

Een jongensdroom gaat uitkomen

Begin jaren zestig heb ik voor de mast gevaren bij Shell Tankers. Vervolgens naar de Hogere Zeevaartschool in Rotterdam en als 4e stuurman GHV wederom bij Shell Tankers gevaren. Door het meisje en niet meer gemotiveerd om verder te leren ben ik gestopt met varen. Ik heb hierna een 36 jarige carrière gemaakt bij de Politie Haaglanden. In het jaar 1985 kwam ik wat literatuur tegen met vlootlijsten van Shell. Ik zag dat enkele schepen uit mijn tijd nog steeds in de vaart waren. Als hobby ben ik toen gaan verzamelen. Eerst wat jaarlijsten van de in de vaart zijnde schepen gemaakt. Vervolgens afbeeldingen en de gegevens van de schepen gaan verzamelen. Ik kreeg goede contacten bij Shell Tankers Rotterdam en kon toen mijn verzameling steeds meer volmaken. Ook bracht ik uren door in de bibliotheek van het Maritiem Museum te Rotterdam. De contacten met Shell Tankers waren zo goed dat ik op mijn 50 ste verjaardag de Shell Tanker Cardissa mocht bezoeken.



Aan boord ms. Cardissa.





In 1997 hield Shell Tankers te Rotterdam op te bestaan. De Nederlandse vloot ging over naar Engeland. Hierop ben ik ook Internationaal gaan verzamelen. De vloten van Frankrijk, Duitsland, Engeland en Argentinië werden aan mijn verzameling toegevoegd. Met de komst van het Internet is de hobby wat uit de hand gelopen. Ik kreeg zo veel informatie en leek het mij wel leuk om ook een website met daarop enkele Shell schepen te plaatsen. De zoon van mijn zus wilde de website wel bouwen en zo werd www.helderline.nl geboren. Inmiddels staan er ruim 1070 afbeeldingen op mijn site en heb ik een gemiddeld aantal bezoekers van ruim 800 per dag. Ook kunnen ex-opvarenden hun naam, e-mail adres en de vaarperiode aan de schepen op mijn site toevoegen. Velen zijn zo weer met elkaar in contact gekomen. Dit even als voorafgaande aan mijn trip met de Myrina.



In 2003 zou ik op 58 jarige leeftijd met de TOR gaan. (Tijdelijke Ouderen Regeling Politie) en vond men dat er als afscheid iets bijzonders moest gebeuren. Ik wist helemaal van niets en werd op maandag 3 maart 2003 omstreeks 9.00 uur door een collega thuis in Den Haag opgehaald. Ik moest stevige schoenen aan en mijn paspoort meenemen. Met zeer hoge snelheid reden wij in gezelschap van

onze echtgenotes richting Maasvlakte omdat wij volgens mijn collega daar al over een half uur moesten zijn. Het werd laagvliegen met de onopvallende politieauto. Stilletjes zat ik te hopen dat ik weer een Shell schip mocht bezoeken. Onderweg ter hoogte van Pernis werd ik bijgepraat. Mijn collega had verzorgd dat ik de Shell tanker Myrina mocht bezoeken. Prachtig een V.L.C.C. Maar het werd nog mooier. De Myrina moest nog binnenkomen en ik zou met een loods aan boord mogen. Tranen in mijn ogen. De Myrina is een geuler die de loods al ver op zee aan boord krijgt. Dit is te lang varen voor de loodsboot en komt de loods met een helikopter aan boord. Ik zou dus mee gaan en met een helikopter aan boord worden gezet. Aangekomen bij de helihaven in Europoort werden wij ontvangen en na een kop koffie kreeg ik een veiligheidsinstructie. Ik moest een overlevingspak en zwemvest aantrekken en toen ging mijn hart toch wel wat sneller kloppen.





Na een half uur kwamen drie loodsen in de ruimte. Bleek dat er altijd twee loodsen aan boord van een geuler gaan. En ik bofte alweer want er was een loods die vandaag voor het eerst een geuler binnen mocht brengen. Hij was net voor zijn certificaat geslaagd. Er zou dus de hele dag hard op gepraat worden zodat de andere loodsen wisten wat hij ging doen. Leerzaam ook voor mij. Een hoop lawaai en kwam de helikopter landen. Na nog eens duidelijk de vluchtdoer te hebben aangewezen mocht ik aan boord van de heli.

