

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

M.S. TAGELUS BULK CARRIER.

Dat Shell een energie maatschappij is blijkt zonder meer, dat buiten ruwe aardolie, aardolieproducten, vloeibaar aardgas er ook steenkolen werden vervoerd.

Olie producten en LNG (Liquefied Natural Gas) worden in tankers vervoerd, wel geheel verschillend van inrichting en model. Steenkolen worden in bulk door bulk carriers vervoerd.

Als gevolg van de ontwikkelingen in de wereldenergie nam in de zeventiger jaren de belangstelling voor steenkolen als energie bron voor de toekomst sterk toe. Vooral bij opwekking van elektriciteit.

Zo werd besloten tot aanschaf van enige bulk carriers. In het begin van deze periode werd een dezer schepen, de vroegere 'Sterling Bridge', aan de Nederlandse Shell vloot toegevoegd onder naam 'Tagelus'.

Het schip vervoerde steenkolen vanuit Richard Bay in Zuid Afrika naar Europa met als loshavens Europoort Rotterdam, Mestre (Venetië) en Triëst.



De schelp waarnaar het schip is vernoemd.



De 'Tagelus' had een tonnage van 120.186 BRT. Het schip had negen laadruimen, ieder 21,6 meter lang. Een naar de scheepzijden oplopende dubbele bodem doet dienst als ballasttank, waarvan de twee achtersten als brandstoftanks.

Elk laadruim was voorzien van twee hydraulisch opdrukbaar luiken, welke met behulp van luchtlieren aangedreven staaldraad takels zijdelings worden weggerold. Was er geen retour lading voor het schip dan werd er ballastwater in de laadruimen gepompt om een goede diepgang te verkrijgen.



Het schip werd gebouwd op de Mitsubischi Heavy Ind. scheepswerf in Japan. Het had een lengte over alles van 260,78 meter, een breedte van 40,6 meter en een holte van 22,5 meter.



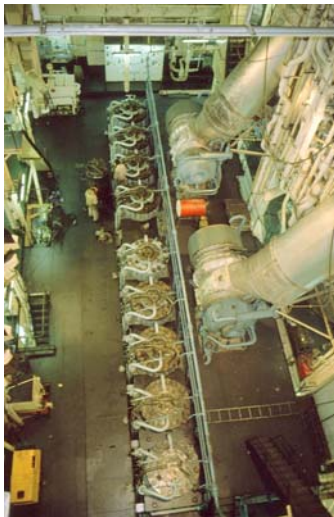
Het schip werd voortgestuwd door een vijfbladige schroef, aangedreven door een 9 cilinder Sulzer motor type RND 90. Dienstsnelheid 15 zeemijl/uur bij een vermogen van 22.500 pk en 116 omwentelingen per minuut. Het maximale vermogen van de motor is 26.100 pk bij 122 omwentelingen per minuut.



Op de kopen van de hoofdmotor met links een van de twee uitlaatgassen turbines voor de verbrandingslucht in de cilinders en op de achtergrond drie dieselmotor generatoren.



De achterzijde van de hoofdmotor met de overkapte schroefas.



Een overzicht vanuit de top van de machinekamer op de koppen van de hoofdmotor en de twee turbochargers.

Het schip was geregistreerd in s'Gravenhage en voer onder de Nederlandse vlag. Opvallend was, dat de schoorsteen geheel zwart was geschilderd zonder ook maar een Shell kenmerk. Dit was gedaan in verband met de toen heersende boycot van Zuid Afrika vanwege de apartheid politiek.

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

M.S. TAGELUS BULK CARRIER.



Op 20 november 1985 stapte ik in Mestre, de zeehaven van Venetië, aan boord van het m.s. Tagelus alwaar het schip haar lading steenkolen had gelost. Het was mijn eerste ervaring met dit soort transport.



Over de procedure van het lossen van een lading steenkolen kom ik later terug. Buiten de vaste ballast tanks waren er ook twee laadruimen gedeeltelijk met water gevuld voor een goede diepgang voor de komende winterse vaart over de Atlantische Oceaan.



Bij het verlaten van de Middellandse Zee via de Straat van Gibraltar hadden we een mooi zicht op de rots van Gibraltar. Het midden gedeelte van de rots is glad gemaakt op regenwater op te vangen.



Het was gelukkig een rustige vaart over de Atlantische Oceaan naar Kaap de Goede Hoop.



Tijdens het ronden van Kaap de Goede Hoop hadden we een zicht op de Tafelberg en de rotsachtige kust van het zuidelijke deel van Zuid Afrika.



Zo koersten we noordwaarts langs de fraaie kust met watervallen, naar onze laadhaven Richard Bay.



