



GEHEIMZINNIGE TANKER VOOR DE KUST VAN SCHEVENINGEN

In de maand mei brachten Kees Helder en zijn broer Lex Keasberry, werkzaam aan bureau Soesterbergstraat en Loosduinen, een bezoek aan de Shell Tanker 'Cardissa'. Deze vanaf de wal veel aandacht trekkende en onder Nederlandse vlag varende tanker ligt regelmatig voor de kust van Scheveningen of Kijkduin.

Iedere politiemann die zomers even een ommetje maakt via de Scheveningse boulevard, ziet de 'Cardissa' in de verte liggen. Het schip is

in beheer bij Shell Tankers B.V. te Rotterdam en vaart vanaf eind 1993 wekelijks tussen Westeuropese havensteden en een productieplatform van

de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM) in het F3-veld, zo'n 220 kilometer noordelijk van Den Helder.

Het schip is een shuttle-tanker, met een laadvermogen van 26.000 ton, ingericht om via een speciale voorziening op volle zee olie te kunnen laden, afkomstig van dat productieplatform.

Betonnen caisson

In het bouwdoek van Verolme bij Rozenburg werd het uit gewapend beton opgetrokken caisson van het productieplatform (van tachtig bij zeventig meter) gebouwd. Hierop staan drie eveneens uit beton vervaardigde cilindervormige schachten van vijftig meter hoog, waarop het stalen productieplatform werd aangebracht.

Het hele caisson is onderverdeeld in compartimenten, ten behoeve van de opslag van gewonnen ruwe olie. In 1992 werd de kolos van zestigduizend ton op de bestemde plaats in de Noordzee afgezonken op een diepte van 43 meter. Naast het productieplatform werd een apart accommodatieplatform geplaatst met bemanningsverblijven.

Gas en olie worden er gelijktijdig geproduceerd en pas op het productieplatform van elkaar gescheiden. De betonnen onderbouw biedt plaats aan dertigduizend kubieke meter olie. Een hoeveelheid die men bij de gemiddelde produktiesnelheid in minder dan twee weken vergaart.

De tanker 'Cardissa' is contractueel verplicht zich om de tien dagen aan het F3-veld te vervoegen. Zonder haar tussenkomst zou men de olieproductie moeten staken en valt tevens de gasstroom uit.

Overigens heeft de constructie een geschatte levensduur van veertig jaar. Dan is het F3 blok leeg en worden de installaties verwijderd. De betonnen bekisting komt dan weer omhoog en zal op een (milieu)vriendelijke manier, zegt men, aan land worden

afgebroken. Bij de bouw werd hiermee al rekening gehouden.

26000 m3

Bij het laadplatform wordt de tanker keurig op haar plaats gehouden.

Op de voorplecht is de apparatuur aangebracht die verlading op volle zee mogelijk maakt. Met een perslucht-harpoen wordt de aan boeien bevestigde koppeling uit zee opgevist. Deze wordt aan boord gehaald, waarna de laadslang naadloos aansluit op het contradeel op het voordek van de tanker. Vanaf het platform kunnen dan in achtten tot twintig uur de 26.000 kubieke meter olie naar de tanks van de tanker worden gepompt.

Dynamic Positioning

Voordat de nu twaalf jaar oude 'Cardissa' voor deze taak geschikt was, lag ze maanden in dok bij een scheepswerf in Schiedam. In die periode werden twee boegdwarschroeven en een achterdwarschroef geplaatst. Het grotere elektrische vermogen wordt geleverd door een aantal extra dieselgeneratoren. Het denkwerk van het systeem 'dynamic positioning' wordt verricht door een computer. De gezagvoerder voert de gewenste positie in en daarna

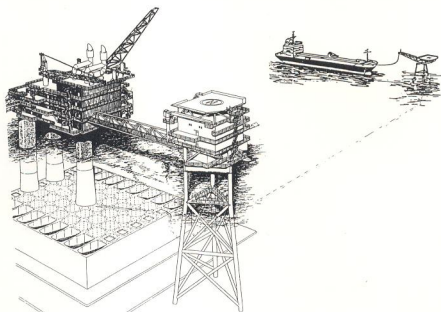
meet het systeem doorlopend windkracht en windrichting, evenals de positie van het schip. Vervolgens stuurt het systeem de diverse schroeven.

Een schip als de Cardissa, ruim 170 meter lang, kan zo met slechts een paar meter tolerantie in positie worden gehouden. Pas bij windkracht 7 tot 8, afhankelijk van de stroming, zal men de verbinding met het laadplatform verbreken om op enige afstand te wachten op beter weer.

Geen verspilling

Tijdens het laden blijven de gezagvoerder en een bemanningslid in het boeghuis vóór op het schip. Dit in verband met de noodstop-procedure.

Als het moet, kan met één druk op de knop binnen 45 seconden de verbinding met het platform worden verbroken zonder verspilling van olie of gas, want er mag geen olie in zee terecht komen. Vanuit het boeghuis kan volledig worden gemanoeuvreed. De twintig-koppige bemanning bestaat uit Nederlandse officieren en Indonesische gezellen. De keuken aan boord ruikt dan ook dagelijks als die van een goed Indonesisch restaurant.



Impressie van het totale complex met op de achtergrond het olievrachtafplatform met de tanker 'Cardissa'.