

# Toen en Nu

door Kapt. H. Aschmoneit

Onderstaande foto toont op het eerste gezicht een alle-daags havenbeeld, doch wanneer wij het plaatje nauwkeuriger bekijken, dan zien wij een frappante tegenstelling. Immers, zeer duidelijk is op de voorgrond waar te nemen het S.S. „Berta”, eens de trots van de C.S.M.-vloot, vervoerbaar van de immer uitdagende en eertijds gevreesde binnen- en buitenbaar voor het meer van Maracaibo en thans gedevalueerd tot een ordinair bunker-bootje, met op de achtergrond het moderne, trotse S.T.S. „Arianta”, het rendement van knappe ingenieurs en..... voorzichtig proberen, want hoe het ook zij, dit schip heeft met zijn z.g. achteropbouw toch wel iets vreemds.

Maar laten de ontwerpers van dit mooie schip toch niet al te veel met de borst vooruit lopen, want „l'histoire se répète” en wanneer de „old-timers” zich weer weten te verplaatsen in de jaren rond 1925, dan was, hoewel kleiner (2550 D.W.T.), de „Juanita” niet veel anders.

Met de „Berta” en nog vele andere staat dit bootje nog vermeld op de vergeelde bladzijden van de z.g. „Ship's Particulars”. De jongere generatie kan misschien haar neus optrekken voor dit „oud roest”, maar wat hebben deze zwogers in de Caraïbische Zee geschiedenis gemaakt! Dag en nacht stonden ze klaar: een drijvende pijpleiding!

En dan de naam „Berta”, die de mensen het idee gaf van een oude gediensstige met ouderdomsrente. Maar de meisjes van Cabimas, Lagunillas en San Lorenzo wisten wel beter wanneer zij haar naamgenootje met nimmer falende zekerheid zagen aantuffen op dat gloeiende meer van Maracaibo.

Omdat het meer van Maracaibo geblokkeerd werd door een ondiepte, de z.g. „outer-bar”, werden deze schepen met hun geringe diepgang in de vaart gebracht. Als dronken torren kropen ze over deze ondiepte en vervolgden hun reis naar een van de landplaatsen in het meer, om 24 uur later deze zelfde ondiepte met 2500 ton lading te passeren. In de loop der jaren is men aan deze „outer-bar” gaan dokteren en ze ligt nu als een verslagen monster in een hoekje waar niemand meer naar kijkt, want een nieuw gegraven kanaal, waardoor grotere schepen kunnen varen, heeft de geschiedenis van dit obstakel en van deze oude, trouwe schepen aan de vergetelheid prijsgegeven.

Zo erg moeilijk zal dat wel niet zijn, omdat de „Arianta”, gebouwd in 1959 te Sunderland, ongetwijfeld het hart van iedere zeeman zal veroveren, zij het dan met enige reserve, omdat zij afwijkt van het vertrouwde tankerbeeld.

De opbouw met brug midscheeps is verdwenen en het geheel is op het achterschip geplaatst, wat het schip een grotere stroomlijn geeft, zonder daarmee de manoeuvreerbaarheid aan te tasten. Met deze gecompliceerde opbouw zijn, behalve andere voordelen, vele kosten gespaard en is het onderhoud tot een minimum beperkt.

Het vroeger zo populaire kraaienest gaat hier weer diensten bewijzen. In de korte voormast is deze uitkijkpost weer geplaatst, voorzien van verwarming, telefoonverbinding met de navigatiebrug en een z.g. „viewscreen”. In dit verband is het wel aardig te vermelden dat men plannen heeft om in de boeg van schepen kleine televisie-camera's te bouwen, zodat uitkijkposten, voor zover wettelijk niet noodzakelijk, overbodig worden.

Een andere belangrijke verbetering in dit scheepstype is de conservering van de huidplaten, die een aparte behandeling hebben ondergaan (shot-blasted), voordat zij werden voorzien van „Epikote”, ten einde corrosie tegen te gaan en de levensduur van het schip te vergroten.

Het beladen en lossen van een tanker, rekening houdend met de factoren tijd en kwaliteit der lading, is inmiddels een gecompliceerde materie geworden waar ervaring en specialisatie voor nodig zijn. Het leiding-systeem heeft altijd in het brandpunt van de belangstelling gestaan en ook hierin zijn verbeteringen aangebracht, aangepast aan de eisen van deze tijd. Was het vroeger zo, dat verschillende soorten ladingen slechts voorzichtig en omslachtig konden worden geladen, in dit schip zijn de mogelijkheden veel groter omdat, zoals gezegd, het systeem hoewel gecompliceerder ook veel meer mogelijkheden biedt. Om het geheel nog aantrekkelijker te maken is dit schip bovendien voorzien van een z.g. „gas extraction plant”, ten einde de ladingtanks volledig te kunnen „drainen” en, wat nog belangrijker is, deze tanks in een minimum van tijd gasvrij te maken, wat de veiligheid in de eerste plaats ten goede komt.

