



De C-schepen van Shell-tankers B.V.

Naast de bekende serie K-tankers die Shell Tankers B.V. in de vijftigerjaren in de vaart heeft gebracht, waarover in een apart artikel door mij is geschreven, kwamen er eveneens een drietal kleinere speciale ladingschepen in de vaart. De schepen werden vooral gebruikt voor het vervoer van smeerolie, een kostbare lading. De plannen voor deze schepen werden in 1951 bekend gemaakt. De orders voor de bouw van deze drie schepen gingen naar Nederlandse werven. De "Cinulia" werd gebouwd bij Machinefabriek en P. Smit Jr. in Rotterdam, de Camitia en Crania werden gebouwd bij C. van der Giessen en Zonen's Scheepswerven N.V. te Krimpen a/d IJssel.

Waarom schrijft iemand een artikel over Shell-tankers die gedurende hun vaartijd geen spectaculaire dingen hebben meegemaakt ? De reden is heel simpel. Op 26 april 1955 stapte ik, nog net geen 16 jaar oud, aan boord van de spiksplinternieuwe Cinulia die lag te pronken aan de Parkkade in Rotterdam wat geen gebruikelijke aanlegplaats voor een tanker was. Het werd *haar* en *mijn* eerste zeereis ! We vertrokken, voorzover ik weet in ballast met zoetwater, naar Curacao en op 21 mei waren we terug in Rotterdam. Wat ik me vooral kan herinneren en wat veel indruk gemaakt heeft, waren de golven die over het dek spoelden. Stel je voor zo van de schoolbanken en dan op een schip waar het water overheen spoelt ! Tot eind maart 1956 bleef ik aan boord van de Cinulia hoewel we vele malen in Rotterdam afmeerden. Daarna stapte ik aan boord van het zusterschip Camitia, de laatste uit de serie van C-schepen, waarop ik tot juni 1956 voer en vervolgens de Kermia tot eind december 1956. Daarna volgde nog vijf schepen van v.Nievelt, Goudriaan & Co. te Rotterdam. En zoals zo velen in die tijd werd ik na een aantal jaren een landrot maar een die nog altijd uren per dag bezig is met zijn hobby "De Nederlandse Koopvaardij" !

Algemene gegevens van de C-schepen.

L x B x H : 162,66 x 18,90 x 10,67 en een diepgang van 8,30 mt.

Tonnage : 9.094 brt, 5.021 nto en 13.000 ton lading.

Motor : Een 5 cylinder, single action two-stroke B & W-diesel van 4.600 pk.

Snelheid : 13 knopen. Bemanning : 47 man.

De schepen werden gebouwd naar Lloyd's Register of Shipping voor bulktransport van olie. Het was het klassieke ontwerp van tankers voor die tijd, verhoogd voorschip, middenopbouw en fors achterschip waarin ook de motor was geplaatst. Ze hadden twee hoge masten waarvan de bovenste helft in de onderste helft kon worden neergelaten. Op veel foto's van deze schepen zie je ze dan ook met "halve"masten. In het Manchester-Shipping Canal moesten de masten gehalveerd worden om onder de bruggen te kunnen doorvaren.

De schepen hadden 30 ladingtanks en twee pomphuizen. In het voorschip was een dieptank voor brandstof met een kleine pompkamer en een droge ladingruim waar vaten in vervoerd konden worden. Een 5-tons laadboom, bevestigd aan de voormast, was op het voorschip. De ladingtanks waren voorzien van zogenaamde Myonite verwarmingselementen. De lading werd door 2 groepen van 2 Hayward Tyler pompen verwerkt waarbij elke pomp een capaciteit had van 400 ton per uur.

Naast de twee masten waren er 4 luchtkokermasten met 2-tons laadbomen die gebruikt werden voor de pijpleidingen vanaf de wal. Deze laadbomen hadden stoomwinches.

De elektrisch hydraulische stuurmachine had twee onafhankelijke pompunits en twee elektrische motoren voor een 100 % reservecapaciteit.

De tankers hadden vier reddingsboten met een capaciteit voor 32 personen per boot. Een van de reddingsboten was gemotoriseerd. De boten hingen in gravity davits met "handpower" winches en een draagbare elektrische motor.

Voor alle bemanningsleden was 1-persoonshut aanwezig. De kapitein en stuurlieden waren midscheeps gehuisvest en de werktuigkundigen op het bootdek op het achterschip waar ook een rooksalon en een vast zwembad voor de bemanning was. In de midscheeps was de kombuis en eetsalon voor officieren en hutten voor de civiele dienst. Voor de overige bemanning waren hutten op het achterschip.