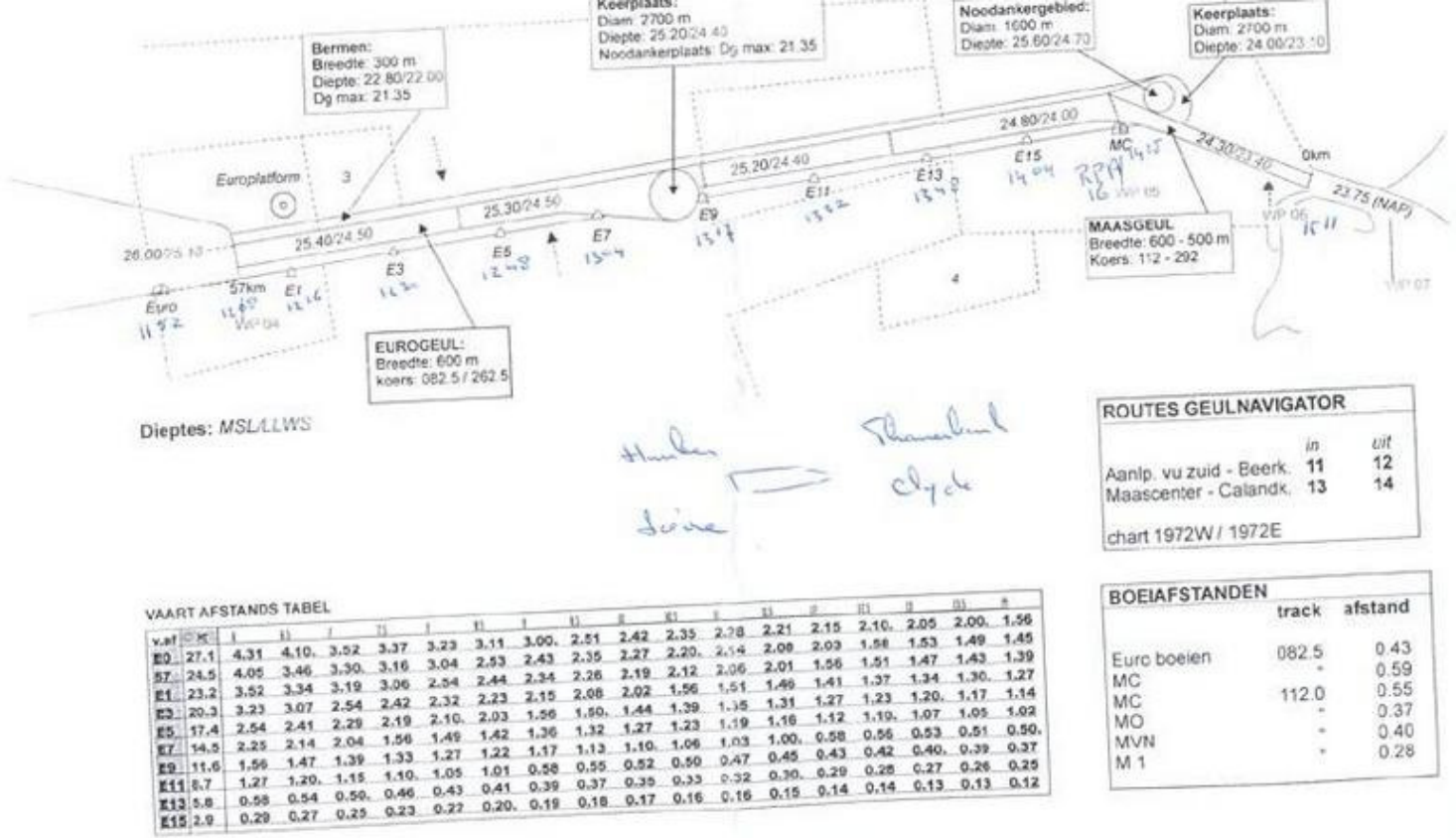




Om 10.45 uur ging ik de lucht in. Na een half uurtje vliegen zag ik hoog vanuit de lucht de Myrina liggen. Zij lag ongeveer 60 kilometer uit de kust aan het begin van de geul te wachten. Na de landing op het dek van de Myrina moest ik snel achter de loodsen aan lopen om uit de buurt van de rotorbladen te komen. De matrozen pakten de loodskist uit de heli en brachten die naar de brug. Toen ik weer omkeek ging de heli al weer snel de lucht in en verdween. Ontzettend wat een groot schip. 332 meter lang en 58 meter breed. Door een matroos werden wij naar de opbouw begeleid. Binnen met een lift naar boven en kwamen wij op de brug. Verwelkomt door de Engelse gezagvoerder. De 1e stuurman stond over de zeekaart gebogen en een roerganger stond achter het roer. Na onze overlevingspakken te hebben uitgetrokken konden wij gelijk aan een mok koffie en werden tussen de loods en de kapitein de scheepsgegevens uitgewisseld. Koers werd gezet naar de Euroboei met een diepgang van 21,6 meter.