Het schip is geheel „airconditioned”. De vierbladige schroef wordt voortbewogen door een Parson-turbine met een vooruit vermogen van 7500 APK (14½ mijl kruissnelheid) en een achteruit vermogen van 4000 APK. Aan de accommodatie is bijzonder veel aandacht besteed en het schip is voorzien van alle bestaande moderne navigatiemiddelen.

De tegenstelling tussen deze twee schepen op de foto zal misschien voor velen nog eens aanleiding zijn om terug te denken aan de goede, oude tijd.....



# DE SHELL TANKERVLOOT



„Ik wens U en allen die U zullen beveren behouden vaart“. Deze bekende formule, karakteristiek voor de tewaterlating van een nieuw schip, is sedert de oorlog bij elkaar steeds sneller opvolgende gelegenheden uitgesproken, telkens wanneer er een nieuwe tanker aan de Shellvloot werd toegevoegd. Thans is deze koopvaardijvloot een der grootste onder één Maatschappijvlag varende ter wereld.

De eerste Shelltanker werd in 1892 gebouwd, maar om de ontwikkeling van de olietanker van het begin af te volgen moesten wij verder teruggaan, naar het jaar 1861, toen het eerste, speciaal voor het vervoer van petroleum gebouwde schip te water werd gelaten. In de daarop volgende 25 jaar werden diverse proefnemingen verricht met het onderbrengen van tanks in de ruimen van stoom- en zeilschepen, doch het zou nog tot 1885 duren voordat het principe om de scheepsromp als laadruimte te benutten op de „Gluckauf“ werd toegepast en eerst toen kon men van een echte tanker spreken. De „Gluckauf“, gebouwd op de oever van de Tyne, was slechts 300 voet lang en had een bruto-inhoud van 2.307 ton, maar toch had dit schip en de tankers die er op volgden de warme belangstelling van Marcus Samuel (de latere eerste Viscount Bearsted), zodat in 1892 met de aanbesteding van het s.s. „Murex“ de bouw van de Shellvloot een aanvang nam.

Dit schip, met een vermogen van 5.010 d.w.t. (d.i. het gewicht van de scheepsplading, brandstof en watervoorraad en proviand) werd te West Hartlepool gebouwd.

Deze eerste Shelltanker was een lang en arbeidzaam leven beschoren, doch zij vond een jammerlijk einde toen zij in december 1916 door een torpedo tot zinken werd gebracht. In haar bestaan brak zij menig record en veroverde zij zich een plaats in de koopvaardijgeschiedenis door als eerste olietanker het Suezkanaal te passeren. Dit laatste feit kon alleen plaatsvinden na langdurige onderhandelingen tussen Marcus Samuel enerzijds en de Kanaalmaatschappij, de Britse Regering en vele prominente reders anderzijds, daar men vreesde dat een schip met zulk een vluchtige lading aan boord in het nauwe kanaal gevaar zou opleveren voor het overige scheepvaartverkeer. Het is zeker vermeldenswaard dat deze „vreedzame penetratie“ van het Suezkanaal gevolgd werd door een andere. De eerste tanker die de reis van de Atlantische Oceaan naar de Pacific door het Panamakanaal maakte was namelijk eveneens een Shell-tanker, het s.s. „Eburia“.

Tussen 1892 en 1897 kreeg de „Murex“ er twaalf zusterschepen bij. De vloot nam in de daaropvolgende tien jaren gestadig in omvang en belangrijkheid toe en toen in 1907 de fusie tussen de Koninklijke en Shell tot stand kwam, telde de gecombineerde vloot 28 schepen. Het was ook in ditzelfde jaar dat het Britse gedeelte van de

vloot door The Anglo Saxon Petroleum Company werd overgenomen.

Terwijl de Shellvloot zich steeds uitbreidde, hield de technische staf zich onafgebroken bezig met het bestuderen van nieuwe scheeps- en machineontwerpen, en als gevolg van deze onderzoeken werd in 1909 een order geplaatst voor de bouw van de „Vulcanus“, die met Dieselmotoren zou worden uitgerust.

