

# Ruim negentig jaar tankvaart

## onder Nederlandse vlag

*Nederland is nooit een land geweest waar de tankvaart, op kust- en binnenvaart na, een belangrijke rol heeft gespeeld. Door de jaren heen domineerde de droge lading vaart. De in ons land geregistreerde tankschepen droegen maar een betrekkelijk gering percentage bij tot het totaal aantal koopvaardij schepen waarop het rood-wit-blaauw wapperde. Voor wat betreft de bruto-tonnage legden de tankers in de naoorlogse jaren wat meer 'gewicht' in de schaal maar dat was voornamelijk toe te schrijven aan een 'hausse' in de periode 1955-1965 en de na 1970 aan de vaderlandse vloot toegevoegde VLCC's. Met gepaste trots kunnen we stellen*

*dat de Nederlandse tankvaartvloot van de Royal/Dutch, inclusief die onder de vlag van de Nederlandse Antillen, door de jaren heen de grootste in omvang was en nog steeds is in ons land. Deze vloot heeft er toe bijgedragen dat Nederland toch nog een, zij het bescheiden, rol kon (en nog steeds kan) spelen in het wereldwijde transport van olie en olie-produkten. Maar welke maatschappijen hielden zich eveneens met de tankvaart bezig? In het navolgende verhaal hopen wij u een indruk daarvan te geven. Allereerst de periode vanaf omstreeks 1890 tot aan de tweede wereldoorlog, vervolgens de periode daarna en tenslotte de huidige stand van zaken en een voorzichtige blik in de toekomst.*

### **Niet de 'Koninklijke'**

In 1896 bracht de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch Indië, meer bekend als de 'Koninklijke', haar eerste tankschip in de vaart. De 'Besitang' van 417 ton bruto. Dit was de start van een stormachtige ontwikkeling. We zullen hier, hoe nauw ons dit aan het hart ligt, niet te diep op ingaan omdat de evolutie van onze

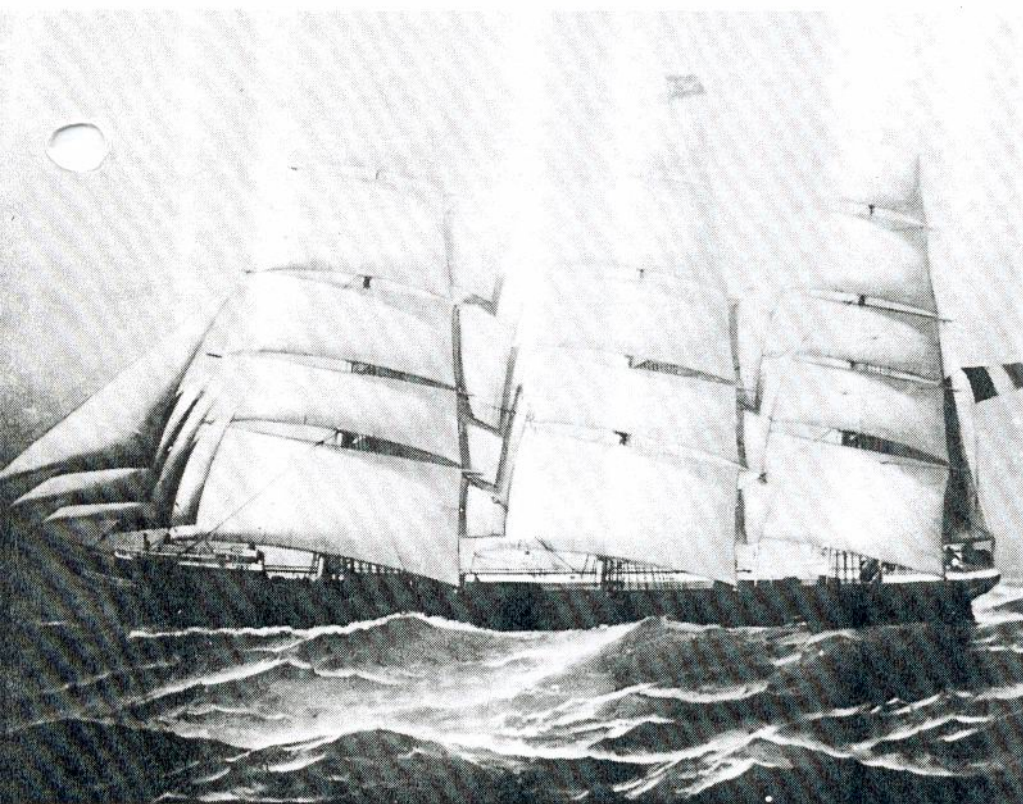
maatschappij uitvoerig staat beschreven in de zojuist gereed gekomen historische verhandeling 'Shell Tankers - van Koninklijke afkomst'. Hoezeer wij ons beroepen en trots zijn op feiten zoals: de eerste Nederlandse tanker met dieselvoortstuwing was een Shell tanker, de grootste tanker voer onder Shell-kleuren, de Shell vloot was en is de omvangrijkste in ons land en meer van dat soort vrij opschepperig overkomende klanken was het niet de