Richard Bay gezien vanuit de lucht. (Google Maps) De pijl geeft de ligplaats van het schip weer om te laden.



Richard Bay is een enorme overslag van steenkolen welke landinwaarts worden gewonnen. Het beladen van de schepen met een bestemming wereldwijd gaat dag en nacht door.



Met enorme treinladingen met meer dan 80 volgeladen wagons wordt de steenkool aangevoerd. Het lossen van de enorme wagons gebeurt door ze in de lengte om te kiepen in de goot van de transportbanden die de kolen tot meters hoge bergen storten op het terrein.



Door middel van een enorme graafmachine worden de steenkolen weer op een ander transportband gestort welke richting van de kade loopt alwaar de schepen worden beladen.



De graafmachine met negen enorm grote ronddraaiende bakken.



Aan het einde van de laad transportband zit hoog en droog de ladingmeester die de lading via een spruitstuk gelijk matig verdeeld over het lading ruim. Dit wordt gedaan door de ruimen steeds deel voor deel te beladen om gelijk matig te belasten.



Een achter ons gemaakte bulk carrier wordt beladen. Binnen 24 uur is het schip geladen en kan ze weer aan haar reis beginnen naar haar loshaven ergens op de wereld.

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

M.S. TAGELUS BULK CARRIER.



Na geladen te hebben te Richard Bay was het nog even genieten van een mooie zonsondergang, voordat we na het passeren van Kaap de Goede Hoop het slechte weer over ons heen kregen van de Atlantische Oceaan.



Het maken van een wandeling aan dek was er deze reis niet bij wilde je geen nat pak halen of de kans maken om overboord te slaan.



Het was een schrale troost dat we niet het enige schip waren in het slechte weer, maar onze tegenligger had de wind van achteren in.



Een dag voor aankomst te Mestre kregen we een zware sneeuwstorm over ons heen en hadden we zelfs de dekschijnwerpers aan.



Het lossen van de lading gebeurde niet door het schip zelf zoals ik gewend was aan boord van een tanker.

Eenmaal gemeerd aan de kade en nadat de luiken van de ruimen waren geopend werden er door een drijvende kraan speciale los eenheden op de randen van de ruimen geplaatst.



Deze los eenheden waren voorzien van een enorme grote grijper die de kolen weer via een trechterbak loste op een transportband.



lading zo gelijkmatig mogelijk te verdelen over de ruimen van de duwbak die de lading verder zou vervoeren naar de centrale.

De stroom voorziening werd hiervoor door het schip geleverd. Tijdens deze langdurige los periode, daar het vaak wachten was op de volgende duwbak of dat er mankementen optraden aan het losmateriaal, werd er in de machinekamer onderhoud gepleegd aan de voortstuwingsinstallatie.



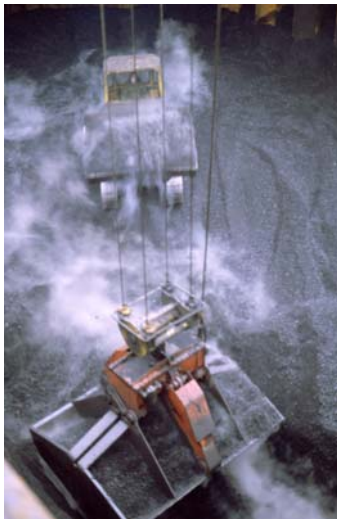
Met behulp van de grijper werden er ook twee kleine bulldozers in het ruim neer gelaten om de lading steeds op een hoop te rijden zodat de grijper goed vol gescheept zou worden.



Hoe meer lading er uit het ruim weg was hoe kleiner de bulldozers leken te worden. Nadat het ruim "leeg" is worden de laatste lading resten met een bezem bij elkaar geveegd en in de grijper gegooid die dan ook de bulldozers weer uit het ruim hijst..



Een overzicht van het lossen van de lading.



De enorme grijper vol met kolen. Het zijn geen stofwolken die je op de afbeelding ziet, maar een warmte damp door broei in de lading. Daarom is het van belang dat er tijdens de geladen reis steeds controle wordt uitgeoefend op de temperatuur van de lading om eventuele broei en daarop volgende brand voor te zijn.



Een gedeelte van de lading zou aan boord blijven en deze moesten we gaan lossen in Triëst.

TAGELUS M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 4)

M.S. TAGELUS BULK CARRIER.



Triëst een zeer oude stad met een bewogen politieke achtergrond, was eens een belangrijke 'vrijhaven' voor de doorvoer van lading naar de Balkan-landen.



Daar er problemen waren met de los eenheid (echt iets voor Italië) hadden we de gelegenheid om wat van de stad te zien. Hier en daar stonden resten van een oude glorie der Romeinen.



