

NIEUWBOUW M.S. CAURICA & M.S. CARDISSA.

Het was in oktober 1980, dat de kranten er uitgebreid aandacht aan hadden besteed met vette koppen:
"Shell bestelt bij RSV twee tankers".

(Deze Nederlandse Tankvaart Maatschappij bestaat niet meer, nadat Londen alle tankvaart operaties naar zich toe had getrokken. Deze vloot voer destijds wereldwijd en stond bekend voor zijn kwaliteit, veiligheid en goede kennis van haar opvarenden.)

De Rijn-Schelde- Verolme Groep krijgt een order van 140 miljoen voor de bouw van twee produkten tankers voor Shell Tankers. BV. te bouwen op de RSV werf te Heusden. De schepen komen onder Nederlandse vlag te varen voor het vervoer van smeerolie produkten.

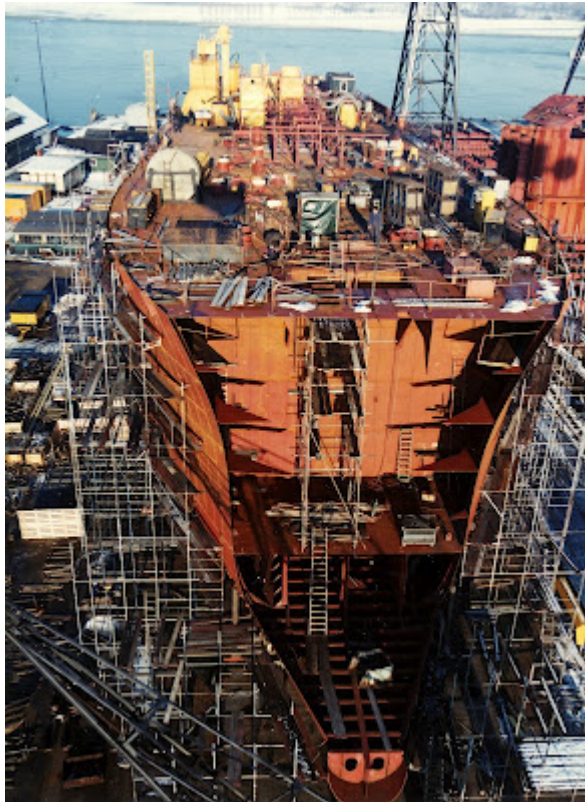
De schepen zullen zijn voorzien van de classificatie Lloyds + 100A1, zodat ze zowel olie- als chemicaliëntanker dienst kunnen doen. Het zijn enkelschroefs-tankers met een diesel (zware brandstof) hoofdmotor van het merk Schelde-Sulzer 5RLB66 welke zorgt voor de aandrijving van een Lips schepsschroef met verstelbare bladen.



(Het bouwnummer 986 welke later de naam m.s. CAURICA zal dragen op de RSV-werf te Heusden. 03-07-1981.)

De schepen zullen een lengte krijgen van 170 meter bij een breedte van 22,7 meter. Bij geladen toestand zullen ze een diepgang hebben van 9,15 meter, zodat ze ook kleinere havens kunnen aandoen. Het totale draag vermogen zal 19.900 ton bedragen.

De hoofdmotor zal een vermogen hebben van 9875 bhp. bij 135 omwentelingen per minuut. De service snelheid zal in geladen toestand 14,6 zeemijlen per uur zijn.



(De romp van het m.s. CAURICA nog zonder boeg op de helling van de RSV-werf te Heusden. 15-12-1981.)

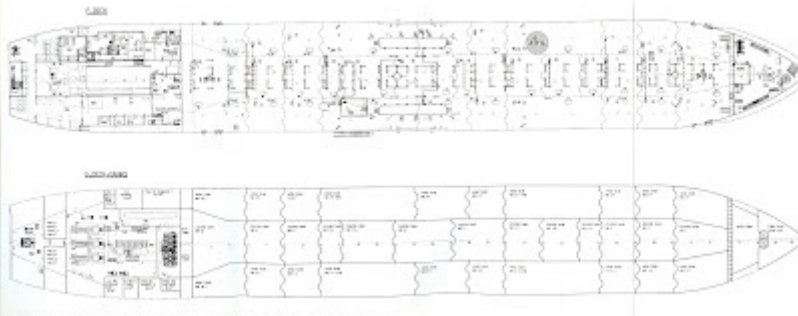
Het lading gedeelte is als volgt verdeeld:

2 tanks van 555 m³, 3 tanks van 1100 m³, 10 tanks van 710 m³, 2 tanks van 100 m³, 2 tanks van 830 m³, 2 tanks van 1380 m³, 2 tanks van 1650 m³ en zes tanks van 940 m³ (inclusief 2 sloptanks). Ieder tank heeft zijn eigen hydraulisch aangedreven dompel-pomp. Al de afsluiters bevinden zich zodoende op het hoofddek. In het voorruim is plaats voor 300 drummen.