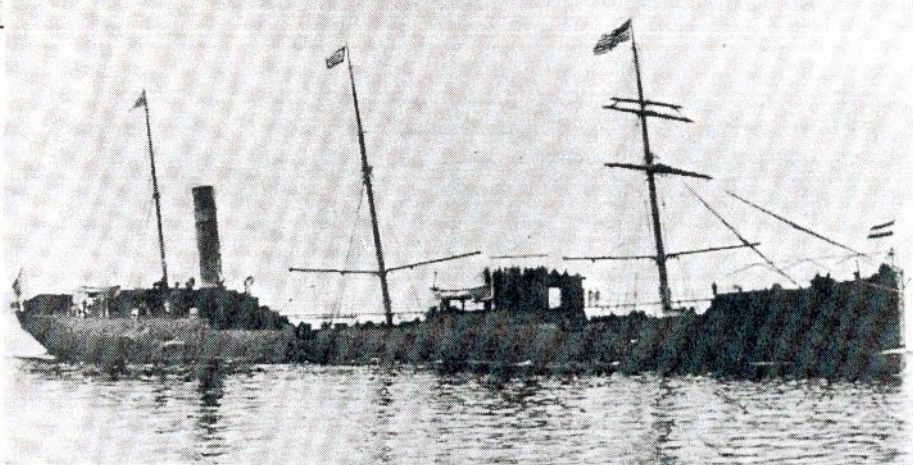
'Koninklijke' die als eerste een tankschip in ons land liet te boek stellen. Voor zover wij hebben kunnen nagaan was het de American Petroleum Company, een voorloper van de huidige Esso Groep, die in 1891 de met zeilen uitgeruste tanker 'Hainaut' van 1734 ton bruto (een groot schip voor die tijd), gebouwd in 1887, van Belgische onder Nederlandse vlag bracht. Thuishaven werd Rotterdam. In 1911 verwisselde het schip de Nederlandse met de Engelse vlag. Als 'Marti', geregistreerd in Cuba, kwam door een stranding in 1953 een eind aan het opmerkelijk lange leven (66 jaar!) van het schip. Niet alleen de 'Hainaut' liet de A.P.C. in 1891 in ons land registreren. Nog een hele vloot stoomtankers, de 'Chester', 'Charlois', 'Bremerhaven', 'La Campine', 'La Flandre', 'La Hesbaye' en de 'Ocean' werden door de vestigingen van de A.P.C. in Engeland, België en Duitsland naar de Nederlandse 'dochter', later bekend als de Petroleum Industrie Maatschappij, overgeboekt. In 1892 werd voor dezelfde maatschappij de eerste nieuwbouw tanker, de 'American' van 3897 brt. in dienst gesteld en drie jaar later kwam de 4157 tons 'Rotterdam' gereed. In 1894 had zich nog een rederij in Rotterdam gevestigd, de Holland American Cotton Oil Comp. De maatschappij bezat één schip, de stoomtanker 'A.C.O.' Een weinig fantasievolle naam... Slechts drie jaar, tot 1897 heeft deze 3623 tonner voor de 'Cotton Oil' gevaren en is daarna als 'Helios' overgegaan naar een Duitse rederij.

