

nieuws uit SEA



*HW[HPU5PLSZ;[HUNL5PLSZLU
 TPKKSLMYVU[YV^VUIVHYK9PNP
 :OHUNOHP *HW[HPU;[HUNL
 5PLSZLUKZJYPILZHUV[OLYWPVULLYPUN
 TVJL'; ^OLUPU OL^HZ
 YLZWWUZPISLMVY[OLZWL Y]PZPVUVM[OL
 ULNIPSKPUN4 ::PS]HWSHUH [OL^YZ[
 JHYNVZOPWPJ[OL^VYSK[VILHSTVZ]
 HSS ^LSK LK ;OL]LZZLSHYVZLKNYLH[
 PUJLYLZ]HUKHZOLZHPK ,P]PZSPRLS [OH]
 [OPZJVUZ[YV][PVUTL]OVK^VSKTLHU
 NYLH[WYVNYLZZHZP[PUJYLHSLZ[OL
 JHYNVJHWJJP[HUKZWLLK O^HZ
 HTVJLPJ[V]OLURUV^UJ^HNHPU
 5VY^LNPHUV^ULYZ^LYLH[[OLMVYL
 MYVU[V][OLK]LSVWTLUJ'

nieuws van SEA 29



130 jaar is een hele prestatie en tijd voor reflectie. In verband hiermee willen we gedenkwaardige en belangrijke gebeurtenissen uit onze lange geschiedenis delen.

In 1892, op 15-jarige leeftijd, begon kapitein Niels Stange Nielsen zijn carrière op zee. Hij kwam in 1902 bij het bedrijf aan boord van de ss "Sentis" en voer de volgende 40 jaar met hen tot hij op 70-jarige leeftijd aan land ging. Tijdens zijn carrière maakte hij de Russisch-Japanse oorlog in 1904 en twee wereldoorlogen mee. In 1946 publiceerde hij een boek "50 Years at Sea" waarin veel gebeurtenissen uit zijn zee carrière worden beschreven.

Nielsen schrijft: „IY PUNT" LHYZ
 JLZLSZPUJYLHSLKMYVT [IN
 [VUZ UVV[OLYWL YVPKP .]
 5VY^LNPHUZLHMHPUNOPZ[VY OHZL
 WLYPLUJLKHULXP]HSLU[PUJYLHSLHUK
 TVKL YUPaH[PVU]A YZ]ZHPSPUN[VZ]LHT
 HUK[OLUZLHT[VTVY 1

In 1902 trad Nielsen toe tot het bedrijf als Tweede officier aan boord van D/S "Sentis". T&E voorzag de grote overgang van zeilen naar stoomschip als een interessant en welvarende bedrijvigheid en introduceerden 8 nieuwe stoomschepen op hun voeten - een van hen is "Sentis". Sentis was een nieuw gebouw uit de Nylands Verksted, Oslo en voorgenomen voor handel in Chinese wateren. In 1904, Niels Stange Nielsen ging op weg naar de Verre Oosten als tweede stuurman.

Reacties hieronder van Captain Nielsens eerste oorlogservaring aan boord Sentis toont betrokkenheid en lef van een toegewijde medewerker:
 y>LHYYP]LKPUVYI[YOYVU [O
 -LYYHY SVHKL^P]OJHYNV
 MYVT5HNHHRP OTLKP]LS ^L^LYL
 H^HYLVMH9ZZPHU^LL]HUJOVYKPU
 WYVY]HSS^HNZZ[PSSOVZ]LKKLZWPIL
 P]L[PUNHM]LYZUZZL] >OH^HZ[OPMERKING

PUKPHJ[PUN&LUZPVULL^LLU1HWHU
 HUK9ZZPH^HZ^NLSS RUV^UMHJ[[
 ^HY&OLYLOHKILLUUVUUKPHJ[PVUVM
 [OPZWPYVY[VKLWHY[VYLMYVT5HNHHRP
]^VKH^ZLHYSPLY
 „OL^YZ]NYLUHKL^LYLKMVYV[OL1HWH
 ULZLMLSSKHUNL^YZS^ULHY; :LU]PZ'
 :OPZ^HZMVSSV^LKI^JVU]PUVZ
 ^Y PUN I^LKP]KUV[ZLLHU^KPYLJ]
 OPZ [M]LYJVUZ]HUJ^Y PUNMVY TPU .]
 V]LZVY^OPULZL^YL^NV[L^YLTL^
 ULY]VZHU^K^HUJLKV^VHIHUKVUZOPW
 JVH[Z^LYLH]HPSHISLHUKWLYTPZZPVU
 [VSLH]LNYHUJLK OV^LJLY ^OLU[OL^
 YLHSPaLQ]OH]UVULVM[OL5VY^LNPHU .]
 JYL^L^L^SLH]PUN [OL^KPKUV[KHYL]
 SLH]LH^SVULHUKZ]H^LKVUVIHYK

Sentis kwam onder Japanse fre en werd later door de Russen ingenomen. Allemaal Noorse officieren aangehouden in Chefoo (100 zeemijl van haven Arthur) voor drie maanden.
 >L^LYLHSSV^LKVIVHYK:LU]PZ
 HUKJVSSLJ[VYILSVUNPUNZ] HZ
 9ZZPHUZ^LYLH^YLHK^PUZ]HSSLKHKU
 JLY^TVOH[OVTL^L^LYLUVJ
 L_HJ]S^THKL^L^SVTLUVIHYK
 „IY PUNT" TVU[OZPU^OLMVY
 ^L^LYLOVZLKH[[OLOVTLVMHU

