

**WERKPLAATS  
EN  
KANTOOR**

**WETENSCHAP  
EN  
KUNST**

**“DE WEKKER”**

**MAANDBLAD VAN DE VERENIGING VAN R.D.M.- EN N.W.-PERSONEEL  
W.E.K.**

Adres voor mededelingen aan de redactie: B. BESTERVELD, Vestastraat 23, Rotterdam-Z.

## NIEUWE OPDRACHTEN VAN EEN OUDE KLANT

U hebt natuurlijk allen in de krant gelezen dat de R.D.M. opdracht heeft gekregen tot de bouw van vier 18.000 tons tankschepen voor rekening van de Koninklijke Shell-groep.

Deze opdracht is slechts een deel van het programma voor de bouw van 46 tankschepen, waarvoor de „Shell” thans opdracht heeft gegeven. Hiervan zullen er 31 in Engeland en 15 op Nederlandse werven gebouwd worden, nl. 4 bij de R.D.M., 5 bij de Ned. Dok- en Scheepsbouw Mij te Amsterdam, 4 bij Wilton-Fijenoord en 2 bij P. Smit Jr. Eén van de 5 bij de N.D.S.M. te Amsterdam bestelde tankschepen zal een draagvermogen hebben van 28.000 ton en het grootste in Nederland gebouwde tankschip worden. De tankschepen Papendrecht en Pendrecht, onder de bouwnummers 212 en 220 bij ons in 1939 en 1940 gebouwd, waren met ca 15.500 ton draagvermogen de grootste van de door de R.D.M. gebouwde tankers.

Het belang van deze opdracht, waarmede in totaal een bedrag van 450 miljoen gulden gemoed is en waarvan in ons land circa 150 miljoen gulden verwerkt zal worden, dient men niet te onderschatten. Uitgezonderd een bedrag voor een hoeveelheid grondstoffen, die uit het buitenland betrokken moeten worden, zal toch de rest van die 150 miljoen gulden in ons land blijven. Wij allen weten dat een schip niet uitsluitend met staal en klinknagels of lasdraad wordt gereedgemaakt, doch dat er ook verf, stoffering, potten en pannen, ja wat al niet voor nodig is alvorens het vaarklaar zal zijn. Dit betekent dat een groot aantal industrieën in ons land, van Noord tot Zuid en van West tot Oost er bij betrokken wordt, dus een groot deel van onze bevolking in de Nederlandse industrie daardoor werk vindt.

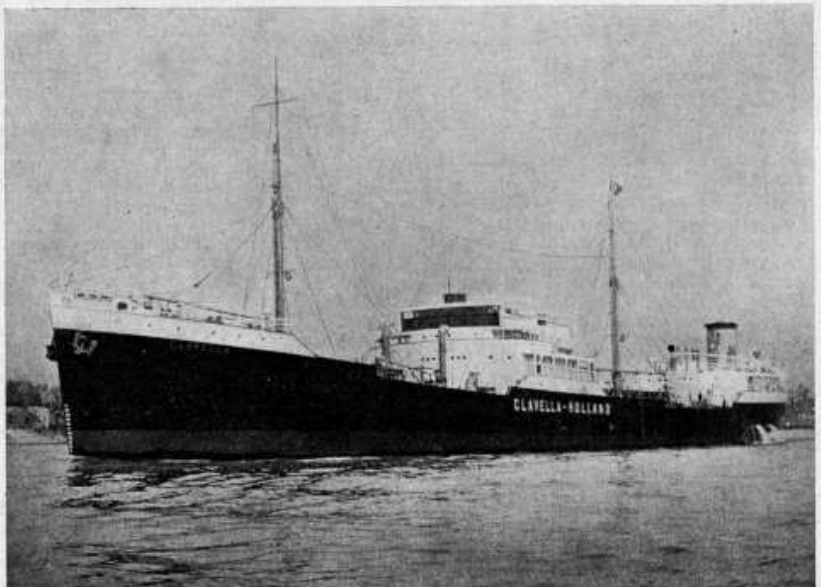
Met reden mogen we hier van een oude klant spreken, want reeds in 1908 ontvingen wij bouwopdrachten van de toen nog zo genoemde „Bataafsche Petroleum Mij”, die

thans één van de grote, tot de Koninklijke Shell-groep behorende afdelingen is en waarvoor wij tot 1939 25 tankschepen hebben gebouwd. Het laatste, in 1939 door ons gebouwde tankschip was het m.s. Clavella, onder bouwnummer 211, met een draagvermogen van ca 12.000 ton.

