid die zwaar te lijden had gekregen van de lichtertankertjes en deze weer toonbaar te maken. Het werd voor mij de tweede dokperiode in dit contract.



(De aanvaart op het verzinkbare scheepsdok.)



(Met behulp van een sleepboot werd het schip recht het dok in gevaren om precies boven de blokken te komen te liggen.)



(Langzaam voeren we het dok binnen.)



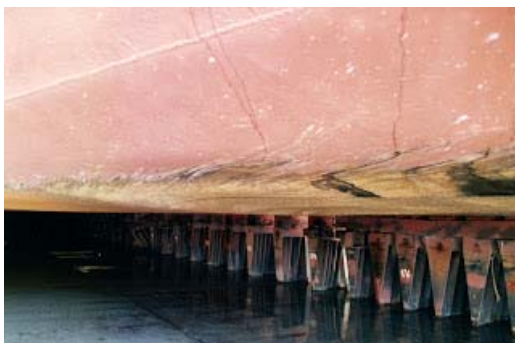
(Wederom lag het schip op het droge en waren we niet de enigste die schade hadden.)



(Deze kale plekken zijn niet van de grounding maar van het langsschuren van de ankerketting.)



(Buiten het nodige schaafwerk zaten en nog een paar kleine deuken in het scheepsvlak.)

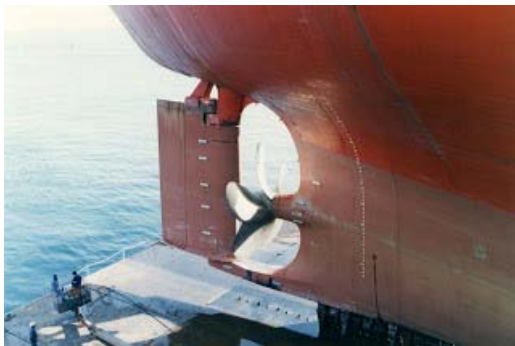


(Het koraalrif liet dan ook geen spatje verf meer op het vlak zitten daar waar we het geraakt hadden.)





(Het zwaar beschadigde inlaatrooster van het koelwatersysteem.)



(Bij nadere inspectie bleek dat de toppen van de bladen van de scheepsschroef ook iets beschadigd waren en deze plekken moesten opnieuw gepolijst worden.)

Gedurende deze dokperiode werd er in de machinekamer het gebruikelijke onderhoud gedaan en daar waar het nodig was het een en ander goed in de verf gezet.

SUNETTA.M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 6/2)

M.S.SUNETTA.

28 MAART 1993 T/M 21 AUGUSTUS 1993.



(Hoog en droog lag de Sunetta in het reparatiedok te Bahrein.)



(Met hogedrukspuiten werd de scheepshuid gereinigd.)



(Aan beide zijden zat de scheepshuid onder de zwarte strepen van het rubber van de autobanden die de lichtertankertjes gebruikten als stootwillen.)



(De schaduw van de fotograaf.)



door.)

(Dag en nacht ging het werk



(Een scheepsbrug die er meer uitzag als een ruimteschip had de opgelegde bulkcarrier bij de dokwerf.)

Gelukkig was er ook nog gelegenheid om even de wal op te gaan en in de omgeving van de dokwerf eens rond te kijken.



Het was een heel ander Bahrein achter de facade van de moderne torenflats, bankgebouwen en dure luxe hotels.



Hier woonden dan de arbeiders die trachten enige vruchten mee te pikken van deze rijke oliestaat.



Potten, pannen en ketels werden hier nog echt met de hand gemaakt voor de gewone bevolking. We mochten rustig rondkijken en werden niet lastig gevallen door souvenirskooplieden en werden daar we onze belanstelling lieten blijken voor het handambacht uitgenodigd voor een kopje zwarte zeer sterke en zoete Arabische koffie.



(Het voorschip zit weer netjes in de verf.)



(Het dok naast ons werd gereed gemaakt voor een nieuw schip en hiervoor moesten de blokken op de juiste plaats komen te liggen.)



(De bladen van de scheepsschroef waren van de beschadigingen ontdaan.)



(De Sunetta weer netjes in de verf gereed om het droogdok te verlaten op 22 juli 1993.)



(In de machinekamer was er hard gewerkt om alles netjes in de verf te krijgen.)

Na de reparatie periode te Bahrein werd er wederom voor Mombasa geladen en zo bleek dat de boei die in de vaar route naar de haven ontbrak voordat het schip aan de grond liep er nog steeds niet was terug gelegd.