(Het m.s. CAURICA begint het aanzien van een tanker te krijgen terwijl aan de linkerzijde van haar de bouw van bouwnummer 987 het latere m.s. CARDISSA, het zusterschip, aardig opschiet.)

De opbouw bestaat uit 5 dekken, inclusief het stuurhuis.



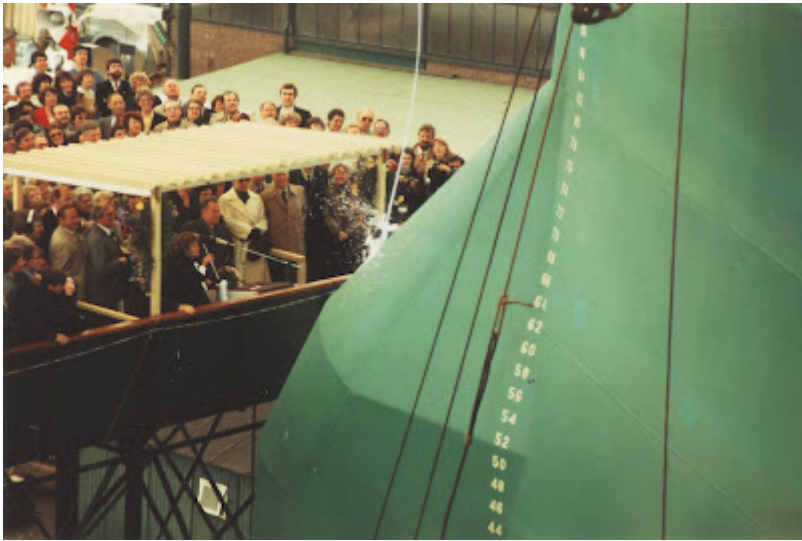
The general arrangement of the passenger vessel "Cassio" built for Ned-Torline AS by Finsterlin-Waack

Op de overige dekken is de accommodatie van de bemanning en de officieren aangebracht. Iedere opvarende heeft hier zijn eigen zit-slaaphut met eigen koelkast, douche, toilet en wastafel. Verder heeft ieder hut een kleine schrijftafel met stoel en een gemakkelijke zitstoel en bank. Verder zijn er een ruimten voor ontspanning zoals een tafeltennisruimte en een sport ontspannings ruimte. Buiten de accommodatie is een klein zwembad. Alleen dat staff-officieren hebben een gescheiden zit-slaaphut.

Het zou dan 1982 zijn dat er eindelijk weer eens twee nieuwe schepen aan de Nederlandse Shellvloot toegevoegd zouden worden.

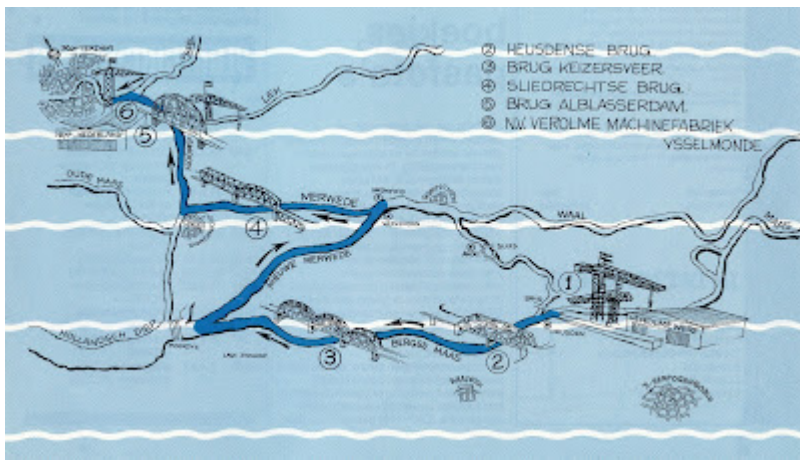
Het laatste schip dat op de Verolme-werf te Botlek was gebouwd voor S.T.B.V. was in 1975 het het s.t.s. Lepton een vlcc. van 318.938 ton. Het schip werd in 1985 te Incheon te Zuid-Korea gesloopt.