### **Van Ommeren**

Een in 1839 opgerichte maatschappij en 'steamship owners since 1878', zoals Lloyd's indertijd in een publicatie vermeldde, Phs. van Ommeren, thans uitgegroeid tot een wereldwijde organisatie. Een maatschappij met een hoogst interessant verleden. De zeegaande vloot heeft altijd bestaan uit droge lading schepen, tankers en gedurende lange tijd ook een aantal zg. 'seagoing barges'. In 1912 bouwde de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij het eerste tankschip voor Van Ommeren, de 'Mijdrecht' van 3478 brt. Een jaar later werd deze 'pionier' tanker gevolgd door de 'Wieldrecht'. Het vernoemen van de schepen naar 'drecht-steden' vindt nog steeds plaats binnen de Van Ommeren organisatie. Een leuke traditie! Ten tijde

*Zeiltanker 'Hainaut', gebouwd in 1887, op de foto nog onder de Belgische vlag*





s.s. 'A.C.O.', slechts drie jaar onder Nederlandse vlag

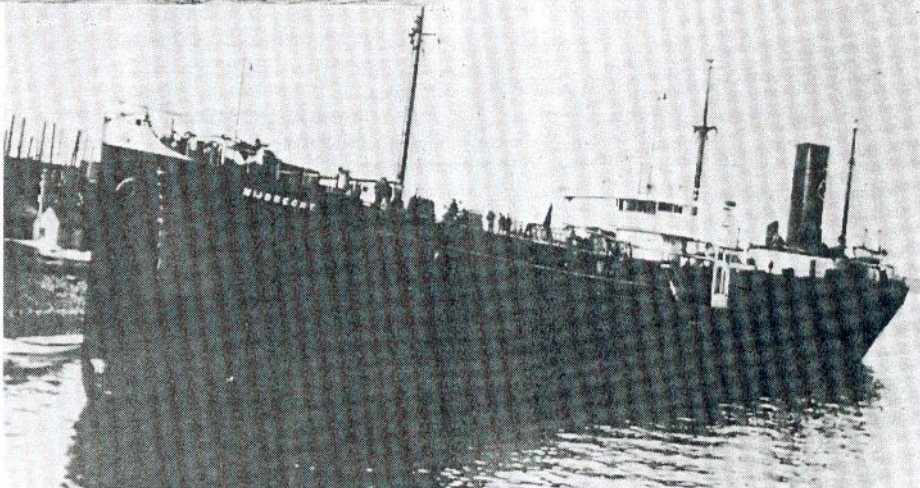
van de indienststelling van de 'Mijdrecht' en de 'Wieldrecht' bezat Van Ommeren ook twee zeegaande tanklichters van elk 800 brt, de 'Neerlandia' en de 'Frisia'.

**Einde van tankeravontuur**

In 1919 nam de Insulinde Tank Stoomboot Maatschappij te Amsterdam twee vrij nieuwe tankschepen over van de Britse Admiraliteit. Zeer grote schepen voor die tijd: 7300 brt. Zij ontvingen de namen 'California' en 'India'. Beide schepen gingen vijf jaar later over in handen van de Engelse Athel Line te Liverpool. Een kort leven onder Nederlandse vlag . . .

In de twintiger en dertiger jaren werden door enkele andere maatschappijen ook pogingen gedaan om een Nederlandse tankvaartrederij op te richten. Ze liepen veelal op een fiasco uit. Twee voorbeelden: Op 20 november 1927 verliet de 'Georgia', 5176 brt. en zojuist vanuit de Verenigde Staten aangekocht door de Hollandsche Tankboot en Olie Maatschappij te Amsterdam, de haven van Grangemouth. De bestemming was Abadan om aldaar een lading ruwe olie te gaan innemen. Het schip kwam echter niet ver. Tijdens zwaar weer verdaagde de 'Georgia' op de Hainborough Bank en brak in tweeën. 't Was meteen het einde van het tankeravontuur van deze maatschappij.

Drie jaar later ging de 'Sultan van Langkat', in 1898 als zesde schip in de



s.s. 'Mijdrecht', eerste tankschip van Van Ommeren

tankervloot van de 'Koninklijke' opgenomen, over naar een Rotterdams bedrijf, N.V. Groenewegen's Transport Onderneming. Slechts drie jaar heeft de 3151 brt. metende tanker, die inmiddels de naam 'Velleij' had gekregen, de Nederlandse vlag gevoerd. In 1933 volgde verkoop naar Noorwegen. De naam Groenewegen komen we daarna niet meer in de scheepsregisters tegen . . .

