

Een kwart eeuw Deutsche Shell Tanker-Ges.m.b.H.

Op 30 april 1983 was het 25 jaar geleden dat door Deutsche Shell A.G. een nieuwe maatschappij werd opgericht, Deutsche Shell Tanker-Gesellschaft m.b.H., afgekort DSTG. Een maatschappij die zou uitgroeien tot de grootste tankvaartrederij in Duitsland. Een maatschappij die, dank zij de gunstige omstandigheden, een snelle groei heeft meegemaakt maar zich thans, door het wereldomvattend overschot aan tankertonnage, voor niet geringe problemen ziet geplaatst. In het navolgende artikel gaan we, weliswaar met grote stappen, door de afgelopen 25 jaar van deze jongste van de vier internationale Shell-vloten.

Ons verhaal zou niet helemaal compleet zijn als we niet nog wat verder teruggingen dan 30 april 1958, de oprichtingsdatum van DSTG. Ruim een halve eeuw eerder, in 1902, werd in Düsseldorf de Benzinwerke Rhenania G.m.b.H. opgericht. De naam van dit bedrijf werd in 1925, na overname van de Mineralölwerke Stern-Sonneborn, veranderd in Rhenania-Ossag Mineralölwerke A.G. Voor ons en wellicht ook voor enkele Duitse Shell-collega's onbekend in de oren klinkende namen. Echter, sinds 1947 gaat de laatstgenoemde maatschappij als Deutsche Shell A.G. door het leven. DSTG oefent het rederijbedrijf uit. Maar Rhenania-Ossag deed dit ook al. Voor de tweede wereldoorlog bezat ze één tankschip, de 2793 brutoregister ton metende 'Ossag'. In 1934 werden door deze rederij in Duitsland drie tankschepen besteld die de namen 'Alexia', 'Gadila' en 'Genota' zouden ontvangen en onder Duitse vlag in de vaart zouden worden gebracht. Een jaar later volgde de opdracht voor nog eens drie schepen, de 'Taron', 'Tornus' en 'Tricula'. Door het uitbreken van de tweede wereldoorlog zijn slechts twee schepen opgeleverd als resp. 'Ossag II' en 'Ossag III'. Ze werden, na overkomen, onmiddellijk gevorderd voor de Kriegsmarine. Beide schepen hebben de oorlog niet overleefd. In 1939 heeft Rhenania-Ossag de voor de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij tot tanker verbouwde, voormalige Britse monitor 'Delapan' nog een paar maanden onder beheer gehad. Het 528 ton bruto metende scheepje deed tijdelijk als bunkerschip dienst in de Hamburgse haven.

De 'Cap's'

Nu de eigenlijke opbouw van de vloot van DSTG. In september 1958 werd het eerste schip in dienst gesteld, de 'Caperata' van 28.000 ton draagvermogen. Samen met vier zusterschepen in 1950 gebouwd door Bethlehem Steel Corp., in Quincy, Massachusetts voor Atlas Tankers Inc. in Panama. Binnen een jaar zijn ook deze vier schepen onder de vlag van DSTG gekomen, de 'Caprella' in november 1958 en de 'Capsa', 'Capulus' en 'Caprinus' in resp. januari, februari en april 1959. Deze vijf 'Cap'-schepen (niet te verwarren met



de drie 'Cap'-schepen die jarenlang onder beheer van Shell Tankers N.V. hebben gevaren, de 'Capulonix', 'Capisteria' en 'Capiluna') werden ingezet voor het vervoer van ruwe olie vanuit Banias in Syrië en de Perzische Golf naar Hamburg. Een soort lijndienst die in de tankvaart maar weinig voorkomt en over zo'n grote afstand zelden of nooit.

Door het snel stijgende verbruik van olie in de Bondsrepubliek deed zich bij DSTG de behoefte gevoelen om de vloot uit te breiden. Dit gebeurde in 1963 door de indienststelling van de 55.000 ton metende 'Oliva', in 1966 gevolgd door de 'Diala' van 71.000 ton draagvermogen. Op 6 juni 1967 werd bij het uitbreken van het Suezkanaal-conflict deze vaarweg voor het scheepvaartverkeer onbruikbaar. Dit had tot gevolg dat de schepen de veel langere route rond de Kaap moesten gaan volgen. En West-Europa bleef dorstig naar olie... In allerijer werden door de tankereiders grote aantallen tankschepen besteld. Ook DSTG breidde haar vloot fors uit. De aanvankelijk onder Britse vlag in de vaart te brengen 117.000 tons tanker 'Narica' verliet eind 1967 de werf in Wallsend-on-Tyne onder Duitse vlag. De eveneens door Shell Londen in opdracht gegeven 'Myrina' kreeg Hamburg als thuishaven. Met ingebruikstelling van de

Überseering 35 in Hamburg, het hoofdkantoor van Deutsche Shell A.G. Ook het kantoor van Deutsche Shell-Tanker-Ges.m.b.H. is in dit gebouwencomplex ondergebracht.