De in Amsterdam gebouwde „Vulcanus“ was maar klein (ongeveer 1200 ton) en haar motoren ontwikkelden een vermogen van slechts 350 p.k., maar niettemin maakte zij geschiedenis want men neemt aan dat zij het allereerste zeewaardige motorschip is geweest. De „Vulcanus“ maakte haar proefvaarten in 1911 en ging bijna 21 jaar mee. Het succes van dit schip leidde tot de bouw van grotere dieseltankers, waarvan er verscheidene besteld waren toen het uitbreken van de oorlog 1914—1918 een verdere ontwikkeling tijdelijk tot stilstand bracht. Het wetenschappelijk onderzoek stond echter niet stil en voorbereidingen werden getroffen om de vloot onmiddellijk na de oorlog uit te breiden. De ongekend hoge vraag naar tankertonnage aan het eind van de oorlog betekende echter dat noodvoorzieningen moesten worden getroffen. Het dringende vraagstuk werd opgelost door een aantal ijzeren zeilschepen, die vroeger voor het vervoer van graan waren gebruikt, en die met dieselmotoren uit te rusten en om te bouwen voor het vervoer van olie in bulk.

Het eerste naoorlogse bouwprogramma van betekenis, waaraan in 1924 werd begonnen, omvatte de bouw van 12 motorschepen, elk met een vermogen van 10.000 ton. Tussen 1930 en 1934 werden 32 tankers afgeleverd, elk met een vermogen van 12.000 ton en in deze periode werd ook speciale aandacht besteed aan het verbeteren van de accommodatie voor officieren en scheepsgezellen, een gedragslijn die in de laatste jaren nog verder is doorgevoerd.

Deze tankers vertoonden een aantal nieuwe snufjes en de meest revolutionaire daarvan was waarschijnlijk wel de invoering van een gecombineerd systeem van overlangse en overdwarse spanten. Het was ook omstreeks deze periode dat het aantal pompkamers van een op twee werd gebracht, met twee ladingpompen in elke kamer.

De Tweede Wereldoorlog vergde het uiterste van mensen en materiaal van de Grceptankervloot, en heldhaftig werden de zwaarste offers gebracht. Bijna 2000 Britse en Nederlandse officieren en scheepsgezellen verloren het leven, een nog groter aantal werd gewond, terwijl sommigen de verschrikkingen van de krijgsgevangenkampen in Duitsland en het Verra Oosten aan den lijve moesten ondervinden. In totaal werden 526 Engelse en Nederlandse onderscheidingen aan officieren en scheepsgezellen toegekend.

Verliezen door vijandelijke actie verminderden het tonnage van de vloot tot ongeveer 2/3 van de toestand in 1939 en na de oorlog



werd in de meest dringende behoeften voorzien door de aankoop van ongeveer een half miljoen ton aan tweedehands schepen. Tegelijkertijd werden orders voor nieuwe tankers geplaatst met een uiteindelijk draagvermogen van ongeveer twee miljoen ton. Dit programma omvatte tevens de nieuw-ontworpen „general purpose” tankers van 18.000 ton, die de meest uiteenlopende soorten havens kunnen aandoen, alsmede supertankers.

De eerste 28.000 tons tanker, ingezet om grote hoeveelheden ruwe olie van het Midden Oosten naar de nieuwe of vergrote Westeuropese raffinaderijen te vervoeren, was de „Velutina”, die in 1950 door Prinses Margaret te water werd gelaten. Het jaar daarop werd de kiel voor drie 18.000-tonners gelegd.

In 1953 werd Shell Tankers Ltd. opgericht, welke Maatschappij het beheer over de Shellvloot kreeg, gevolgd in 1954 door de oprichting van Shell Tankers N.V., die tot taak kreeg de werkzaamheden van de onder Nederlandse vlag varende Shelltankers te coördineren. Tegen het einde van 1955 telde de Groepsvloot 229 eigen en gecharterde schepen van 2.000 ton of meer, met een laadvermogen van ongeveer 7¼ miljoen.

Thans kan men zeggen dat één op de vijf schepen van 's werelds tankervloot olie voor Groepsmaatschappijen vervoert.