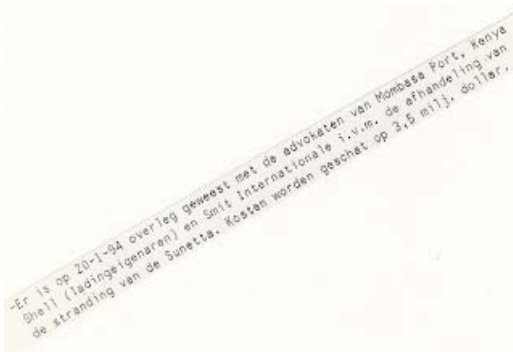
(Naar het maximaal aantal toegestane passagiers en vracht op de veerboot werd echt niet gekeken.)



(Donkere regenwolken pakken zich samen boven het Afrikaanse land Kenya.)



Na veilig onze lading gelost te hebben lieten we deze onheilshaven op 8 augustus 1993 achter ons liggen en gingen naar Jeddah in Saudi Arabië om te gaan laden. Het was opvallend dat er niemand van de opvarenden er behoefte aan had tijdens het binnenliggen om in Mombasa de wal op te gaan. We hadden erg allemaal nog een vieze smaak van in onze mond. In Jeddah S.A. zou ik met verlof gaan.



Dat dit allemaal nog een staartje zou hebben, en wel een heel lang staartje, was wel duidelijk. Want wie was er uiteindelijk schuldig aan het feit dat het schip aan de grond liep en wie ging er voor de kosten opdraaien van 3,5 miljoen US dollar?

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

M.S.SUNETTA.

10-12-1994 T/M 09-03-1995.



Dit is het laaste artikel over mijn vaart aanboord van het m.s.Sunetta. Na dit contract zou ik het schip nooit meer tegenkomen. In tegenstelling tot de vorige drie contracten in de warme subtropische en/of tropische gebieden was dit laatste contract op een ijzige winterse Noordzee.



(Het trieste en grauwe landschap bij Sullom Voe op de Shetland eilanden. 14-12-1994.)



(De Shetland eilanden is een eilandengroep ten noorden van Schotland UK.)



(Sleepboten ter assistentie voor het afmeren van het schip.)



Te Sullom Voe hadden we geladen voor Stavanger In Noorwegen waar de kust al wit zag van de sneeuw die er was gevallen. (23-12-1994)



De Kerstdagen en de Jaarwisseling vierden we op volle zee met niet al te best weer. Tussendoor weer een reisje van Sullom Voe naar Europoort te Rotterdam wat altijd een mooie gelegenheid was om familie aan boord op bezoek te krijgen. Vlak bij ons lag een staaltje van Nederlandse zeemanschap. Het transport van een olieplatform van Rotterdam naar China.



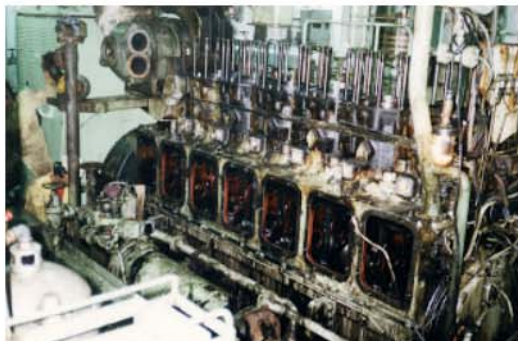
Bij een reis naar Hamburg was het weer buitengaats zo slecht dat er geen loodsboot naar buiten kwam en de zeeloods en de rivierloods voor de rivier de Elbe per helicopter aan boord werden gezet.

SUNETTA M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 7/2)

M.S.SUNETTA.

10-12-1994 T/M 09-03-1995.

Op zondagochtend 29 januari 1995 sloeg het noodlot weer toe bij het gereed maken van het manoeuvreer bedrijf voor het binnenlopen van een haven. Bij het opstarten van de tweede(voorste) dieselmotor-generator werd vergeten om eerst de smeeroliepomp van de motor te starten. Dit ging aan boord van dit schip niet allemaal vol automatisch. Het gevolg was dat de lagers van de drijstangen van de zuigers vast liepen op de krukas. Einde verhaal!



(Met eigen personeel begonnen we alvast aan het volledig afbouwen van de motor.)