Op 24 april 1982 werd bouwnummer 986, de 'CAURICA' gedoopt en te water gelaten te Heusden. De verdere afbouw zou geschieden aan de kade van de Verolme Machine Fabriek nv. te IJsselmonde.



(Ik doop u "CAURICA" en wens u en uw opvarenden een behouden vaart.)

Om van Heusen in IJsselmonde te komen had de scheepsromp nog een lange sleepweg te gaan. Van Heusden via de Bergse Maas , waarbij twee bruggen werden gepasseerd; de Heusdense Brug en de Brug Keizersveer, werd vlak voor Moerdijk de Nieuwe Merwede opgevaaren.



Bij Werkendam werd de Merwede opgevaaren en werd de Sliedrechtse brug gepasseerd. Bij Dordrecht werd de Noord opgevaaren om bij Alblasserdam de brug te passeren en daarna de Lek op te varen en bij IJsselmonde de IJssel om daar af te meren aan de kade voor de verdere afbouw van het schip.



(Het m.s. CAURICA aan de kade te IJsselmonde.)

Hier maakten dan voor het eerst de toekomstige opvarenden kennis met hun schip. Bij deze tankvaart rederij was het gebruikelijk dat zodra het schip vorm kreeg en de machinekamer werd ingebouwd, dat er eigen mensen aanwezig waren bij de verdere afbouw.

Op het terrein van de werf hadden we ons eigen container-kantoor met koffie- en omkleed ruimte. Onze outfit bestond uit een zelfde overall en werkschoenen welke door het personeel van de werf werden gedragen, maar we waren herkenbaar aan onze gele veiligheidshelm.

Wat deden we daar? Op de eerste plaats ons vertrouwd maken met de indeling van het schip. Verder het verzamelen van alle informatie over de geplaatste werktuigen aan boord. Deze informatie-instructie materiaal of tekeningen werden verzameld, genummerd naar groep en sub-groep, zodat het later als het schip aan ons was overgedragen aan boord gebruikt kon worden als naslag, informatie, instructie en studie materiaal.

Een ander belangrijk punt was de 'Veiligheid'. De ontwerper/tekenaar achter zijn computer of tekenbord zou nooit met het schip varen en er niet bij stilstaan dat een trap te steil geplaatst is of te smal, leidingen te laag zijn aangebracht, machineriën onlogisch zijn geplaatst zodat onderhoud moeilijk is. Al onze punten werden overlegd met de werf en daar waar mogelijk alsnog aangepast en daar ook later bij de afbouw van de "CARDISSA" rekening mee te houden. We wisten een goede verstandhouding te creëren met het RSV-

personeel. Later zouden we in overleg de juiste en goed bereikbare plaatsen zoeken voor de zware reserve onderdelen van de hoofdmotor.



Intussen vorderde de bouw van nummer 987 ook volgens planning en zo werd op zaterdag 28 augustus 1982 de "CARDISSA"gedoopt en te watergelaten om later ook versleept te worden naar IJsselmonde voor verdere afbouw.

Ons nieuwbouwteam woonde verspreid over geheel Nederland. Een gedeelte kwam met eigen vervoer en haalde aan het begin van de werkweek hun collega's op die met de trein aankwamen op een afgesproken station. Gedurende de werkweek verbleven we merendeels in een klein familie hotel met een goede keuken en schoone kamers met douche en toilet in het centrum van Rotterdam. Vanaf het hotel reden we dan met enige auto's dagelijks naar ons werk en in de avond terug naar het hotel. Daar er op z'n tijd ook het nodige papierwerk van kantoor afgehaald moest worden om op de werf in ons kantoor te worden afgeleverd wist ik al snel een toegangsbewijs voor mijn auto tot op het werfterrein te verkrijgen, wat ik ook gebruikte voor de service-engineers die hun werk met het nodige materiaal aan boord moesten doen.