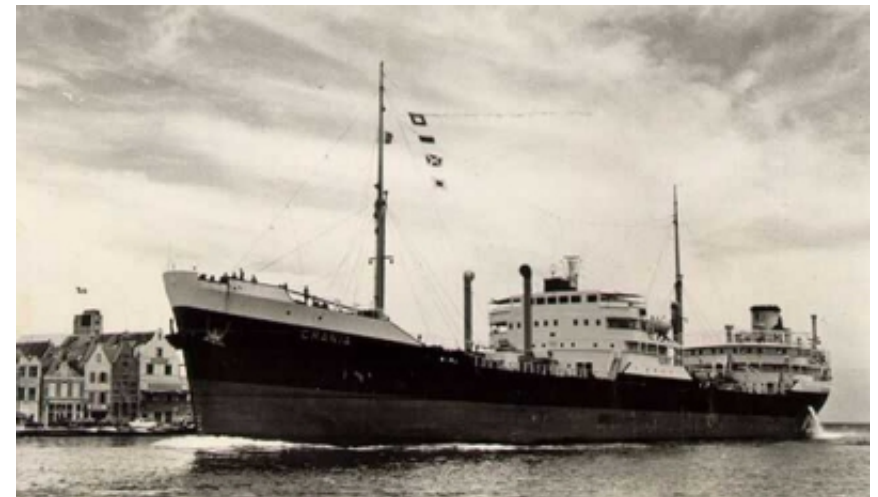
Machinekamer

De hoofdmotor was dus een Burmeister & Wain diesel van het crosshead type. Het was een machine van 4.600 pk en 115 omwentelingen per minuut. De cilinders waren water gekoeld en de zuigers werden met smeerolie gekoeld. Elektriciteit voor machinerie en licht werd opgewekt door twee Smit/B & W dieselgenerators type 625-MTH-40 elk 360 b.h.p. en 515 omwentelingen per minuut. Aanvullend was er een stoom-aangedreven wisselstroomdynamo van 100 kW, 125 kVA en 450 volt. Dan waren er nog twee elektrisch aangedreven luchtcompressoren met elk een capaciteit van 200 cu.m/h voor lucht. Stoom voor verschillende doeleinden werd verkregen door een Babcock en Wilcox ketel met een capaciteit van 25.000 p.p.h. daarnaast was er een exhaust-gas ketel. Voor het schoonmaken van de ladingtanks was er een pomp met een capaciteit van 450 gallons per minuut en combinatie met een verwarmingseenheid die zeewater tot 200 graden Fahrenheit kon verwarmen. De schepen waren uitgerust met een verdampingsmachine voor 10.000 liter water per dag. De elektrische installatie op de Cinulia was door A.de Hoop Rotterdam geleverd, voor de Crania en Camitia door H.Kroon & Co. Rotterdam. Voltage aan boord was 110 volt. Graag wijs ik erop dat ondergetekende niet technisch geschoold is en dat bovenstaande tekst is geschreven zonder enige belemmering van technische kennis.

De gegevens van de drie schepen.



- 1) **Cinulia**, roepnaam : PDKK
Gebouwd door P.Smit Jr. te Rotterdam onder bouwnummer 610.
L x B x D : 152,72 x 18,95 x 10,62 en een diepgang van 8,53 mt.
Tonnage : 9.094 brt.
1955-1986 in dienst als Cinulia bij Shell Tankers B.V.
Op 04-07-1986 ving de sloop aan in Banjanegare Serang Indonesie.





2) **Crania**, roepnaam : PDMS

Gebouwd door C.v.d.Giessen in Krimpen a/d IJssel onder bouwnummer 773.

L x B x D : 152,72 x 19,00 x 10,62 en een diepgang van 8,53 mt.

Tonnage : 9.094 brt.

1955-1984 in dienst als Crania bij Shell Tankers B.V.

Op 03-05-1984 ving de sloop aan in Kaohsiung Taiwan.



3) **Camitia**, roepnaam : PDIV

Gebouwd door C.v.d.Giessen in Krimpen a/d IJssel onder bouwnummer 774.

L x B x D : 152,72 x 19,00 x 10,62 en een diepgang van 8,53 mt.

Tonnage : 9.094 brt.

1955-1975 in dienst als Camitia bij Shell Tankers B.V.

1975-1977 Lapu Lapu Ocean Carriers Inc.Manila / United Philipine Lines Inc. The Hague.

1977-1984 Lapu Lapu Ocean Carriers Inc.Manila / United Philipine Lines Inc. Manila.

In 1984 ving de sloop aan in Kaohsiung Taiwan.

De drie C-schepen moeten waren "goudmijntjes" geweest zijn voor de Shell. Bijna 30 jaar vervoerden ze zeer kostbare ladingen zonder ernstige problemen. Voor mij waren het de mooiste tankers ooit gebouwd maar ik ben bang dat het meer te maken heeft met nostalgie dan met rationele overwegingen. Menigeen zal hier een afwijkend oordeel over hebben.