Nee, het ging niet goed met de pogingen om de tankvaart van de grond te krijgen. De veelal op speculatieve basis aangeschafte tankschepen brachten

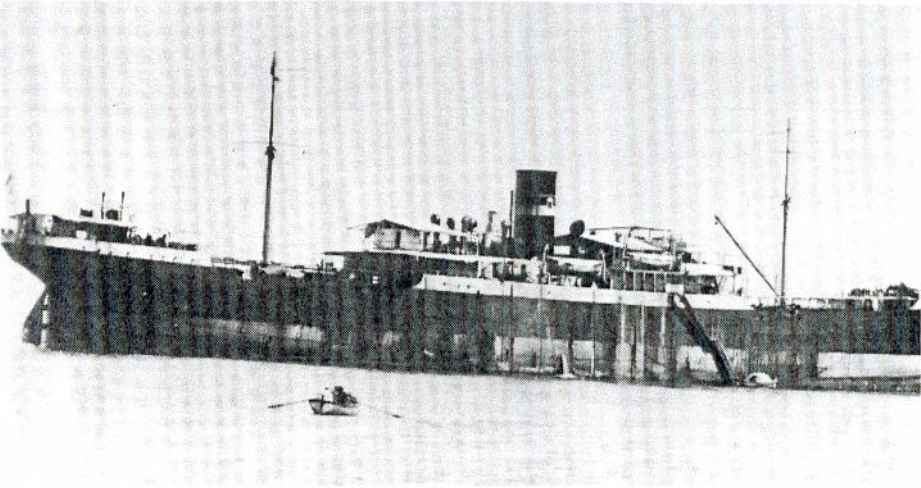
*De tanker 'India' deed sterk aan een vrachtschip denken*

verliezen in plaats van de beoogde winst. Slechts vier Nederlandse maatschappijen die aan de internationale tankvaart deelnamen konden het bolwerken in de jaren tussen de beide wereldoorlogen: Van Ommeren, de Petroleum Industrie Maatschappij, de verschillende Nederlandse Shell-maatschappijen en de in Indië werkzame Nederlandsche Koloniale Tankvaart Maatschappij.

**74 tankschepen in 1930**

Als we in 1930 eens kijken naar de in ons land geregistreerde tankschepen zien we het volgende plaatje:  
 50 stoomtankers met in totaal 160.724 brt.  
 24 motortankers met in totaal 100.521 brt.  
 In totaal dus 74 schepen met een gezamenlijke bruto tonnage van 261.255. Gedurende datzelfde jaar 1930 bezat Engeland de grootste tankervloot ter wereld: 388 schepen met 2.165.208 brt., onmiddellijk gevolgd door de Verenigde Staten met 381 schepen met een ietwat hogere tonnage, namelijk 2.374.358. Noorwegen was toen nog in opkomst als tanker-exploiterende natie maar was toch al goed voor 117 schepen met 781.575 brt. Uit de veel hogere gemiddelde tonnage van de Noorse vloot is duidelijk te zien dat de tankschepen veel groter waren dan bij voorbeeld de Nederlandse. De verklaring hiervan is dat de Nederlandse tankers veelal in de Indische archipel en in het Caraïbisch gebied waren ingezet. Gebieden met restricties met betrekking tot de diepgang.

(wordt vervolgd)



# RUIM NEGENTIG JAAR TANKVAART ONDER NEDERLANDSE VLAG

In het januari-nummer van dit blad schonken wij aandacht aan de beoefening van de tankvaart onder de vaderlandse vlag tot omstreeks 1930. We beschreven de schuchtere pogingen om de exploitatie van tankschepen van de grond te krijgen. Veel van die pogingen mislukten, liepen uit op een debacle. Nam in de twintiger en dertiger jaren de lijnvaart in ons land een grote vlucht, het vervoer van olie was en bleef hoofdzakelijk in handen van rederijen in landen zoals Engeland, Noorwegen en de Verenigde Staten. In dit artikel een dieptepunt, de tweede wereldoorlog, gevolgd door een opleving als nooit tevoren beleefd. In de jaren 1955 tot 1965 werden tientallen tankschepen, groot (voor die tijd) en klein, door scheepswerven in binnen- en buitenland voor registratie in ons land te water gelaten. Maar die hausse was maar van zeer tijdelijke aard . . .

