



De K-tankers

Gedurende de oorlogsjaren werden er in totaal 520 T-tankers gebouwd. De gezamenlijke tonnage van deze schepen bedroeg 5.500.000 brt. Hun aandeel in W.O.II is van zeer groot belang geweest. Zonder het transport van de benodigde brandstof voor vliegtuigen, tanks en ander rijdend oorlogsmateriaal was de afloop van de oorlog wellicht totaal anders uitgevallen. Helaas zijn er ook veel van deze tankers ten prooi gevallen aan de Duitse U-boten die vooral de tankers als doel kozen in de geallieerde konvooien.

De grote behoefte aan brandstof voor de wederopbouw van o.a. Europa hield in dat er een intensief nieuwbouw-programma van start moest komen. O.a. de oliemaatschappij "La Corona" hield zich druk bezig met de wederopbouw van haar tankervloot. Al snel werd er een aanzet gegeven voor een opvolger van de succesvolle **T-tanker** Maar eerst iets over de tankvaart in het algemeen.

Rond het jaar 1900 voeren er zo'n 100 tankschepen met een totaal draagvermogen van 500.000 ton., een bescheiden aantal. Vaak werd de vloeibare lading nog in blikken vervoerd. In 1910 kwam de eerste tanker in de vaart als motorschip. Daarvoor waren alle tankschepen als stoomschip in de vaart gekomen. De "**Vulcanus**" had de eer als eerste motorschip in dienst gesteld te worden. Het was een schip van slechts 1.178 brt. De maten waren : L X B X D 59,68 X 11,51 X 3,76 mt. Dit schip was toen een van de grotere motorschepen ter wereld en het eerste motorschip van de Koninklijke Shell.

De "trunk" was tot ongeveer 1923 op alle tankers van toepassing. Met slechts een enkel langschot in het ladinggedeelte diende de trunk om expansie van de lading op te vangen. In de verblijven van de kapitein's, de 1e en de 2e stuurman, dicht bij de midscheeps gesitueerd, was de reuk van oliedampen sterk waarneembaar

Rond het jaar 1939 voeren er inmiddels al zo'n 1.500 tankschepen. Dus vlak voor het uitbreken van de oorlog was het aantal tankschepen al behoorlijk toegenomen, echter het gemiddelde draagvermogen van de schepen was nog laag. De **T-tankers** die in de oorlog in de vaart kwamen, waren in vergelijking met de reeds bestaande schepen "zwarte jongens".

In 1953 kwam de eerste tanker in de vaart met een gasturbinemotor. Dit schip was de "**Auris**". Rond het jaar 1954 voeren er al weer zo'n 2.700 tankschepen met een totaal draagvermogen van 39 miljoen ton. Merendeels schepen met een draagvermogen van maximaal 12.000 ton zoals de T-tankers die toen nog in de vaart waren.

General Purpose Tanker

De officiële naam van General Purpose Tanker is beter op zijn plaats. De aanduiding **K-tankers** sloeg uitsluitend op de schepen van Shell Tankers N.V. te Rotterdam. Een groot aantal van deze schepen voer onder buitenlandse vlag waaronder Engeland. Ook andere Nederlandse rederijen schaften deze tankers aan.

Algemene gegevens van deze tanker.

Tonnage	12.200 brt.
Draagvermogen	18.170 ton
L X B X D	168,38 X 21,16 X 9,35 mt.
Motor	Pametrada 7.500 pk.
Snelheid	14,5 knopen
Brandstofverbruik	50 ton per dag
Bunker	1.650 ton
Laadtanks	3 X 11 tanks
Inhoud	25.220 M3
Laad/lospompen	4
Capaciteit per pomp	500 ton per uur
Laadgerei	voorschip boom van 5-ton
Funktie	laden van drums
Laadgerei	dek 4 bomen van 5-ton
Funktie	laadslangen
Accommodatie	55 man
Bemanning K-tanker	vanaf 1954/vanaf 1967
officieren	14/13
dekbemanning	14/9
machiniekamers.	9/7
civiele dienst	10/6
Totaal	47/35

N.B. De Koratia, Kossmatella en Korenia hadden een turbo elektrische voortstuwings installatie.