Niet alleen voor de bouw van schepen, doch ook voor de reparatie er van is de „Shell” immer een goede klant van ons geweest, getuige de vele malen dat onder haar vlag meer dan één schip tegelijkertijd in onze haven lag.

De Koninklijke Shell en de Standard Oil (S.O. = Esso) zijn de twee grote groepen die, onafhankelijk van elkaar, de olieproductie over de gehele wereld beheersen, uitgezonderd die achter het IJzeren gordijn. De N.V. De Bataafsche Petroleum Mij (B.P.M.) is een onderdeel van de Kon. Shell (de Nederlands-Engelse groep). De N.V. Petroleum Mij „La Corona”, onder wier vlag deze in Nederland te bouwen schepen vermoedelijk zullen gaan varen, is weer een dochteronderneming van de B.P.M.

Het ontstaan van dit wereld-concern, de Koninklijke Shell, waarvan de vloot van tankschepen tot één van de grootste ter wereld behoort, nl. bijna 300 schepen, hebben wij te danken aan de oprichting van de Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch Indië, tegen het einde van de vorige eeuw,



toen door ondernemende Nederlanders op Sumatra aardolie werd gevonden. Een groot deel van onze vooroorlogse welvaart hebben wij hieraan, mede ook aan de tabaks-, koffie-, thee-, suiker- en rubberplantages, de Koninklijke Paketvaart Mij, enz. te danken en deze stimuleerden tevens de ontwikkeling en de welvaart van de Indonesische bevolking. Hierover zou nog veel meer te vertellen zijn, doch laten we terugkeren op ons uitgangspunt: De nieuwe opdracht.

Een bijzonderheid bij deze tankers is dat voor de voortstuwing afgeweken wordt van de tot voor kort gebruikelijke Dieselmotoren. De bij ons bestelde tankers zullen n.l. voorzien worden van stoomturbines en waterpijpketels, die een vermogen zullen ontwikkelen van 8300 aspaardekrachten. De snelheid zal, naar wordt verwacht, ca 14 $\frac{1}{2}$  Engelse zeemijl per uur bedragen.

De lengte van deze 18.000 tons tankschepen zal over alles ca 167 m, de breedte 21 m en de diepgang op het zomermerk ca 9 m bedragen.

Ook de ladingpompinrichting wijkt af van de bij ons bekende. Er zullen hier n.l. in de achterste pompkamer, in plaats van horizontale pompen 4 centrifugaalpomp, elk aangedreven door een stoomturbine, geplaatst worden. Door deze pompinrichting is het mogelijk dat het schip, onder normale omstandigheden, binnen 24 uur na aankomst in laad- of loshaven weer zee kan kiezen.

Het laatste woord over de grootte van de tankvloot en de grootte van de schepen schijnt nog niet gesproken te zijn. Op het ogenblik zijn er meer dan 100 tankschepen, waarvan het draagvermogen boven de 23.000 ton ligt, sedert kort afgeleverd of in aanbouw. Daaronder bevinden zich een 7-tal schepen van ca 32.000 ton draagvermogen en er schijnen plannen te bestaan voor de bouw van tankschepen van 40.000 ton.