## De tweede wereldoorlog

In mei 1940 bestond de Nederlandse tankvaartvloot uit ruim 100 schepen boven 1000 ton bruto met een gezamenlijke tonnage van een dikke 600.000. De meeste schepen waren eigendom van grote oliemaatschappijen en de bekende Rotterdamse rederij Phs. van Ommeren. Zwaar was de tol die moest worden betaald tijdens de tweede wereldoorlog. De vloot van Petroleum Maatschappij 'La Corona' viel terug van 35 naar 19 schepen, de

Nederlandsch-Indische Tank Stoomboot Mij van 22 naar 8, de Petroleum Industrie Mij verloor de gehele vloot en de tankvaartvloot van Van Ommeren werd meer dan gehalveerd (van 7 naar 3). Laatstgenoemde rederij werd al heel snel met oorlogshandelingen geconfronteerd. Nog voordat Duitsland ons de oorlog verklaarde werd de 5133 ton bruto metende 'Slidrecht' door de Duitse onderzeeër 'U 28' tot zinken gebracht.

Dat gebeurde op 16 november 1939, 150 mijl ten noordwesten van Ierland. Gedurende de oorlogsjaren hebben tallozen op zee hun leven gegeven. Vele honderden zeelieden vonden de dood, vaak op plaatsen die duizenden mijlen van het vaderland verwijderd lagen.

## Wederopbouw

Onmiddellijk na de oorlog werd begonnen met de wederopbouw van de vloot. De schepen die het oorlogsgeweld hadden overleefd werden weer opgeknapt en gereed gemaakt om met name het naar voedsel en materialen hunkerende Europa te gaan bevoorraden. Geweldig hoeveelheden olie waren nodig om de industrie weer op te starten en het transportsysteem naar behoren te laten functioneren.

Werven die na het bliksemsnel uitvoeren van herstelwerkzaamheden in staat waren om weer schepen te bouwen zaten weldra dik in het werk. De sterk uitgedunde Nederlandse tankervloot kreeg een welkome aanvulling in de vorm van zg. 'T2-tankers' uit de Amerikaanse reservevloot. Het waren turbo-electrische schepen met een draagvermogen van ongeveer 16.000 ton. Er kwamen 13 van

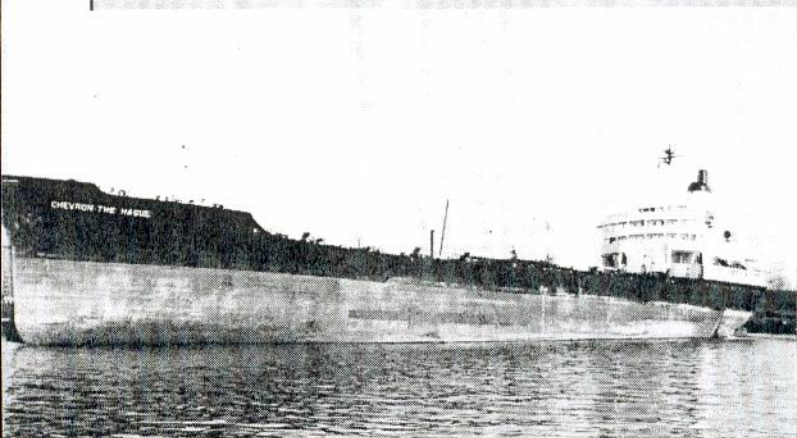
deze schepen onder Nederlandse vlag, al of niet via een buitenlandse vestiging van de desbetreffende rederij: 5 voor Caltex, 3 voor Esso, 3 voor Shell en 2 voor Van Ommeren. Van deze 'T2'ers' hebben vooral de Caltex-schepen (later Chevron) vrij lang de Nederlandse driekleur gevoerd. De in 1967 van een nieuw voeren middenschip voorziene 'Chevron The Hague' heeft het niet minder dan 33 jaar volgehouden. Op 29 november vorig jaar viel definitief het doek voor deze 'veteraan' in de Spaanse sloophaven Santander.

Ook kleinere 'war-built' tonnage werd aangekocht. In 1948 schafte de Standard Vacuum Tankvaart Mij zich 6 kleine Amerikaanse standaard tankers aan. Ze hebben tot in de zestiger jaren in het Verre Oosten dienstgedaan. Ook de rederij Van Uden uit Rotterdam kocht 3 van deze Amerikanen, eveneens voor de vaart in de Indische Archipel, Singapore, enz. De schepen kregen de van weinig fantasie getuigende namen 'Tankhaven I', '-II' en '-III'.

De Koninklijke/Shell Groep begon een uitgebreid nieuwbouwprogramma. Ook enkele voormalige Anglo Saxon-schepen kwamen onder Nederlandse vlag. We zullen op de activiteiten van onze maatschappij niet te veel ingaan omdat hierover al geschreven is in het recentelijk verschenen boek 'Shell Tankers - Van Koninklijke Afkomst'.