Zelfs in de enkele kanalen was amper leven te bespeuren. Overal zag je het verval in de stad. Triëst was gewoon triest.



Lange rijen kranen die zeker van voor de WO II dateerden stonden werkeloos te vergaan aan de kade voor de buiten bedrijf zijnde overslag loodsen



Misschien dat in de toekomst een maritiem antiekhandelaar er nog wat in ziet.



Nadat we eindelijk waren voorzien van de los eenheid ging het lossen ook dag en nacht door, want de vertraging had al meer dan genoeg geld gekost, want havengeld moest betaald worden.



Uiteindelijk was het dan zover dat we de haven van Triëst verlieten en afscheid nam, en van de loods die ons naar open zee had begeleid. In Mestre hadden we vier stagiaires aan boord gekregen die hun eerste zeereis zouden maken en zo ook voor het eerst de

evenaar zouden oversteken. Dit was uiteraard een goede rede om het Neptunus doopfeest te organiseren.



Ver in het westen weerkaatst de zon haar licht tegen de avondhemel.



Aan bakboordzijde (links) de kust van Noord-Afrika en aan stuurboordzijde (rechts) het berglandschap van Spanje.



Terwijl het schip zuidwaarts koerste werden in alle stilte en geheim de voorbereidingen getroffen voor het Neptunus doopfeest op de evenaar.



Een van de vele fraaie zonsondergangen op deze reis naar Kaap de Goede Hoop.

HET NEPTUNUS FEEST.



Het is een eeuwen oud gebruik, zowel bij de koopvaardij als bij de marine, dat iedereen die voor de eerste keer de Evenaar passeert door Neptunus gedoopt moet worden. Het is dan ook vaak weer en weder dienende of zo'n feest wel door kan gaan op het juiste moment, daar het buiten de accommodatie wordt gehouden.

Zo verschijnen dan op de bepaalde dag (na weken stille voorbereiding zonder dat de aanstaande dopelingen er iets van merken en zo ook het verdere merendeel van de opvarenden) Neptunus en gemalin Amalia en hun helper aan boord van het schip.

De versiering op het achterdek rond het zwembad wordt opgehangen onder het mom van een party.



De stuurman van de wacht ontdekt vanaf de brug de onverwachte gasten plotseling wandelend op het hoofddek en meldt dit aan de gezagvoerder die opdracht geeft om de scheepsfluit te laten loeien voor alle hens aan dek. Neptunus en zijn gevolg worden naar het achterdek begeleid en door de gezagvoerder welkom geheten. Zo krijgt de gezagvoerder te horen welke personen voor de 'god van de wereldzeeën' dienen te verschijnen.



Na een welkom toast uitgebracht op Neptunus en zijn gevolg verschijnen de vier stagiaires in hun werkkleding, want ze hadden natuurlijk een klusje gekregen diep in de ingewanden van de machinekamer ver weg van al de voorbereidingen.



Zo krijgen de vier aanstaande dopelingen eerst een zeemaaltijd door Neptunus aangeboden bestaande uit rauwe zoute haring en het in zuur gezette groenten. Met lange tanden wordt dit onder toezien oog van de helper naar binnen gewerkt.



De een staat erbij te kokhalzen en de ander doet alsof hij het een delicatessen vindt.



Terwijl de zeegod en zijn gemaal genieten van een glas goede Kaapse wijn mogen de dopelingen de vieze smaak weg spoelen met een

zeeborrel, wat een zeer gepekelde drank is en sterk naar maggi rodepepersaus smaakt. (maar ook een koel flesje cola om het geheel wat te verlichten).



Het zijn niet alleen de dopelingen die moeten griezelen, maar ook de Indonesische bemanning die zich ver op de achtergrond hield. Want stel je voor!



Een voor een verschijnen de dopelingen voor Neptunus die hun voorleest uit zijn zeekaarten boekwerk en ze opdracht geeft bepaalde opdrachten te vervullen.



Vooruit nog een slokje op weer bij te komen van al het heerlijke wat ze kregen aangeboden.



Als eerste de longen test; om een bekend voorwerp op te blazen zonder door de mond adem te halen en dat viel nog zwaar tegen.



De helper vond 'de vier' maar een stelletje ongelikke baard-ape en vroeg aan Neptunus toestemming om ze eens goed schoon te scheren. Het was dan wel geen scheerschuim, maar een dikke vette brei gemaakt door de scheepskok.



Amalia kreeg er ook plezier in en er werd stevig op los gekwast.



Zo kregen ze ieder een voor een een stevige scheerbeurt.