In het Dagblad Scheepvaart van 14 April 1950 komt een interessant artikel over de geschiedenis van onze tank-scheepvaart voor, dat wij de moeite waard achten hier te laten volgen en waardoor wij een indruk krijgen van de geweldige rol die dit mineraal, de aardolie, in ons bestaan speelt. Ook ons land is daarin onmiddellijk betrokken, omdat onze eigen bodem in de na-oorlogse tijd, door middel van onze grote olieconcerns ongeveer 25% van onze behoeften aan dit product dekt. Men acht het zelfs niet onmogelijk dat dit percentage nog verhoogd kan worden, want steeds gaat men door met een „diepgaand” onderzoek van onze bodem en wie weet wat dit nog aan het licht zal brengen!

J. W.

## EEN EEUW TANKVAART

VAN

ZEILTANKSCHIP TOT MAMMOUTHANKER

I

### De gestadige ontwikkeling van het olietransport over de wereldzeeën

De opkomst van de aardolie-industrie, die met de geslaagde boring van Drake geacht wordt in 1859 een aanvang te nemen, bracht al spoedig een nieuw probleem naar voren, n.l. dat van het vervoer der aardolieproducten. De aanvankelijk nog smalle, maar vrij snel wassende stroom, in het begin voornamelijk bestaande uit lampolie, richtte zich van Amerika uit in twee richtingen: Oostelijk naar Europa, Westelijk naar Azië. Ook Rusland trad op deze laatste markt naar voren.

De Oosterse markt werd hoofdzakelijk voorzien van lampolie in blikken, die in kisten werden verzonden. Aldus kon het product in de ruimen van ieder willekeurig schip worden vervoerd. De transportproblemen deden zich dan ook niet in de eerste plaats op de route naar het Verre Oosten gevoelen.

Aanvankelijk werd de door Noord-Amerika uitgevoerde „rotsolie” verpakt in houten vaten, die dan in de ruimen gestuwd werden. De roep van gevaarlijke lading bezorgde de reders veel moeilijkheden bij het aanmonsteren van bemanningen, maar allengs zag men in dat het vervoer niet zo gevaarlijk was.

### Het zeilschip als voorloper van de tanker

Het ligt voor de hand dat met olie in vaten de beschikbare laadruimte niet ten volle benut werd. Tussen de vaten bleef veel ruimte over en ook door lekkage ging veel olie verloren. Het heeft dan ook niet aan proefnemingen ontbroken om de olie in gestorte toestand te vervoeren.

Aanvankelijk rustte men schepen uit die voorzien waren van een aantal in de ruimen opgestelde tanks. De eerste aldus uitgeruste schoener vertrok in 1833 naar Liverpool, maar leed onderweg schipbreuk. Niettemin achtte men het bewijs van de mogelijkheid van verscheping in gestorte toestand geleverd en men ging er toe over zeilschepen voor dit doel in te richten. Deze zeilschepen hebben zich jaren gehandhaafd en daarom wordt er wel eens beweerd dat de tankvaart het bestaansrecht van het zeilschip met tientallen jaren heeft verlengd.

De wisseling van zeilschip tot tanker was vrij eenvoudig en snelheid speelde in deze handel geen rol. Er werden weer zeiltankers op stapel gezet. Een merkwaardig zeiltankerschip was de „Thomas A. Lawson”, de enige zevenmast-schoener die ooit gebouwd werd.

Naast zeilschepen ontwikkelden zich ook de stomers, zoals de „Ramsey” van 1400 ton, de „Atlantic” en de „Great Western”, beide van 700 ton. De Antwerpse Red Star Steamship Co. bracht drie schepen in de vaart, de „Vaderland”, de „Nederland” en de „Switzerland”, elk van 2750 ton, die behalve voor passagiersvervoer ook dienst deden voor het vervoer van ladingen losse lampolie. De rederij hield deze laatste bijzonderheid in die dagen nog angstvallig voor haar cliëntèle verborgen....

Deze en andere schepen waren nog geen tankers in de eigenlijke zin van het woord. Ze waren dat slechts ten dele en voeren met ingebouwde tanks. Deze constructie is echter te verwerpen, omdat steeds het risico aanwezig is dat brandbare dampen zich door lekkage op slecht te controleren plaatsen ophopen.