Zo omstreeks 1953 kwam de vernieuwing en uitbreiding van de Nederlandse tankvaartvloot ook bij andere maatschappijen goed op gang. Rederijen die tot dan hoofdzakelijk de droge lading vaart uitoefenden zagen goede kansen liggen in de tankvaart. De in 1897 opgerichte Stoomvaart Mij Oostzee (Vinke & Co.) gaf de werf Wilton Fijenoord in Schiedam opdracht tot de bouw van

*De 'Pendrecht' was een onfortuinlijk schip . . .*



'Chevron The Hague', een 'veteraan' onder de tankers



twee tankers van 17.500 ton elk. De schepen werden in 1953 en 1955 opgeleverd als resp. 'Hilversum' en 'Bussum'. Dezelfde werf had in 1950 de 17.000 tonner 'Scherpendrecht' en drie jaar later de 'Pendrecht' van 19.780 ton draagvermogen aan Van Ommeren opgeleverd. Het laatstgenoemde schip heeft een leven vol wederwaardigheden gehad. In februari 1965 brak het schip, na aan de grond gelopen te zijn op de Rio de la Plata, in tweeën. Beide helften werden naar Schiedam gesleept en weer tot één geheel samengevoegd. Drie jaar later brak het schip, nu als 'Spyros Lemos' onder Liberiaanse vlag, tijdens zwaar weer op de Atlantische Oceaan voor de tweede keer doormidden (maar wel op een andere plaats dan de eerste keer). Dat betekende meteen het definitieve einde van het onfortuinlijke schip want beide nog drijvende delen werden spoedig daarna door een Spaans marineschip tot zinken gebracht omdat de wrakstukken groot gevaar opleverden voor de scheepvaart. Om even bij Van Ommeren te blijven, in 1955 kwamen de bij de Koninklijke Maatschappij 'De Schelde' gebouwde 20.000 tons turbinetankers 'Mijdrecht' en 'Moordrecht' in de vaart. Deze Vlissingse werf leverde in 1960 de 32.000 tons motortanker 'Barendrecht' af. Na 24 jaar, in januari jl., arriveerde het schip als 'Scaptrade' onder Griekse vlag in Taiwan voor afbraak. De 'Avedrecht' (vergelijkbaar met onze 'Onoba'), een product van Wilton Fijenoord, voer van 1963 tot 1976 voor Van Ommeren. Van 1961 tot 1965 voerde deze onderneming nog het management over de 69.000 tons tankers 'Burl S. Watson' en 'W. Alton Jones' van Cities Service Oil Comp. Duizenden Rotterdammers vergaapten zich in 1961 aan de 'W. Alton Jones', toen het tot een van de grootste tankschepen ter wereld gerekende schip aan de Lloydkade in de Maasstad lag afgemeerd.

#### Periode 1955-1965

Gedurende de periode 1955-1965 leverden scheepswerven in binnen- en buitenland tientallen tankschepen af aan in ons land gevestigde rederijen, met de Koninklijke Shell Groep in de voorste gelederen. Ook schepen besteld door de Maatschappij tot Financiering van

*Duizenden Rotterdammers vergaapten zich aan de 'W. Alton Jones'*



Bedrijfspannen werden in langdurig charter genomen door Shell en Caltex. Traditionele lijnvaart-rederijen stortten zich eveneens in het tankeravontuur. In eerste instantie werd een reeks 'general purpose'-tankers besteld, schepen van ongeveer 18.000 ton draagvermogen. We noemen ondermeer:

Van Nievelt,	:	'Sheratan' en
Goudriaan	:	'Sirrah'
Stoomv. Mij	:	'Kaap Hoorn'
'Nederland'	:	
Kon. Rotterdamsche	:	'Ameland' en
Lloyd	:	'Vlieland'
K.P.M.	:	'Westertoren' en
	:	'Munttoren'
Erhardt en Dekkers	:	'Schelpwijk'

Er kwamen ook nieuwe of gezamenlijk opgezette rederijen:

Amsterdamse	:	'Alkmaar' en
Maritiem Transport Mij	:	'Purmerend'
Amsterdamse Olie	:	'Dorestad'
Transport Mij	:	
N.V. Thalatta	:	'Thalatta'
Ver. Nederl. Tankvaart	:	'Keizerswaard'
Rederij	:	en
	:	'Koningswaard'