De Myrina had een lading van 330.336 m3 crude aan boord. De zee was spiegelglad en met een vaartje van 10 mijl gingen wij de geul in. De loodskist werd geïnstalleerd. De loodsen werken namelijk met hun eigen apparatuur. Deze geeft precies de positie in de geul aan. Om 11.52 uur ter hoogte van de Euroboei. De Eurogeul heeft aldaar een breedte van 600 meter en een diepte tussen de 25.40 en 24.50 meter. Veel ruimte zit er dus niet onder de kiel. Omstreeks 13.00 uur waren wij bij de eerste keerplaats bij boei E9. Bij de Maascenterboei alwaar wij omstreeks 14.25 aankwamen werden wij opgewacht door RPA 16 van Rijkswaterstaat die ons verder zou begeleiden tot Europoort. Op dat moment is het niet meer mogelijk om te keren.



Nabij de Maasgeul werden wij ingehaald door de Stena Discovery die het verzoek kreeg met een ruime boog langs ons te gaan. Dit in verband met onze diepgang. Op de hoogste stand hoogwater maar 1.80 meter water onder de kiel.



Tussen de middag kregen wij op de brug als lunch enkele heerlijke loempias met patat. En een pak vruchtensap voor de dorst. Om 15.11 uur waren wij ter hoogte van het lage licht.







Ik belde mijn echtgenote en bleek dat op de duinen bij Europoort een waar ontvangstcomitee stond. Mijn echtgenote, mijn dochter, mijn moeder en vader en mijn broer alsmede mijn collega Hans met zijn echtgenote Ineke. Alsof ik maanden weg was geweest.





Met een vaartje van 4 mijl voeren wij naar binnen en werden opgewacht door vier sleepboten van Smit. Het waren de Thamesbank, Smit Clyde, Smit Loire en Smit Humber. Na het vastmaken van de sleepboten ging het heel langzaam richting 8e petroleumhaven.



De loodstender neemt de loodskist weer terug aan boord.







M. S. MYRINA

SHIPS PARTICULARS

Builder	Daewoo Heavy Industries	Port Of Registry	Douglas
Owner	Okpo, South Korea Woodmere Tankers LDC 3rd Floor, CIBC Financial Centre PO Box 1234, George Town, Grand Cayman, Cayman Islands, British West Indies	Official No.	729406
Operator / Manager	Shell International Trading And Shipping Co. Ltd 80 Strand, London, WC2R 0ZA	Lloyds / Imo No.	9077874
P & I Club	The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance (Bermuda) Limited		
Keel Laid	29 November 1994	Launched	26 May 1995
Delivered	15 November 1995		
Call Sign	MWST6	Telex No.	423441210
Telephone No.	323441210 / 11/ 12 / 13	Facsimile No.	323441214
Classed with Lloyds	+ 100A1 Oil Tanker+LMC, UMS, LNC(AA), IWS, ESP with descriptive notes as follows: SPM COW IGS SBT PL SCM P.T.-HT		
Gross Tonnage	156802	Net Tonnage	107829
Suez Gross Tonnage	156416.1	Suez Net Tonnage	147470.34
Length Overall	332.00 m	1089 ft	02 in
Length B.P.	320.00 m	1049 ft	10 in
Breadth Moulded	58.00 m	190 ft	03 in
Depth Moulded	31.00 m	101 ft	08 in
Main Engine	Sulzer 7RTA84T	MCR	26460 kW (36000 SHP) @ 73.4 rpm
		NCR	22525 kW (30600 SHP) @ 69.5 rpm
Propeller	Four Bladed Right Hand. Cuprial Bronze, Diameter 10.20 m		
Propeller Immersed	10.6 m draft	Rudder Immersed	16.00 m
Service Speed	Laden 15.0 knots	Ballast	16.5 knots
Charter Consumption	Laden 95.0 mt/d	Ballast	95.0 mt/d
Anchor	AC14, Weight 17250 kg	Cable	14 Shackles(STBD only). (Weight incl. anchor - 138.01 tonnes)
Moorings	8 x 42mm and 2 x 44mm wires at each end. Winch brakes rated at 92 and 100 tonnes respectively.		
	For'd - 2 x 200 tonne AKD Stoppers	Aft - 450 tonne Pusnes Towing System	
Hose Cranes	2 x 20 tonne Haglunds Hose Cranes	Stores Cranes	1 x 8 tonne (port) 1 x 2 tonne (stbd)
Height Of Mast Above Keel	62.10 m		
Bow To Bridge	279.50 m 917 ft	Bow To Manifold	167.11 m 548 ft
Stern To Bridge	52.50 m 172 ft	Bridge To Manifold	112.39 m 369 ft
Cargo Tanks inc. Slop Tanks	345040.8 m ³	Slop Tanks	7502.6 m ³
Ballast Tanks All	99866.3 m ³ (34.3% of max Summer DWT)	Possible 3 way Segregation	32.5/28.8/38.7%
Bunker Tanks Fuel Oil	7617 m ³	Diesel Oil	534 m ³
Water Tanks Fresh	293 m ³	Distilled	292 m ³
MCPs	3 x 5000 m ³ /hr	T/C pump	1 x 1500 m ³ /hr
Stripping pump	1 x 350 m ³ /hr	Eductor	2 x 700 m ³ /hr
Ballast pumps	2 x 3000 m ³ /hr (1 x Steam Turbine, 1 x Electric)	Eductors	2 x 700 m ³ /hr
Cargo max loading rate	20,500 m ³ /hr on 3 lines provided at least 5 cargo suctions are open		
	6,840 m ³ /hr on 1 line provided at least 2 cargo suctions are open		
	5,000 m ³ /hr on 1 tank		
Bunker max. loading rate	Fuel Oil 500 m ³ /hr	Diesel Oil	50 m ³ /hr