De veiligheidsvoorschriften schreven nieuwe waterdichte-deuren voor in de midscheeps. Hierdoor mochten de schepen 25 cm. dieper worden afgeladen en het draagvermogen werd verhoogd naar 19.000 ton.

Met deze nieuwe voorschriften kon de bemanning met 12 man gereduceerd worden wat een aanzienlijke besparing betekende. De hoge

brandstofkosten bij een verbruik van 50 ton per dag werden gedeeltelijk gecompenseerd.

Indeling van een General Purpose Tanker

- De voorpiek was ingericht voor waterballast, daarboven bevonden zich bergplaatsen en de kettingbak.
- Een grote voor-dieptank ingericht voor berging van brandstof met een eigen pompkamer, daarboven een laadruimte voor verpakte (b.v. drums) lading. Stalen luik voor waterdichte afsluiting.
- Voor coffer-dam.
- De ruimte voor vloeibare lading was door twee langsschotten (over de gehele lengte van het schip) en tien dwarschotten in 33 ladingtanks onderverdeeld.
- Pompkamer en achter coffer-dam.
- Oliebunkers met bezinktanks, z.g. zijbunkers.
- Machinekamer met ketelruim. Onder de gehele machinekamer bevond zich een dubbele bodem.
- Achterpiek en drinkwatertanks, daarboven de ruimte voor de stuurmachine.
- De tanker had een doorlopend hoofddek waarboven zich de bak, het midscheeps, dekhuis en de achteropbouw bevonden.

In de midscheeps onder het stuurhuis was de kaartenkamer, de radiohut en het verblijf van de gezagvoerder.

Daaronder de hutten van stuurlieden, telegrafist en de hofmeesters. Tevens was er een ruimte ingericht als hospitaal, een kantoor en de gyrokamer.

In de achterbouw waren op het hoofddek de een-persoonshutten voor de bemanning. Daarboven op het campagne en sloependeck de hutten voor de werktuigkundigen. De rooksalon, eetsalons, kombuizen, wasserij en een buitenzwembad(je) waren hier eveneens gesitueerd.

De K-Tankers van Shell Tankers N.V. Rotterdam

De eerste stap op het gebied van schepen met vloeibare lading, tankers, werd gezet in 1896. Het stoomschip "**Besitang**", gebouwd bij Rijksee te Katendrecht, kwam in de vaart. Ze was 50 meter lang, 8 meter breed en had een diepgang van 3,5 meter. Ze mat slechts 417 brt. Ze was een echte "volhouder" want pas in 1930 werd ze van de sterkte afgevoerd.

Het tweede schip uit 1897 was het stoomschip "**Berandan**", zij werd gebouwd op een Engelse werf. Dit schip was 442 brt. Ze had een stoommachine van 240 pk., die haar een snelheid van 7,5 knopen per uur gaf. Dit schip had een nog groter uithoudingsvermogen dan het eerste schip. Na 37 trouwe dienstjaren werd ze in 1934 uit de vaart genomen.

De Shell-vloot voor en na de tweede wereldoorlog

De gezamenlijke vloot **voor** W.O. II bestond uit 94 schepen met een total tonnage van 626.500 brt. De gezamenlijke vloot **na** W.O. II bestond uit 66 schepen met een totaal tonnage van 428.000 brt. Er waren 28 schepen verloren gegaan waarvan 13 bij La Corona, 12 bij de N.I.T. en 3 bij de C.S.M. Gegevens over deze verliezen zijn in mijn bezit.

De **K-tankers** werden in dienst gesteld bij Shell Tankers N.V. te Rotterdam die op 14 december 1954 was opgericht. Maar ook de Engelse

Shell-organisatie nam in dezelfde periode een groot aantal van deze tankers in dienst. Daar werden ze als **H-tankers** aangeduid. Een klein aantal andere Nederlandse rederijen namen ook schepen in dienst van dit type. Veelal voeren deze schepen dan weer in charter voor de Shell. In totaal werden er 66 schepen van het type General Purpose Tanker gebouwd. In Engeland kwamen ze in dienst vanaf 1953 in Nederland een jaar later, vanaf 1954. De eerste K-tanker die in dienst gesteld werd onder Nederlandse vlag was de "**Katalysia**". Op 7 mei 1954 ving haar eerste reis aan. Ze werd gebouwd op de werf van de R.D.M. Alle Nederlandse K-tankers werden tussen 1954 en 1957 in dienst gesteld. De laatste die werd opgeleverd was de "**Kelletia**" eveneens gebouwd op de werf van de R.D.M. Er werden ook een tweetal schepen van de Engelse Shell geleend. De "**Hemidonax**" werd herdoopt in "Kalinga" en de "**Halpa**" werd herdoopt in "**Kellia**".