(TLYP]HU4PZZPVUHY" >P[O[OLMHTPS'
 ILPUNVUOVSPKH^ ^LOHK[OLOVZL
 HUKZLY]HUJZ]HSS[VVYZLS]LZ

„6ULKH^ ^L^LYLVYK^YLK[VY]HJLS
 IHJR[V ;:LU]PZ1PU7VY[Y]OYVY]L
 MVYL^LOHKSML^ ^L^LYLJHSSLKIHJR
 HZH^HWHULZLZOPW^OHKISVJRLK[OL
 WVVY]L[YHUJL (ZP]^HZPTWVZZPISL .]
 [VNL] :LU]PZ^V[V]VM[OLOHYVY ^L
 ^LYLZLU[[V:OHUNOHPHUK]OLUOVTL
 [V5VY^H^ OHYYP]LKHJRPUZ^YPZ]PHUPH
 6ZSV
 (NVZ] :LU]PZ^KPKUV[SLH]L7VY[Y]OYV
 V]PS[OL^HYLUKLUKPU O]PZZHPK
 [OH]ZOL^HZ[OLU]HRLUUKLY^HWH .]
 ULZLJVU]YVS

„:L]YHS^LHYZSH]LYOLOUVU
 [LYLKH5VY^LNPHU^HW[HPU^OVOHK
 YLJLU]S^ILLUPU7VY[Y]OYV^LJVASK
 YLWVY[OH]PUNZLLHUZOPW^ZJSVJR
 LUNYH]LKA^P]O+ ;:LU]PZ^YYPZ]PHUPH
 KPZWSH^LKPUSVJHSQURZOVW

Na een vakantie van 6 maanden en niet gezet af door de gruweldaden van de oorlog, kapitein Nielsen ging terug naar zee. Deze keer gepromoveerd tot eerste officier, aan boord D/S "Eiger".

Veilige terugkeer

ByHans de nieuwe, TSCHUDI OFFSHORE & TOWAGE

In navolging van ons vorige rapport over de sleepleeftijd van FSO pALANCA vanuit offshore Angola naar Singapore, waar de FSO was om reparaties, rompreiniging en opwaardering te ondergaan met Sembawang Shipyard, we kan u nu informeren over de veilige terugkeer in de wateren van Angola. De retoursleep was wederom uitgevoerd door onze AHTS BLuSTER van 135 tpb, ditmaal geassisteerd door August stea's AHT ERACLEA van 123 tpb voor de sleep die rond Kaap de Goede leidde Hoop.
 Het gat tussen beide sleepboten was adequaat ingevuld door het speciale onderzoek van BLuSTER uit te voeren, gevolgd door: sleepboten van een groot drijvend droogdok van Newcastle aan de oostkust van Australië en FSO SCORpluS uit Labuan, beide met bestemming Singapore.
 Eind maart 2013 gingen beide sleepboten verder arbeidskracht. Na inspectie en goedkeuring van de sleepboten en sleepuitrusting door eindklant Sonangol en scheepsgarantie-expert LOC, het sleepwerk is geïnstalleerd aan boord van ALANCA. Medio april 2013, de konvooi voer naar West-Afrika.

Hoewel de grafieken en pilootboeken beloofden gunstigere stromingen en winden voor de terugsleep, de dagelijkse de werkelijkheid bleek anders te zijn. Een tussenstop werd gemaakt in de haven van Louis, Mauritius, om op te tillen extra brandstof en voer een bemanningswissel uit. Er is wat extra vertraging opgetreden door een gelokaliseerde instroom van water in pALANCA's noodpomkamer en een turboprobleem aan boord van de BLuSTER. Nadat beide problemen waren opgelost, beide sleepboten begonnen aan het meest uitdagende deel van de sleep rond de Kaap, geassisteerd door weer- en routeadvies van twee onafhankelijke bronnen. Ten zuiden van Mozambique Kanaal dat het konvooi naar het noorden moest sturen naar een cycloon vermijden. Een tweede periode van zware weer, waardoor de sleepboten de snelheid moesten verminderen aanzienlijk, werd ontmoet voor de kust van Durban. Maar het ergste moest nog komen. Bij de meest zuidelijke breedtegraad, onze sleepbootmeester in bevel over het konvooi, kapitein Roel Datema, moest opnieuw snelheid verminderen vanwege naar het weer dat voor ons ligt. Tijdens ZW-wind kracht 9-10, ERACLEA scheidde het slepen draad, maar de sleepbootbemanning slaagde erin om

nect de volgende dag op de noodsituatie trekhaak. Met 850 meter van het origineel sleepkabel van ERACLEA hangt er nog aan de boeg van pALANCA en onder extreme omstandigheden (westelijke windkracht 9 Beau fort met volle zee en deining) het konvooi op weg naar Kaapstad om de originele sleepaansluiting. Tijdens dit afwijking, er werd nauw contact onderhouden met onze opdrachtgevers Sonangol en garantie landmeters LOC. Na vertrek van de beschutte locatie bij Kaapstad, het overblijfsel van de sleep was rustig. Vroeg Juli De wateren van Angola werden bereikt.
 Beide sleepboten hielden pALANCA in positie tot de start van de installatie bij de olie terminal onder contract bij Stapem, BLuSTER assisteerde bij de laatste ligplaats bij de terminal die medio is opgeleverd Augustus. Het markeerde de operationele voltooiing van een veeleisend project onder moeilijke omstandigheden door onze professionele bemanningen aan boord van BLuSTER.