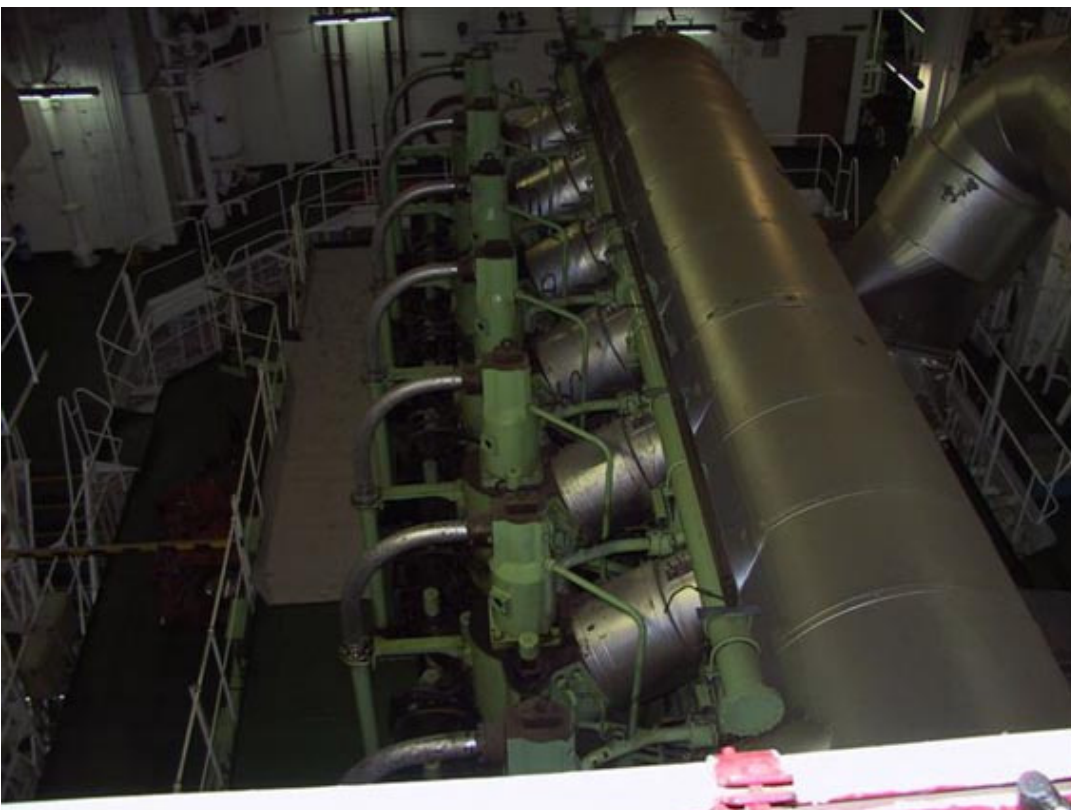
De gezagvoerder en loodsen op de stuurboordvleugel.