Beide schepen voeren tussen 1955 en 1960 onder Nederlandse vlag, na deze periode gingen ze weer terug naar Engeland. De "**Kylix**" bleef het langst in de vaart bij Shell Tankers N.V. In 1984, 29 jaar na haar in dienststelling, dat was in december 1955, werd ze in San Esteban, Spanje gesloopt.

Zoals vermeld bouwde de R.D.M. de eerste K-tanker voor Nederland. Al in 1908 kreeg de R.D.M. een opdracht een tanker te bouwen. De "**Katalysia**" was inmiddels het 26e schip dat deze werf voor rekening van de Shell bouwde. In de serie K-tankers volgden nog de "**Kelletia**", de "**Kabylia**", de "**Kalydon**" en de "**Kara**".

De R.D.M. had voor deze stoomturbineschepen gekozen voor 2 Foster-Wheeler type waterpijpketels, die stoom onder een druk van 35 kg. per cm² en een temperatuur van 425 graden Celsius moesten leveren aan hoofdturbines, hulpwerktuigen e.d.

Het hoofdturbine-aggregaat, vervaardigd door Werkspoor, volgens een ontwerp van Parsons-Marine Engineering and Turbine Research and Development Association, bestond uit een hoge- en een lagedrukturbine, elk voorzien van een afzonderlijk gedeelte voor achteruitdraaien.

De vloot van de Nederlandse K-tankers





1) **Kylix**

Tonnage : 12.119 brt.

Bouwer : N.D.S.M.

Dvm. : 18.155 ton

Bem. : 53 man

Diensttijd : 1955-1984

Op 26-09-1984 aanvang sloop te San Esteban, Spanje.



s.t.s. „KOSICIA“

Draagvermogen 18.240 ton

2) **Kosicia**

Tonnage : 12.146 brt.

Bouwer : Wilton-Fijenoord

Dvm. : 18.181 ton

Bem. : 53 man

Diensttijd : 1957-1977

Op 17-01-1977 aanvang sloop te Taiwan.





3) **Kalletia**

Tonnage : 12.146 brt.

Diensttijd : 1957-1978

Bouwer : R.D.M.

Dvm. : 18.181 ton

Bem. : 53 man

Op 01-03-1978 aanvang sloop te Inchon, Zuid Korea.



4) **Kabylia**

Tonnage : 12.097 brt.

Dvm. : 18.001 ton

Diensttijd : 1955-1975

Bouwer : R.D.M.

Bem. 54 man

aanvang sloop te Santander, Spanje

5) **Kalinga**

Tonnage : 12.144 brt.