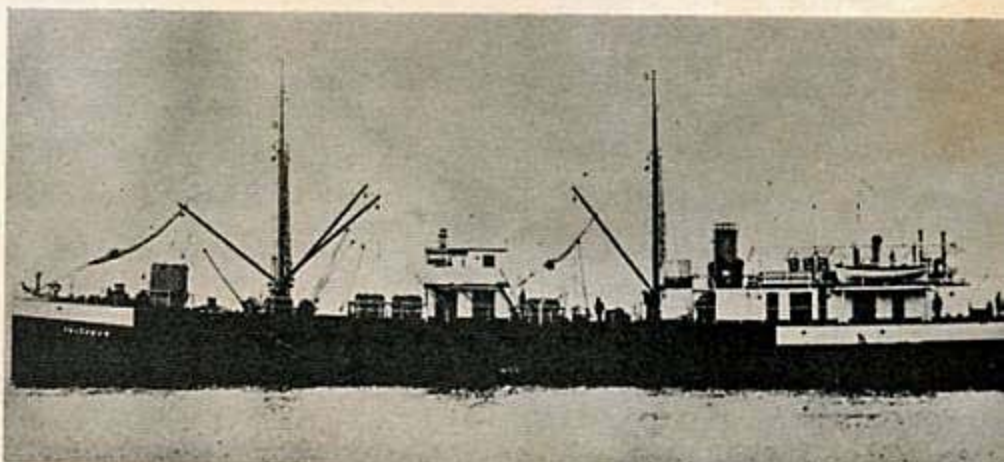
Een ander bouwprogramma, opgesteld in 1955, voorziet in de toevoeging van 21 general purpose tankers en 22 tankers van meer dan 33.000 ton, waarmee het totale tonnage in Groeps eigendom tegen het einde van 1960 ongeveer 4½ miljoen zal bedragen.

Uitbreiding van de tonnage is echter niet het enige punt van overweging geweest in het naoorlogse bouwprogramma. Het op grote schaal toepassen van laswerk bij de tankerbouw werd in Engeland voornamelijk door de Groep gepropageerd, en alle sedert de oorlog van stapel gelopen schepen zijn in het geheel niet of slechts ten dele geklonken. Volkomen gelaste rampen voorzien in een doelmatiger afscheiding van de verschillende ladingen en bieden de mogelijkheid de pompkamer tussen de machinekamer en de ladingcompartimenten te projecteren. Hierdoor kunnen de krachtige centrifugaalpompen, die ieder meer dan 1000 ton olie per uur kunnen verwerken, rechtstreeks door de turbine of elektrisch worden aangedreven.

Indrukwekkend ook zijn de prestaties van de Groep op het gebied van wetenschappelijk onderzoek. Zo werden met succes maatregelen getroffen om de corrosie van tankers te verminderen, ging men over tot het gebruik van zware stookolie voor scheepsdiesels en werd de „Auris” als eerste koopvaardij-schip ter wereld bij wijze van proef uitgerust met een gasturbinemotor.

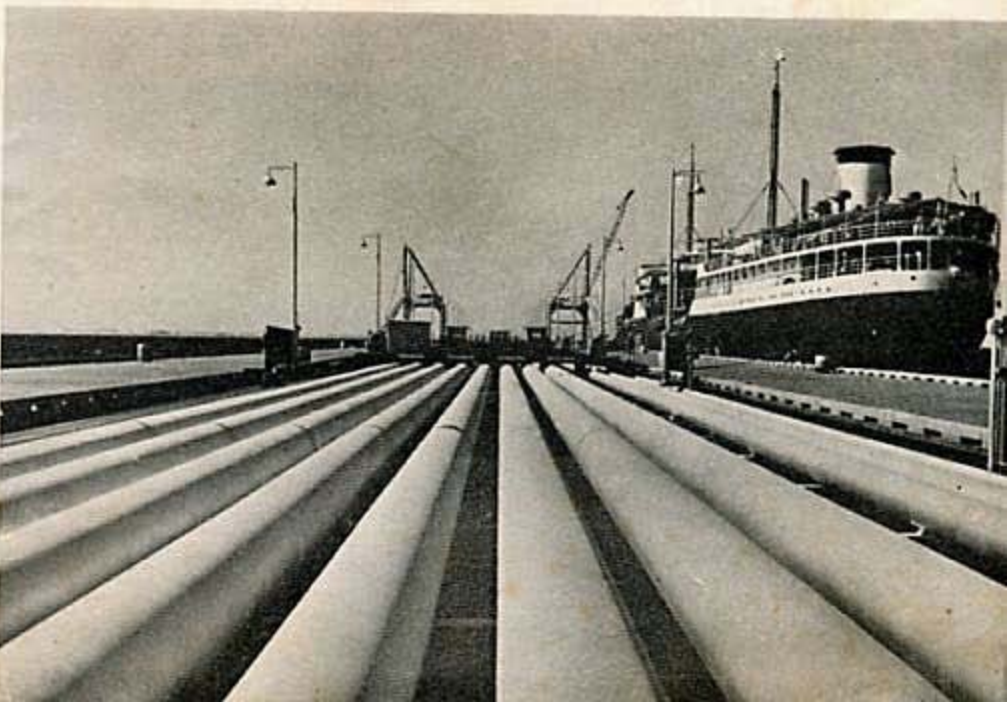


T.E.S. „Helix”



„Vulcanus”

S.T.S. „Velutina”



De „Gluckauf” (1885)