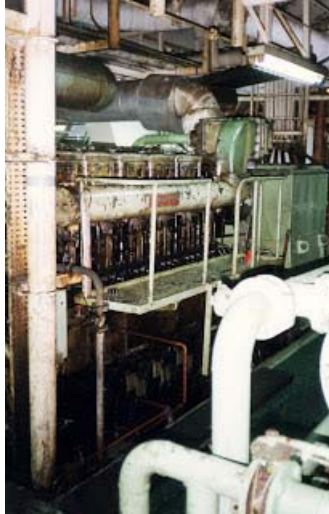


(Ondanks het vele werk bleef de werksfeer in de machinekamer goed.)

Daar het verplicht is om met twee draaien generatoren een haven binnen te lopen moesten we buitengaats voor de kust van Engeland blijven wachten op een noodgenerator met vol scheepsnet vermogen die in een container aan boord zou worden gezet. Na met extra sleepboot hulp de haven te zijn binnen gevaren meerden we af aan een vrachtkade waar een kraan de container met de generator aan boord plaatste op het dek vlak achter mijn hut waar deze vergrendeld werd en de kabels werden aangesloten op het scheepsnet. Dit kostte mij de komende tijd de nodige nachtrust door het lawaai.



(Nog maar halverwege het afbouwen van de motor.)



(Het bleef natuurlijk in stilte duimen draaien dat er geen problemen zouden ontstaan met de achterste motorgenerator.)



(Al de verwijderde onderdelen werden schoongemaakt, gemerkt en netjes uitgestald, zodat het wederom monteren geen problemen op zou leveren.)



(Het begon steeds minder op een motor te lijken.)



(Het A-frame is gelicht zodat de krukas verwijderd kan worden.)

Op 1 februari 1995 kregen we assistentie van service engineers te Houndspoint (UK), daar al het ander werd achterop begon te geraken.



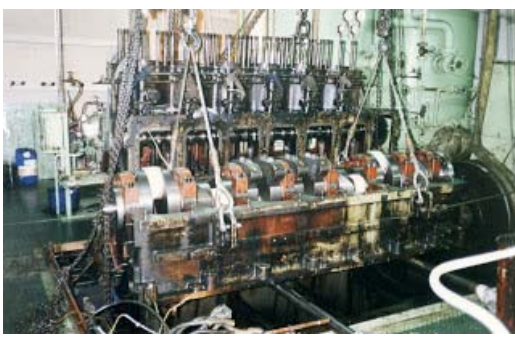
(De beschadigde krukas in de takels op het platform bij de koppen van de hoofdmotor.)



(Ook een van de drijfstangen, zie midden afbeelding, bleek krom te zijn geworden bij de mis start.)



(De nieuwe krukas hangt glanzend klaar boven haar bed met nieuwe lagers.)



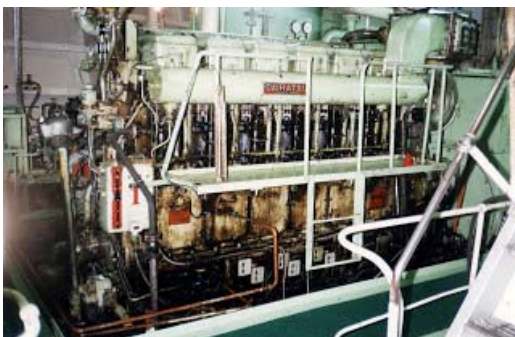
(De krukas en het bed werden van de fundatie los gekoppeld om metingen te kunnen verrichten alvorens het A-frame weer terug te plaatsen.)



(Het bed met de krukas gereed om weer uitgelijnd op de motorfundatie terug gemonteerd te worden.)



(Langzaam begon het naar het opbouwen van onderdeel na onderdeel weer op een motor te lijken.)



(Op zaterdag 19 februari 1995 werd er voor het eerst proefgedraaid met de motor, beveiligingen opnieuw afgesteld en gestest en de eerste metingen ter controle verricht door eigen personeel.)

Op zondag 20 februari werd de motor na wederom proefdraaien en testen van beveiligingen operationeel verklaard na inspectie van de N.K.K. surveyor. (N.K.K. is de Japanse tegenhanger van Lloyds in Londen)

De container met de noodunit bleef aan boord staan en stond er nog steeds toen ik op 9 maart 1995 te Tees Bay in Engeland met verlof ging.

Hierbij sluit ik het hoofdstuk over het m.s.Sunetta af. Een schip waarop ik toch ondanks al

de tegenslagen met plezier heb gevaren. Tegenslagen die we wisten op te lossen dank zij het goede teamwerk en de goede verstandhouding van de officieren onderling, maar niet te vergeten ook met de Indonesische bemanning. Het schip werd later weer toegevoegd aan de Engelse Shell vloot en werd in 1998 uit de vaart genomen voor de sloop te Chittagong in Bangladesh..