Dvm. : 18.068 ton

Diensttijd : 1955-1961

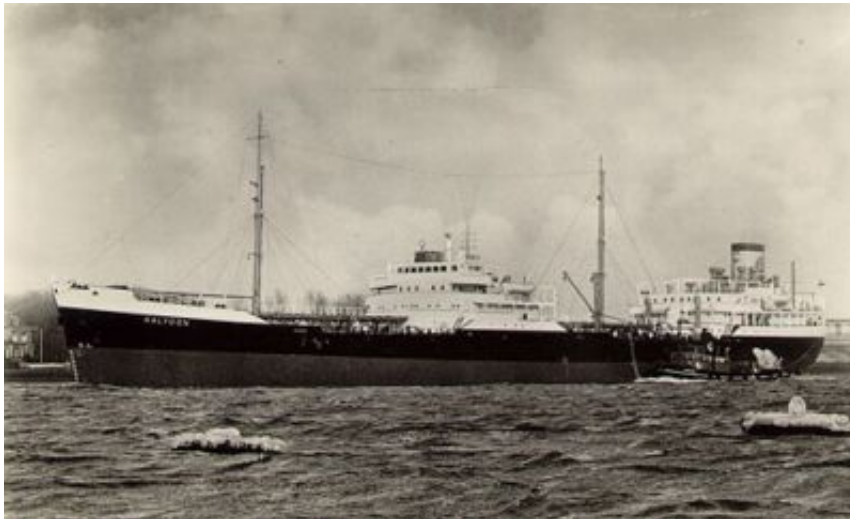
Bouwer : Cammell & Laird

Bem. : 50 man

In 1953 in de vaart als "Hemidonax", U.K.

In 1955 uitgeleend aan Shell Tankers te Rotterdam.

In 1971 naar Shell, Argentinië en in 1975 te Campana, Argentinië gesloopt.



6) **Kalydon**

Tonnage : 12.107 brt.

Diensttijd : 1955-1976

Bouwer : R.D.M.

Op 18-05-1976 aanvang sloop te Castellon, Spanje.



7) **Kara**

Tonnage : 12.146 brt.

Dvm. : 18.155 ton

Diensttijd 1955-1977

Bouwer : R.D.M.

Bem. : 54 man

Op 26-01-1977 aanvang sloop te Inchon, Zuid Korea.



8) **Katelysia**

Tonnage : 12.143 brt.

Dvm. : 18.170 ton

Diensttijd : 1954-1977

Bouwer : R.D.M.

Op 05-08-1977 aanvang sloop te Kaohsiung, Taiwan



9) **Kellia**

Tonnage : 12.127 brt.

Dvm. : 18.009 ton

Diensttijd : 1955-1961

Bouwer : Harland & Wolff

Bem. : 53 man

In 1953 in dienst gesteld als "Halpa" voor Shell U.K.

In 1955 uitgeleend aan Shell Tankers te Rotterdam.

In 1973 verkocht aan Argentinië en herdoopt in "Fabiana" en in 1975 gesloopt.



10) **Kenia**

Tonnage : 12.101 brt

Dvm. : 18.000 ton

Diensttijd : 1955-1973

Bouwer : N.D.S.M.

Bem. : 54 man

In 1973 verkocht aan Griekenland en herdoopt in "Petrola XI"

In 1976 herdoopt in "Petrola 11" en op 27-09-1984 aanvang sloop te Kaohsiung, Taiwan.



11) **Kermia**

Tonnage : 12.139 brt.

Dvm. : 18.155 ton

Diensttijd : 1955-1978

Bouwer : N.D.S.M.

Bem. : 53 man

Op 24-06-1978 aanvang sloop te Santander, Spanje.



12) **Khasiella**

Tonnage : 12.119 brt.

Dvm. : 18.170 ton

Bouwer : N.D.S.M.

Bem. : 50

Op 05-10-1979 aanvang sloop te Kaohsiung, Taiwan.



13) **Kopionella**

Tonnage : 12.146 brt.

Dvm. : 18.181 ton

Diensttijd : 1955-1978

Bouwer : Wilton-Fijenoord

Bem. : 53 man

Op 19-06-1978 aanvang sloop te Bilbao, Spanje.



14) **Koratia**

Tonnage : 12.154 brt.

Diensttijd : 1954-1975

Bouwer : Wilton-Fijenoord

Bem. : 50

Op 27-02-1975 aanvang sloop te Pusan, Zuid Korea.



15) **Korenia**

Tonnage : 12.152 brt.

Dvm : 18.158 ton

Diensttijd? : 1955-1972

Bouwer : Wilton-Fijenoord

Bem. : 54 man

Op 24-09-1972 aanvang sloop te Kaohsiung, Taiwan.



s.f.s. „KOROVINA“

Draagvermogen 18.069 ton

16) **Korovina**

Tonnage : 12.121 brt.

Dvm : 18.069 ton

Diensttijd : 1954-1975

Bouwer : Wilton-Fijenoord

Bem. : 50 man

Op 29-10-1975 aanvang sloop te Kaohsiung, Taiwan.



17) **Krebsia**

Tonnage : 12.107 brt.