Uiteindelijk lagen wij om 18.00 uur vast met tien trossen voor en tien trossen achter en had mijn trip ruim 6 uur geduurd. De walsslagen werden aangekoppeld en na de ladingmonster te hebben afgenomen konden drie pompen met elk een capaciteit van 5000 m³/u beginnen met het lossen. Dit zou 24 uur duren. Na afscheid van de loodsen te hebben genomen gaf de gezagvoerder mij nog een rondleiding langs de hutten. Toen wij beneden bij de lading controlekamer waren aangekomen kwam mijn echtgenote en collega Hans en Ineke ook aan boord en ging de rondleiding door langs de controlekamer, sport / ontspanningsruimte, restaurant, keuken, voorraadkamers en de grote machinekamer.



Hier keken wij naar de enorme Sulzer dieselmotoren. Hierna vroeg ik of mijn vrouw ook nog de brug mocht zien. The ship is yours zei de kapitein en wij mochten door het schip gaan dwalen en kon ik als gids fungeren. Ook nog met de walinspecteur een rondleiding over dek naar de voorplecht en terug. Geheel voldaan namen wij een uur later afscheid en zijn in een restaurant heerlijk gaan eten en kon ik mijn verhalen kwijt. Een jongensdroom werd waarheid.



Deze droom werd mogelijk gemaakt door; Jeanette Vermeer, Peter Juk, Paul de Jong en Han Luik van het Nederlands Loodswezen, Wim van der Wiel en Hans Ammerlaan van Shell Nederland Raffinaderij, de gezagvoerder van de Myrina J.M. Galbraith, Stefan van Zanten,

Berichttitel:

Geplaatst: ma 07 mei 2007 23:45

Hallo Kees,

Wel een hele leuke verrassing, dit opeens te mogen meemaken en een hele mooie reportage. 😊

Tien voortrossen en tien achtertrossen, je handen zullen wel gejeukt hebben toen ze voor en achter maakten. 😊

Maar daar zullen de springen wel bij inbegrepen zijn. 😊

Ladingcontrolekamer, da's toch andere koek dan aan dek en in de pompkamer aan afsluiters scheuren en zelf de pompen starten, maar nu begin ik weer te zemelen.... 😊

All the best

Jos

*Hij die nooit gevaren heeft
Weet niet hoe een zeeman leeft.*

<http://scheepvaart.startkabel.nl/>

<http://www.scheepspraat.nl/>

Berichttitel:

Geplaatst: di 08 mei 2007 19:56

Wat een belevenis. Veel oud zeelui zullen hier van dromen. Nog een keer..... Mooie reportage.

Groet, Gert-jan.



Berichttitel:

Geplaatst: di 08 mei 2007 22:29

Hallo Kees,

Mooi verhaal en mooie foto's. Voor een oud-tankertelegrafist allemaal zeer herken- en invoelbaar. Van de negen jaren op zee heb ik de meeste bij Shelltankers gesleten. Als je K-tankers van 18.000 ton gewend was en je kwam zoals ik op de Ondina te varen, het toenmalige vlaggeschip, dan leek dit schip van krap 50.000 ton gigantisch groot.....

<http://www.xs4all.nl/~eeuwen/marine.htm>

We hadden toen geen idee hoe groot ze nog zouden worden. Jammer dat STBV indertijd het niet gered heeft ondanks de inspanningen van Fred Busker. Projecten Lange Adem en dat soort zaken mochten uiteindelijk toch niet baten. Het hoofdkantoor aan het Hofplein was mooi en gigantisch.

Het Shellgebouw, nu de Hofpoort genoemd, behoort tot één van de eerste wolkenkrabbers in Rotterdam. Dit 25 verdiepingen tellende kantoorgebouw met een hoogte van 95 meter stond hier al in 1976! Later ben ik nog in de nieuwe behuizing in de Alexanderpolder geweest, maar wat een afgang was dat.

Weet jij misschien waar al die oude scheepsbellen zijn gebleven die in het restaurant hingen?

Ferry

In de hemel is geen bier, daarom drinken we het hier.....



Berichttitel: Myrina

Geplaatst: wo 09 mei 2007 11:06

In het Maritiem Museum te Rotterdam stond een grote krat met daarin tientallen scheepsbellen van vele D- K- en V- schepen. Laatste jaren stond die krat er niet meer en zal wel zijn opgeslagen in hun depot. Groeten, Kees Helder.