### Onverwachte oplossing

Merkwaardigerwijze werd de oplossing van het probleem niet gevonden op de oceaan, maar op de Kaspische Zee. De Zweed Nobel, die belangen had in de ten Zuiden van de Kaspische Zee gelegen olieterreinen, kwam op de gedachte drijvende tanks door een scheepsmachine te doen voortstuwten, een schip dus waarin de olielading direct tegen de huidplaten aan stond. Zijn „Zoroaster”, in 1878 gebouwd met een capaciteit van 250 ton, wordt als het eerste werkelijke tankschip beschouwd.

Zijn voorbeeld vond navolging en alras verschenen ook op de Oostzee dergelijke tankers. In 1885 werd de eerste voor het oceanoverkeer geschikte tanker, de „Glückauf” op de werf van Armstrong Mitchel & Co. te New Castle gebouwd voor rekening van Heinrich Riedemann van de Deutsch-Amerikanische Petroleum Gesellschaft. Het kostte deze veel moeite een scheepsbouwer te vinden die zijn reputatie door het bouwen van een dergelijke nieuwigheid op het spel durfde zetten.

Deze „Glückauf” had een bruto inhoud van 2307 ton, voerde drie masten en had een snelheid van 11 knopen. Het ruim was door een langsschot en een aantal dwarschotten in compartimenten verdeeld. Het schip werd voortgestuwd door een triple-expansie machine en er was elektrisch licht aan boord. De „Glückauf” mag daarom als het prototype van een moderne tanker worden beschouwd.

### Twee concurrenten in het Oosten

De handel op de Oosterse markt, die wij een ogenblik in dit historisch overzicht hebben laten rusten, bepaalde zich voornamelijk tot lampolie in blikken en kisten die deels in Oost-Indië werd geproduceerd, deels werd ingevoerd. Als importeurs kwamen de Ver. Staten en Rusland in aanmerking, waarbij de laatste het voordeel had dicht bij Singapore te liggen dan zijn concurrent.

Te dien tijde werkten op dat uitgebreide veld twee ondernemingen naast elkaar: de Kon. Nederl. Petroleum Maatschappij, overal ter wereld bekend als de „Koninklijke” en de „Shell” Transport and Trading Company, voortgekomen uit de handelsonderneming van Marcus Samuel, die naast duizenderlei andere zaken ook sierschepen uit het Verre

Oosten in Londen importeerde en ter herinnering daaraan zijn maatschappij „Shell” doopte.

Hij beschouwde de import en verkoop van lampolie als een lonende bijverdiensite — zonder oorspronkelijk zelf winningsterreinen of een raffinaderij te bezitten — en betrok zijn waren voornamelijk uit Rusland. Een bezoek van Marcus Samuel aan dit land, waar hij tevens de schepen van Nobel had gezien, resulteerde in de bouw van een eigen tanker, de „Murex” met een draagvermogen van 5010 ton en gebouwd door William Gray & Sons te Hartlepool. Dit was de eerste tanker die in 1892 door het Suezkanaal voer, geladen met lampolie (kerosene). Het duurde lang alvorens hiertoe door de Kanaal-directie vergunning werd verleend, bang als men was voor de gevaarlijke lading. In 1948 vormden de tankers 58,6 % van de 55 miljoen ton, die door het Suezkanaal passeerden en zeer vele waren met benzine geladen!

Op de bouw van de „Murex” volgden er meerdere en het is interessant een staatje daarvan uit die eerste jaren te bekijken.

Bouwj.		r.t.b.
1892	„Murex”	3564
	„Conch”	3555
	„Turbo”	4134
1893	„Bullmouth”	4018
	„Clam”	3552
	„Elax”	4015
	„Volute”	4006
	(gezonken in Sept. 1898)	
	„Trocas”	4129
	„Spondilus”	4129
	(vergaan in Maart 1898)	
1894	„Euplectella”	3918
	„Sabina Rickmers”	1025
1895	„Cowrie”	4893
	„Nerite”	4893
	„Pecten”	4778
	„Telena”	4778

(Slot volgt)