Dvm : 18.184 ton

Diensttijd : 1954-1973

Bouwer : P.Smit Jr.

Bem. : 53 man

In 1973 verkocht aan Griekenland en herdoopt in "Petrola X"

In 1975 herdoopt in Petrola XVII en in 1976 "Petrola 17".

Op 11-01-1984 aanvang sloop te Castellon, Spanje.



18) **Kryptos**

Tonnage : 12.089 brt.

Dvm : 18.184 ton

Diensttijd : 1955-1976

Bouwer : P.Smit Jr.

Bem. : 53 man

Op 12-06-1976 aanvang sloop te Kaohsiung, Taiwan.



19) **Kossmatella**

Tonnage : 12.089 brt.

Dvm : 18.184 ton

Diensttijd : 1962-1972

Bouwer : Sawn Hunter Wigham

Bem. : 53 man

1953-1962 Helix Anglo Saxon Shell U.K.

1962-1972 Kossmatella Shell Tankers NL.

In 1972 gesloopt in China.

Stoomvaart Maatschappij Rotterdam (dochter K.R.L.)



20) **Ameland**

Tonnage : 12.159 brt.

Dvm : 18.234 ton

Diensttijd : 1955-1976

Bouwer : P.Smit Jr.

Bem. : 50 man

Op stapel gezet als "Kraussina" voor Shell Tankers N.V.

Op 28 mei 1955 in de vaart voor de S.M.R. als "Ameland"

In 1976 gesloopt te Bilbao, Spanje.

Stoomvaart Maatschappij Nederland, Amsterdam



21) **Kaap Hoorn**

Tonnage : 12.181 brt.

Dvm : 18.310 ton

Diensttijd : 1958-1975

Bouwer : N.D.S.M.

Bem. : 50 man

In 1975 verkocht aan Liberia en herdoopt in "Al Hilal".

In 1977 gesloopt te Kaohsiung, Taiwan.

N.V. Verenigde Ned.Tankvaart Rederij, Den haag (dochter S.M.N.)





22) **Keizerswaard**

Tonnage : 12.576 brt.

Dvm : 18.480 ton

Diensttijd : 1955-1970

Bouwer : N.D.S.M.

Bem. : 52 man

Motoren : Stork-diesels 8.500 pk.

In beheer bij van Nievelt, Goudriaan & Co., Rotterdam.

In 1970 verkocht aan Liberia en herdoopt in "Ionic King"

In 1973 verkocht aan Engeland en herdoopt in "Halcyon Cove".

In 1975 verkocht aan Griekenland en herdoopt in "Rania".

In 1976 gesloopt te Karachi, Pakistan.



23) **Koningswaard**

Tonnage : 12.569 brt.

Dvm : 18.480 ton

Diensttijd : 1956-1971

Bouwer : N.D.S.M.

Bem. : 47 man

Motoren : Stork-diesels 8.500 pk.

Snelheid : 15 knp.

In beheer bij de S.M.N., Amsterdam.

In 1971 verkocht aan Liberia en herdoopt in "Ionic Queen"

In 1972 verkocht aan Griekenland en herdoopt in "Alice".

In 1973 verkocht aan Engeland en herdoopt in "Halcyon Isle".

In 1977 gesloopt te Singapore.

Amsterdam Maritiem Transport Maatschappij



24) **Alkmaar**

Tonnage : 12.202

Diensttijd : 1958-1974

Bouwer : N.D.S.M.

Bem. : 50 man

In 1974 verkocht aan Singapore en herdoopt in " Ocean Trader"

In 1974 herdoopt in "Bamin II".

In 1981 herdoopt in "Bamin Wilhelmshaven".

In 1982 gesloopt te Sevilla, Spanje.





25) **Purmerend**

Tonnage : 12.200 brt.

Dvm : 17.600 ton

Diensttijd : 1957-1972

Bouwer : N.D.S.M.

Bem. : 50 man

In 1972 verkocht aan Liberia en herdoopt in "Baroness"

In 1973 verkocht aan Griekenland en herdoopt in "Dynamic Mariner".

In 1973 gesloopt te Kaohsiung, Taiwan.

