

Een van de laatste klassieke olietankers met een „catwalk” gesloopt...

DOOR ALBERT BOES

De levensduur van grotere zeegaande schepen is tegenwoordig meestal beperkt tot zo tussen de 20 en 25 jaar, wat blijkt uit „Marine News” (de maandelijks verschijnende periodiek van de World Ship Society). Het doorbladeren van de rubrieken „Casualties” en „Ships sold for demolition”, op zoek naar bekende namen, lijkt daarbij wel iets op het bekijken van de kranterubriek „overlijdensadvertenties”... Zo meldde „Marine News” van november 1995 dat op 30 mei 1995 de 36 jaar oude (!) tanker „Delfi” bij de Alangschepssloperij arriveerde. Deze tanker werd als „Acmaea” voor Shell Tankers N.V. gebouwd. De sloop van deze tanker, voorzien van een brugdekhuis midscheeps, verbonden door een „catwalk” met de bak en accommodatie op het achterschip, markeerde een tijdperk dat eigenlijk al geruime tijd geleden afgesloten werd.

De „Acmaea” behoorde tot een zeer grote serie 18.000 tons tankers die tussen 1953 en 1961 voor Shell Tankers N.V. (toen nog in Den Haag gevestigd) en Shell Tankers Ltd., Londen werden gebouwd. Van hetzelfde ontwerp liepen er ook tankers van stapel voor andere rederijen, die deze tankers vervolgens vercharterden aan onder andere Shell. Een voorbeeld daarvan was de in 1956 gebouwde „Ameland” van de Stoomvaart Maatschappij

De stoomturbinetanker „Acavus”, gebouwd in 1958 voor Shell Tankers Ltd., Londen. Deze tanker behoorde tot de grote serie Shelltankers van de „A”-klasse die onder zowel de Nederlandse als de Britse vlag voor Shell werden gebouwd. De „Acavus” mat 12.326 brt, 18.285 dwt. Foto Shell Tankers Ltd., Londen.



De „Acmaea”, gebouwd in 1959 door P. Smit Jr., Rotterdam voor Shell Tankers N.V., 's-Gravenhage. De tanker mat 12.222 brt, 18.090 dwt, lengte 170,41 m over alles, breedte 21,16 m, holte 11,89 m, diepgang 9,07 m, voortgestuwd door een 8750 pk 7 cil. 2-takt B&W diesel voor een dienstnelheid van 14,5 knoop. Foto J. Mol, Assendelft.

Rotterdam (dochteronderneming van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd).

De laatste zeven 18.000 tons tankers van deze serie, die onder Nederlandse vlag in de vaart kwamen (de zogenaamde „A”-klasse, waartoe ook de „Acmaea” behoorde), waren voorzien van een fraai gestroomlijnde opbouw en schoorsteen die sterk afweek van hun oudere zusters van de „K”-serie. Dit was overigens ook het geval bij de tankers die onder Britse vlag in de vaart kwamen, zoals de in 1958 gebouwde „Acavus”.

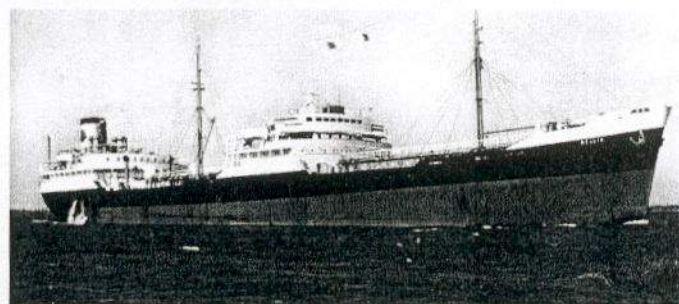
De tankers van de „H”- en de „K”-klasse, evenals een deel van de „A”-klasse tankers, werden voortgestuwd door stoomturbines met een vermogen van 7500 pk (5520 kW). Een ander deel van de „A”-klasse tankers, zoals de „Acmaea”, was uitgerust met een 8750 pk (6435 kW) dieselmotor. Uiterlijk was er overigens nauwelijks verschil op te merken tussen „A”-klasse tankers met een turbine- of een dieselvoortstuwing. De door stoomturbines

voortgestuwde tankers van dit type onder Nederlandse vlag waren de „Arca” (gebouwd in 1959), de „Atys” (gebouwd in 1960) en de „Vlieland” (die aanvankelijk als „Abra” voor Shell in de vaart zou komen, maar werd afgeboord in 1959 voor de Stoomvaart Maatschappij Rotterdam). Zusterschepen van de „Acmaea” onder Nederlandse vlag waren de motortankers „Abida” (gebouwd in 1958), „Acila” (gebouwd in 1958) en de „Acteon” (gebouwd in 1961).

Mammoettankers

Toen de eerste 18.000 tons Shelltankers van deze serie hun intrede deden (zoals de „Kellia” onder Nederlandse vlag en de „Hadriana” in 1954 onder Britse vlag), domineerden tankers van dit formaat het internationale olie-transport. Al snel nadat de eerste tankers van de „K”- en de „H”-serie in de vaart kwamen, namen de afmetingen van de tankers explosief toe tot meer dan 500.000 ton draagvermogen

De „Kellia”, gebouwd in 1953 door Harland & Wolff, Belfast voor Shell Tankers N.V., 's-Gravenhage. De tanker mat 12.127 brt, 18.009 dwt, lengte 169,38 m over alles, breedte 21,16 m, holte 11,89 m, uitgerust met een 7500 pk stoomturbine-installatie voor een dienstvaart van 14,5 knoop. De „Kellia” behoorde tot de grote serie Shelltankers van de „K”-klasse die vrijwel identiek waren aan de tankers van de Britse „H”-klasse; met ongeveer gelijke afmetingen als de tankers van de „A”-klasse. Foto Shell Tankers N.V., 's-Gravenhage.