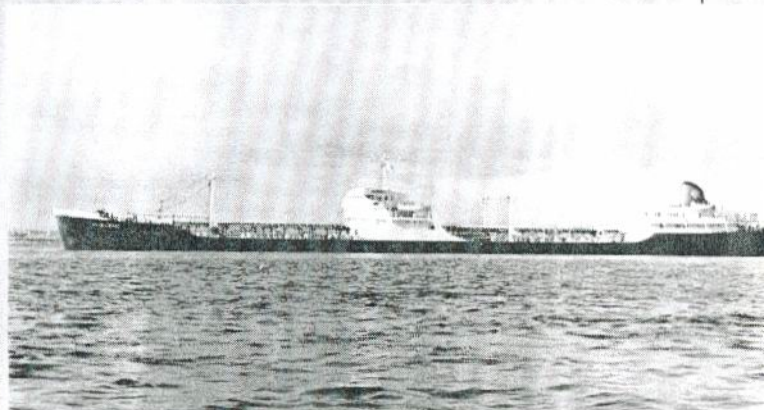
Laatstgenoemde rederij was eigendom van Van Nievelt Goudriaan en de toenmalige Verenigde Nederlandse Scheepvaart Mij (nu opgegaan in de Nedlloyd Groep). Een aantal van deze genoemde schepen heeft in 'demise charter' voor onze maatschappij gevaren. De 'Vlieland' van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd had zelfs een volledige Shell-bemanning. Erling D. Naess, de Noorse scheepsmagnaat, richtte in 1956 de Nederlandse Norneess Scheepvaart Mij op. Na twee jaar had deze rederij vier in ons land gebouwde schepen in de vloot waaronder de voor die tijd zeer grote 'Naess Commander', een 'supertanker' van 39.000 ton draagvermogen. De grote internationale oliemaatschappijen lieten zich evenmin onbetuigd. De Nederlandse Pacific Tankvaart Mij (onderdeel van de toenmalige Caltex Groep) bouwde binnen een jaar of acht een vloot op van 20

schepen waaronder 15 nieuwgebouwde. Twee voor die tijd kolossale schepen, de 45.000 tons 'Caltex Madrid' en de 'Caltex Nederland' werden bij de Cockerill werf in België gebouwd, drie schepen van 32.000 ton bouwde Wilton Fijenoord, Japanse werven leverden twee 32.000 tonners, enz. Purfina Nederland kocht een paar tweedehands tankers. De scheepswerf Van der Giessen in Krimpen aan de IJssel bouwde tussen 1956 en 1960 de 'Esso Nederland', 'Esso Rotterdam' en 'Esso Amsterdam' voor de Esso Tankvaart Mij, terwijl Verolme Rozenburg de 'mammoettanker' 'Esso Den Haag', na een niet geheel vlekkeloos verlopen proeftocht (het schip moest wegens machineschade de tocht voortijdig afbreken en worden terug gesleept naar de werf), aan de Nederlandse dochter van de Amerikaanse oliemaatschappij afleverde.

De eveneens in de Verenigde Staten zetelende Gulf Oil Corp. liet in 1961 en 1962 vier tankers in de grootte van 42.000 tot 47.000 ton in ons land registreren. De aanvoer van olie ten behoeve van de raffinaderijen in het Waterweg-gebied kon met Nederlandse-vlag schepen plaatsvinden ...

De Verolme scheepswerven in Heusden, Alblasserdam en Rozenburg bouwden in die jaren een reeks tankers, 20.000 tonners, voor de Tanker Handel Mij en de Nationale Tankvaart Mij. Twee turbinetankers van 33.000 ton kregen Rotterdam als thuishaven maar waren eigendom van de National Iranian Tanker Comp. Spectaculaire nieuwbouw vond plaats voor de Nederlandse Erts Tanker Mij. Drie gecombineerde erts/olietankers van 26.800 ton werden in de smalle rivier De Noord te water gelaten. Ze ontvingen de namen 'Jacob Verolme', 'Johannis Frans' en 'P. G. Thulin'. Ja, het was een opmerkelijke bloeiperiode voor de Nederlandse scheepvaart (en scheepsbouw). De tankvaart had hierin een niet onaanzienlijk aandeel.

*(wordt vervolgd)*



*Een Shell-bemanning op het .s.s 'Vlieland'*