Uiteindelijk was dan de laatste aan de beurt en daar hij reeds drie keer hard had gelachen om het lot van zijn collega's werd hij eens extra stevig (want dat was hij ook) onder hadden genomen.





Wie het laatst lacht, lacht het best en de rest uit de ketel werd dan ook over zijn hoofd leeggegoten.



Stuk voor stuk kregen ze na scheren een persoonlijke opdracht uit te voeren die te maken had met hun tijd aan boord en / of een opmerking die ze ergens over hadden gemaakt. Zo moet je vooral niet klagen dat de bouten en moeren vettig zijn, want dan mag je ze uit een blik met vet halen en de moer op de bout draaien. Natuurlijk de nodige verschillende maten.



Klachten over een vettige deurmat in de machinekamer werd gelijk afgestraft met het schoon schrobben ervan.



Of zat er te weinig pinda saus bij de bami-goreng dan kan je nu er genoeg van eten tot het je neus uitkomt.



Vooral niet opscheppen dat je zo goed kan dansen, want met deze rampen oefeningspop met laarzen aan valt dat echt niet mee.



Voor het kussen gevecht boven het water van het zwembad was het de vieze overall's uit en uit veiligheid overwegingen een zwemvest aan en een veiligheidshelm op.



Het leek eenvoudig maar de stalen pijp was stevig in het vet gezet dus weinig houvast voor de benen.



Stevige klappen werden er uitgedeeld alsof ze onderling nog wat af te rekenen hadden.



Maar uiteindelijk kan er maar een winnaar zijn en die kreeg dan ook van Neptunus een onderscheiding.



En mocht je vinden dat het zonde was om gebruikte kogellagers weg te gooien, omdat je denkt dat ze best nog goed zijn, dan is er snel een mini autopet van gemaakt waarop je een rondje mag maken over het hoofddek.



Maar na dat de laatste opdrachten naar wens zijn uitgevoerd en je overige collega's om je hebben kunnen lachen is tijd om even te poseren met de 'god der wereldzeeën' zijn gemalin Amalia en hun helper. Hierna namen we afscheid van het goddelijke gezelschap die na een wandeling richting het voorschip spoorloos waren verdwenen terug naar hun diepzee paleis.



Na de ceremonie was het eerst even dekwassen om de troep op te ruimen en intussen konden de gedoopte opvarenden zich ook reinigen en schone kleding aantrekken. hierna was het tijd voor het uitreiken van de doop certificaten.



De doop certificaten werden uitgereikt door de Indonesische bootsman die op ons verzoek de rol van Neptunus op zich had genomen en deze rol ook geweldig wist te vertolken. Dit hadden we gedaan om ook de Indonesische bemanning meer bij het feest te betrekken. Zo werd het echt tijd voor party-time.



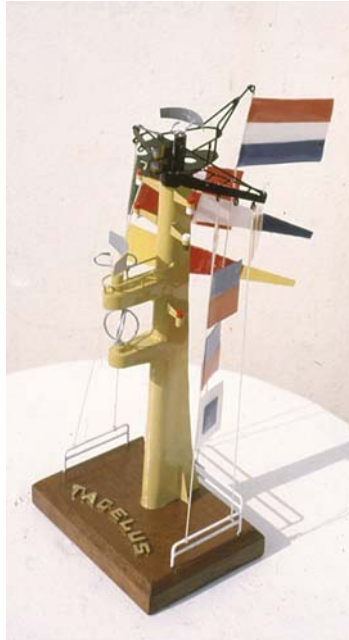
Zo vervolgden we onze weg naar Richard Bay om weer te gaan laden Voor Mestre (Venetië). Gespreksstof was er voorlopig genoeg aan boord.

TAGELUS M.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 6-SLOT)

M.S. TAGELUS BULK CARRIER.

Na weer geladen te hebben in Richard Bay koersten we terug om de Kaap naar Mestre om te lading te gaan lossen.

Tijdens deze reis namen we afscheid van onze gezagvoerder die in Mestre het schip zou verlaten om met pensioen te gaan.. Daar we geen gelegenheid hadden om voor hem een afscheid geschenk te kopen, werd er een beroep gedaan op de technische handarbeid.



Zo maakte ik een verkleind model van de radarmast van het schip en zorgden de nautische collega's voor de bijbehorende vlaggen. Zo hadden we toch een afscheid geschenk op de party en het werd door de gezagvoerder, die reeds meerdere reizen aan boord van de 'Tagelus' had gemaakt, gewaardeerd.



De radarmast, zonder vlaggen op het brugdek.



Na het lossen te Mestre keerden we terug naar Richard Bay om weer te gaan laden. Ik ging daar op 07-04-1986 met verlof.