Na een weekeinde thuis te zijn geweest was het even een vreemd aanzicht om op de Boele-werf in het scheepsdok een veerboot op zijn kant te zien liggen. Hierbij het krantenbericht uit die tijd en een afbeelding.

MILJOENENSCHADE.

TESO-veerboot kantelt in dok.

TEXEL/ROTTERDAM - De ruim 1600 ton metende veerboot 'Marsdiep' van Texels eigen Stoombootonderneming is zaterdagmiddag door nog onbekende oorzaak in het droogdok van de Rotterdamse scheepswerf Boele in Bolnes gehanteld. Daarbij zijn vier werknemers van Boele gewond geraakt, van wie er nog een in het ziekenhuis ligt. De schade wordt geschat op tenminste een miljoen gulden.

Volgens ooggetuigen begon het schip rond twee uur, tijdens een hevige regen- en onweersbui, plotseling te trillen en kort daarna over te hellen. Een schilder, op dat moment werkzaam aan de scheepshuid, kon door een sprong van ruim vier meter het vege lijf redden. De stelling waarop hij had gestaan werd enkele ogenblikken later verpletterd.



(De veerboot 'Marsdiep' met tenminste 15 graden slagzij in het droogdok van scheepswerf Boele in Bolnes.)
[eigen foto.]

Door de klap stuiterde de 'Marsdiep' terug en gleeed vervolgens op de vloer van het droogdok, waarin ze samen met een Libische vrachtaarder was ondergebracht. Een grootaantal stutblokken drukte door de scheepshuid en veroorzaakte diverse gaten. Het promenadedek raakte ontzet. De eerste voorlopige rapporten melden voorts schade aan de schroeven, het roer en de fundatie van de dieselmotoren. Het interieur is een chaos. Onduidelijk is of het héle schip uit 1962 daterende is verwrongen en als total-loss moet worden beschouwd. De nieuwwaarde schat TESO op 28 à 30 miljoen.

Bij Boele wordt het een geluk genoemd, dat het voor Nederland unieke ongeval op een zaterdag plaats had. Op werkdagen bevinden zich doogaans enige tientallen mensen aan boord. De gevolgen waren dan ongetwijfeld veel ernstiger geweest.

DE WERF TAM-TAM.

Volgens de onderlinge gesprekken van personeel van de beide werven was het ongeluk te wijten aan een menselijke fout. Voor het verplaatsen van een stelling voor het schilderwerk aan de scheepshuid had men een steun losgekoppeld en deze stelling sneller te kunnen verplaatsen. Zo kunnen kleine ondoordachte handelingen enorme gevolgen hebben!



(De 'CARDISSA' zonder opbouw aan de afbouwkade bij de RSV-werf te IJsselmonde.)

DE REDDINGBOTEN.

De reddingboten, twee stuks, zijn van belang om te overleven bij een scheepsramp. Niet alleen als het schip zou zinken, maar vooral bij brand. Staat een tanker in brand dan zal het vuur zich niet alleen beperken tot het schip alleen, maar kan zich ook uitbreiden over de golven rond het schip door uitgestroomde olie. In een opensloep zouden er dan geen overleving kansen zijn.



Aan deze redding/overleving boten, gebouwd bij firma Mulder & Rijke te IJmuiden, werd zelfs tijdens een NOS televisie programma aandacht besteed. Het zijn zelfkerende gesloten boten. Tijdens de proef met één van de boten in een plas van 150 m² brandende kerosine (7000 liter) werd de brandbestendigheid bewezen. Bij deze 10 minuten durende proef, bleef de motor draaien en steeg de binnentemperatuur slechts 5 graden Celcius, terwijl het zuurstofgehalte van de lucht niet merkbaar was verminderd. De boten hebben een eigen sprinkler installatie, waardoor de buitenzijde gekoeld kan worden. De motor voor de voortstuwing is een SABB watergekoelde dieselmotor, type 2 JHR, van 30 pk bij 1900 omwentelingen per minuut bij een snelheid van 6 knopen. De motor is uitgerust met een gesloten zoetkoelwater systeem, zodat deze gestart kan worden voordat de boot in het water ligt. Loskoppelen van het vier systeem kan van binnen uit de boot gebeuren.

Voor deze twee schepen werden reddingboten gebouwd met een lengte van 8,5 meter, een inhoud van 21,2 m³ voor 53 personen.