N.V. Amsterdamse Olietransport Maatschappij



26) **Dorestad**

Tonnage : 12.495 brt.

Dvm : 18.403 ton

Diensttijd : 1955-1970

Bouwer : N.D.S.M.

Bem. : 56 man

In 1970 verkocht aan Griekenland en herdoopt in " Captain Victor"

In 1975 verkocht aan de V.S."

In 1977 verkocht aan Panama en herdoopt in "Chaparral".

In 1981 gesloopt in de V.S.

Thalatta N.V.



27) **Thalatta**

Tonnage : 12.479 brt.

Dvm : 18.560 ton

Diensttijd : 1952-1954

Bouwer : N.D.S.M.

Bem. : 56 man

In 1952 als "proto-type" voor de K-tankers op stapel gezet.

Ze had alleen een mast op het voordek.

In 1954 verkocht aan Noorwegen en herdoopt in "Mosberg".

In 1962 herdoopt in "Bluefin".

In 1964 verkocht aan Griekenland en herdoopt in "Anastasia J.L.".

In 70 tijdens slecht weer vergaan.

Erhardt & Dekkers, Rotterdam



s.t. "SCHELPWIK"

28) Schelpwijk

Tonnage : 12.118 brt.

Dvm : 18.124 ton

Diensttijd : 1955-1976

Bouwer : Kon.De Schelde

Bem. : 48 man

In beheer bij de dochter-maatschappij Stoomvaart Mij. Oisterwijk.

In charter bij de Shell Tankers N.V.

Ze was bekend om haar fraaie boegbeeld..

In 1976 gesloopt te Kaohsiung, Taiwan.



SCHELPWIK (zie nr. 22) na de tewaterlating op 8 januari 1955

N.T.P.M. Amsterdam



29) **Westertoren**

Tonnage : 12.117 brt.

Dvm : 18.158 ton

Diensttijd : 1954-1972

Bouwer : R.D.M.

Bem. : 53 man

In 1954 op stapel gezet als "Kabylia" voor Shell Tankers.

In de vaart gekomen voor NT.P.M. als "Westertoren".

In 1970 herdoopt in "Stolt Westertoren".

In 1976 gesloopt te Kaohsiung, Taiwan.



30) **Munttoren**

Tonnage : 12.461 brt.

Dvm : 18.785 ton

Diensttijd : 1957-1973

Bouwer : C.v.d.Giessen & Zn.

Bem. : 61 man

In 1970 herdoopt in "Stolt Munttoren".

In 1973 verkocht aan Liberia en herdoopt in " Stolt Pasadena".

In 1975 verkocht in Liberia en herdoopt in "Al Mohsin".

In 1975 gesloopt te Kaohsiung, Taiwan.

Naast deze 30 type K-tankers hebben er ook nog de nodige onder buitenlandse vlag gevaren. De onderstaande schepen heb ik kunnen traceren.

Engeland: *Holospira, Hemidonax, Hindsia, Harvella, Hadra, Hadriana, Haminea, Harpula, Hatasia, Haustellum, Haustum, Helcion, Heldria, Helisoma, Hemifusus, Hemiglypta, Hemiplecta, Hima, Hinea, Hinnites, Horomya, Hyala, Hydatina, Hygromia en Hyria.*

Geregistreerd onder Bermuda (Overseas) Ltd.

Halia, Haminella, Hanetia en Hemisinus.

Geregistreerd onder Tanker Finance Ltd. *Helix*

Geregistreerd onder Shell Tankers Ltd. Engeland

Eastgate (Turnball & Scott Ltd.), *Forthfield*(Northern Petroleum Tank SS Co.), *Lucellum* (H.E.Moss

Van onderstaande tankers zijn de gegevens qua tonnage, lengte, breedte en bouwjaar nagenoeg gelijk aan het type K-tanker. Of ze ook

daadwerkelijk van dezelfde klasse zijn is mij niet bekend. Wie kan mij helpen en wellicht kent u nog andere schepen van dit type ?

In dit overzicht vindt u 30 Nederlandse K-, 30 Engelse H-tankers en nog 3 overigen. Totaal dus 62 schepen van de eerder genoemde 66 gebouwde schepen.