'Myrina' in 1968 werd een mijlpaal bereikt, ze was niet alleen het grootste schip in de vloot van DSTG maar ze was met haar 193.192 ton draagvermogen ook veruit het grootste schip in de Duitse tankervloot. Ook in 1968 kwam de 'Nacella', een zusterschip van de 'Narica', gereed. De totale tonnage van de DSTG-vloot bedroeg dat jaar bijna 700.000 ton, verdeeld over 10 schepen.

1.75 miljoen ton

De uitbreiding ging door. In 1971 werd de 'Neverita' (111.470 ton) overgenomen van de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Een aantal collega's onder ons zal zich dit schip nog wel herinneren, want van 1968 tot 1971 werd het beheer over de bij de N.D.S.M. in Amsterdam gebouwde 'Neverita' gevoerd door onze maatschappij. In 1974 weer twee records. De werf Bremer Vulkan leverde maar liefst twee 317.000 tonners af aan DSTG, de 'Lagena' en de 'Liotina', in 1975 nog gevolgd door een derde schip, de 'Lottia'. Binnen twee jaar tijd ging de vloot naar 1,75 miljoen ton draagvermogen. De vloot voer al lang niet meer op één en dezelfde route en het aanlopen van de thuishaven Hamburg was een zeldzaamheid geworden. Toch waren in juni 1975 vele

duizenden inwoners van Hamburg getuige van de aankomst van de 'Lagena' voor een garantiedokking bij de Werf Blohm & Voss in Hamburg. Het schip was dermate groot dat ze met lieren in het Elbe-dok moest worden getrokken. De assisterende sleepboten hadden anders in het dok opgesloten gezeten, want er was weinig of geen ruimte tussen het schip en de dokwanden.

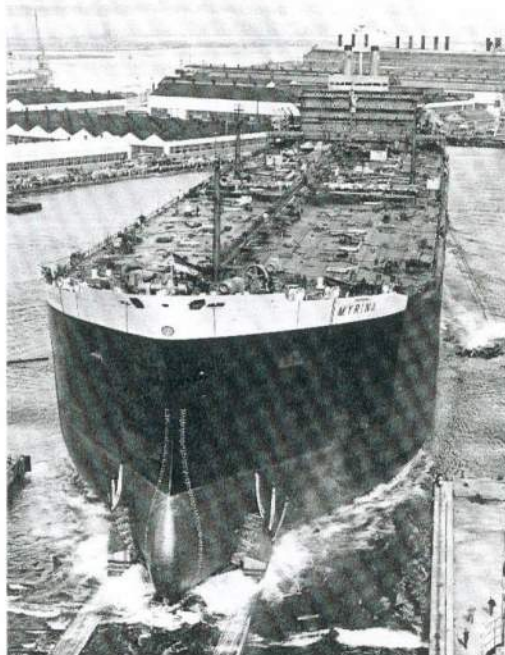


Kentering

In 1975 trad er een kentering op in de DSTG-vloot. Het aantal schepen liep terug. Het eerst aan de beurt om te verdwijnen waren de vijf 'Cap'-schepen. De 'Capulus' opende de rij, ze ging naar een sloopwerf in Pusan, Korea. In de daaropvolgende jaren gingen ook de anderen van het kwintet naar de sloop. Toch werden er in 1979 nog twee nieuwe schepen aan de vloot toegevoegd. Twee zeer moderne produktentankers van 30.990 ton elk, de 'Ensis' en de 'Elona'. Weliswaar onder Liberiaanse vlag maar het beheer werd gevoerd door DSTG. Een verdere teruggang vond plaats in de jaren na 1980. In 1981 maakte de 'Myrina' haar laatste reis en in 1983 werd de 'Oliva' in Pakistan op het strand gezet om te worden gesloopt. Momenteel telt de DSTG-vloot negen schepen met een totaal-draagvermogen van 1,43 miljoen ton. Ter vergelijking; de gehele tankervloot onder Duitse vlag van oliemaatschappijen en onafhankelijke reders samen meet 4,7 miljoen ton. Bij DSTG waren begin dit jaar 476

De 'Caperata', één van de vijf 28.000 tons 'Cap'-schepen.

De VLCC 'Myrina' ging in Belfast te water.



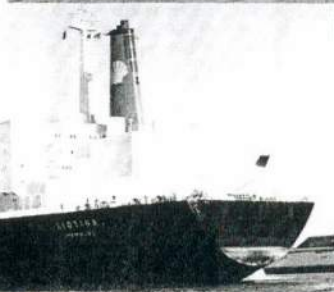
De 'Ossag', 2793 brutoregister ton.



werknemers in dienst, waarvan er 452 op de vloot dienstdeden. Evenals bij de andere Groeps-rederijen gaat men uiterst kostenbewust te werk. Alles wordt in het werk gesteld om zo economisch mogelijk te opereren. Aan boord kent men een organisatie die sterke overeenkomsten vertoont met ons PLA. Veiligheid staat hoog in het vaandel van deze kwart eeuw oude (of beter gezegd; kwart eeuw jonge-) Shell maatschappij. Dat het hun, net zo zeer als de overige Groeps-vloten moge lukken om zonder te veel averij de nog komende ongetwijfeld uiterst moeilijke jaren door te komen.



De jongste eenheid in de vloot, de 'Elona' van 30.990 ton.



De 'Liotina' is één van de drie L 318.000 tonners.