De stoomturbinetanker „Hadriana”, gebouwd in 1954 door Smith's Dock, South Bank voor Shell Tankers Ltd., Londen. Het schip mat 12.160 brt, 18.100 dwt. De „Hadriana” behoorde tot de grote serie Shelltankers van de „H”-klasse”, identiek aan de Nederlandse tankers van de „K”-klasse. Foto Shell Tankers Ltd., Londen.



De „Ameland”, gebouwd door P. Smit Jr., Rotterdam voor de Stoomvaart Mij. Rotterdam. De tanker mat 12.159 brt, 18.234 dwt, lengte 169,38 m over alles, breedte 21,16 m, holte 11,89 m, uitgerust met een 7500 pk stoomturbine-installatie voor een dienstvaart van 14,5 knoop. De „Ameland” was een zusterschip van de „K”-klasse tankers van Shell. Foto Stoomvaart Mij. Rotterdam.

(zoals de in 1976 voor de Soc. Maritime Shell gebouwde 275.267 brt en 550.001 dwt metende „Batillus”). Deze mammoets verdrongen snel hun veel kleinere soortgenoten uit het ruwe olievervoer.

Overigens werd een aanzienlijk deel van de aan het eind van de jaren '60 en begin van de jaren '70 gebouwde mammoettankers in de loop van de jaren '80 reeds gesloopt, samenhangend met de enorme overcapaciteit aan scheepsruimte die toen was ontstaan.

Opmerkelijk is dat hun veel kleinere en oudere soortgenoten soms aanzienlijk langer in de vaart bleven, onder andere voor het vervoer van olieproducten vanaf de Shellraffinerijen in Singapore en Rotterdam.

De enorme stijging van de brandstofkosten halverwege de jaren '70 luidde het einde in van de stoomturbinetankers van de „H”-, „K”- en de „A”-klasse. Zij verbruikten per etmaal zo'n 50 ton stookolie, terwijl de door een dieselmotor voortgestuwde zusterschepen aan ongeveer 30 ton voldoende hadden. De stoomturbinetankers verdwenen daarom tussen 1978 en 1984 naar de sloop. De meeste motortankers van dit type wisten hun bestaan te rekken tot 1985/86.

„Acmaea”

De „Acmaea” bleef echter nog tien jaar langer in de vaart. Shell Tankers N.V. verkocht haar in 1986 aan de Troodos Group die het schip onder Cypriotische vlag bracht, waarbij de naam werd veranderd in „Prophecy”. Reeds in 1987 wijzigde dezelfde eigenaar de naam in „Dart”. Vervolgens werd het schip vercharterd aan Thai Shell om tot januari 1988 als opslagtanker te dienen bij Nang Nuan (Thailand). Daarbij was het schip via een drijvende pijpleiding verbonden met een olieproductieplatform. Midscheeps waren slangaansluitingen aangebracht voor de overslag van olie naar de langszijde de „Dart” afgemeerde tankers.

In 1988 werd de naam van de tanker veranderd in „Delfi”, waarbij de Troodos Group het schip inzette in de Nigeriaanse wateren. In augustus 1993 maakte de tanker nog een reis naar Rio de Janeiro, waarna het schip weer werd ingezet langs de Westafrikaanse kust, tot de verkoop voor de sloop.

Met de sloop van de voormalige „Acmaea” (waarvan in haar loopbaan van 36 jaar het uiterlijk nauwelijks veranderde!) verdween weer een fraai vormgegeven schip van de Zeven Wereldzeeën. Verreweg de meeste tankers van die generatie waren uitgevoerd met

een dekhuis en de navigatiebrug midscheeps, via een loopbrug („catwalk”) verbonden met de bak en met de accommodatie op het achterschip. Pas in de jaren '60 werd het gebruikelijk om bij tankers en bulkcarriers de navigatiebrug op het achterschip te situeren.

Aan zo'n klassieke tanker als de „Acmaea” bewaar ik nog een specifieke herinnering. In 1962, toen ik als stagiair bij de NDSM in Amsterdam werkte, in de buitenbankwerkerij, lagen er regelmatig dergelijke tankers voor reparatie afgemeerd. In die tijd hadden Noorse schepen al vrij vaak vrouwelijke bemanningsleden aan boord.

Tijdens werkzaamheden aan het dek van zo'n tanker klonk er op een gegeven ogenblik een fluitje van één van de daar werkzame NDSM'ers. Vervolgens zag ik dat een groot deel van zijn collega's zich „onopvallend” in de richting van de catwalk begaf om daaronder wat ondoorgronddelijke handelingen te verrichten. Tevens zag ik dat tegelijkertijd een vrouwelijk bemanningslid in een fleurig jurkje over de catwalk van het brugdekhuis naar achter wandelde. En, tussen de planken van de catwalk zaten kieren van enige centimeters...