Het mag duidelijk zijn dat de type K-tankers gedurende de jaren '50 een dominerende plaats hadden in de Nederlandse tankvaart. Het hoge brandstof verbruik van de motoren was een van de redenen om naar een opvolger uit te zien. In 1960 kwam die er dan ook, desondanks bleven de K-tankers nog tot halverwege de 70-jaren in bedrijf.

Opvolger de A-tanker

Na de bouw van de serie K-tankers volgde een nieuwe moderne tanker maar wel met min of meer dezelfde afmetingen. Deze A-tankers (zowel in Nederland als in Engeland als A-tanker) werden vanaf 1958 door de werven opgeleverd.

Het belangrijkste verschil was de dieselmotoren die in deze A-serie geplaatst werden. In plaats van de 50 ton brandstof verslindende motoren op de K-tankers, gebruikten deze A-tankers slechts 30 ton per dag.

De opbouw van het midscheeps en van het achterschip waren rond wat een eigentijds modern uiterlijk aan de schepen gaf.

Algemene gegevens

Tonnage : 12.200 brt.

Dmv. : 18.090 ton

L X B X D : 170,41 X 21,16 X 9,07 mt.

B & W-diesel 8.750 pk.

Snelheid : 14,5 knopen

Shell Tankers N.V. Rotterdam



1) **Acmaea**

Tonnage : 12.220 brt.

Dvm : 19.194 ton

Diensttijd : 1959-1985

Bouwer : P.Smit Jr.

Bem. : 47 man

In 1986 herdoopt in Prohecy, Cyprus. In 1987 herdoopt in Dart, Panama.

In 1988 herdoopt in Delfi, Panama en op 30-05-1995 aanvang sloop te Alang.



2) **Abida**

Tonnage : 12.226 brt.

Dvm : 18.000 ton

Diensttijd : 1958-1985

Bouwer : P.Smit Jr.

Bem. : 47 man

Op 13-04-1985 aanvang sloop te Gadani Beach, Pakistan.



3) **Arca**

Tonnage : 12.222 brt.

Dvm : 18.346 ton

Diensttijd : 1959-1978

Bouwer : R.D.M.

Bem. : 47 man

Op 12-06-1978 aanvang sloop in Hongkong.





4) **Atys**

Tonnage : 12.222 brt.

Diensttijd : 1960-1978

Bouwer : N.D.S.M.

Bem : 47 man

Op 17-07-1978 aanvang sloop te Shanghai, China.



5) **Acteon**

Tonnage : 12.226 brt.

Dvm : 18.000 ton

Diensttijd : 1961-1985

Bouwer : P.Smit Jr.

Bem : 47 man

Op 31-07-1985 aanvang sloop te Chittagon, Pakistan.



6) **Acila**

Tonnage : 12.221 brt.

Dvm : 18.000 ton

Diensttijd : 1958-1985

Bouwer : P.Smit Jr.

Bem : 47 man

Op 27-12-1985 aanvang sloop te Gadani Beach, Pakistan.

Stoomvaart Maatschappij Rotterdam (K.R.L.)



7) **Vlieland**

Tonnage : 12.223 brt.

Dvm : 18.399 ton

Diensttijd : 1959-1978

Bouwer : Wilton-Fijenoord

Bem : 50 man

De romp van de Vlieland is van de K-serie. In 1958 op stapel gezet als "Abra" voor Tankers N.V.

Tijdens de bouw verkocht aan K.R.L. en herdoopt in "Vlieland".

Op 28 augustus 1959 in de vaart gekomen en direct in charter bij Shell Tankers.

In 1970 overgedragen aan Nedlloyd en onder gebracht bij de dochtermaatschappij Holland Bulk Transport, Amsterdam.

In 1973 verkocht aan Shell Tankers N.V. en in 1978 gesloopt te Hong kong.

Engeland : A-tankers waren o.a. *Acavus, Achatina, Amastra, Amoria, Anadra, Asprella, Aulica* en *Axina*.

Ik ben me bewust niet volledig te zijn met dit artikel.

Daarom is elke aanvulling c.q. correctie van harte welkom.

Graag wil ik B.Schaeken bedanken voor zijn aanvullingen.