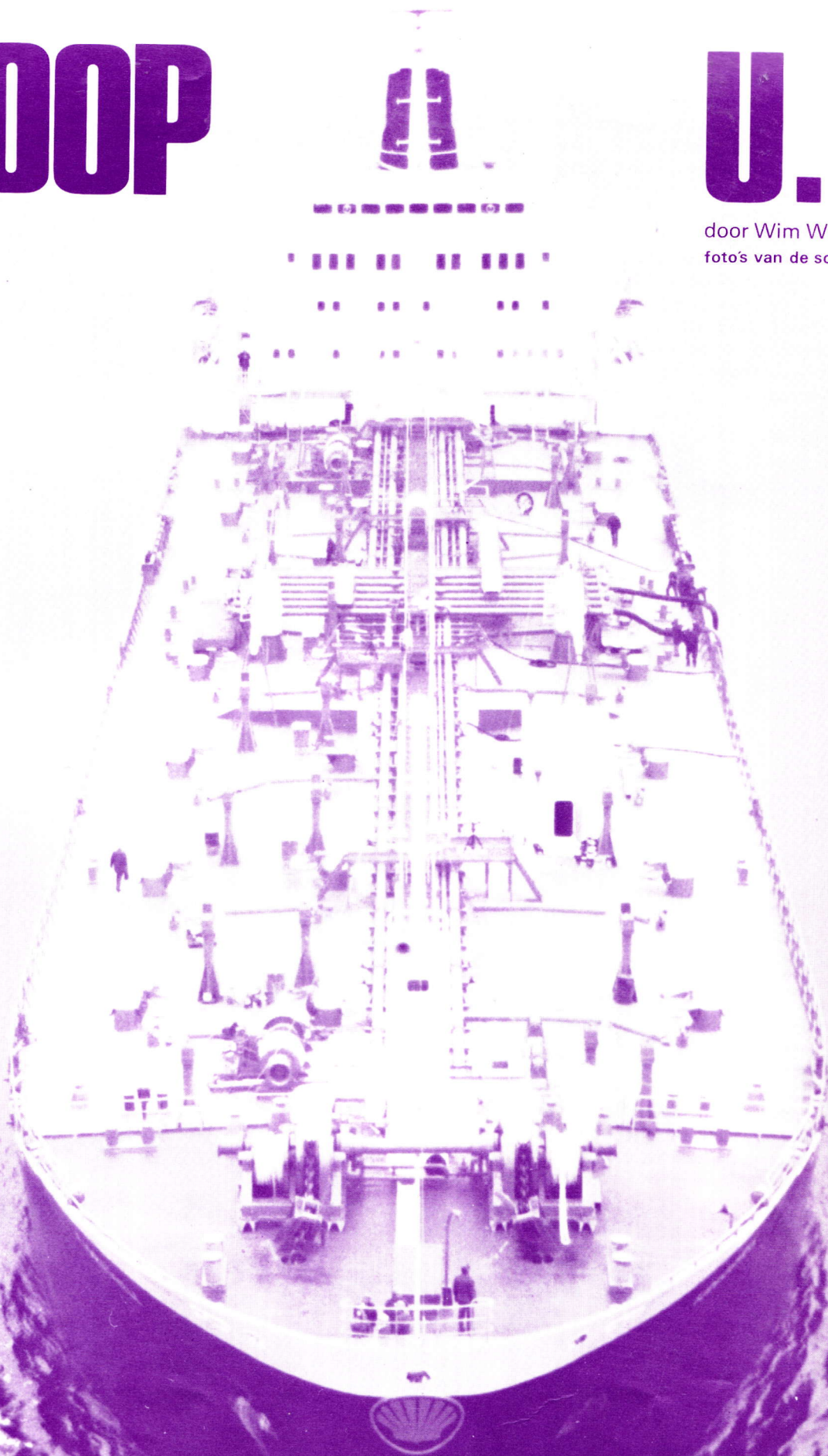


IK DOOP

U...

door Wim Wouters
foto's van de schrijver

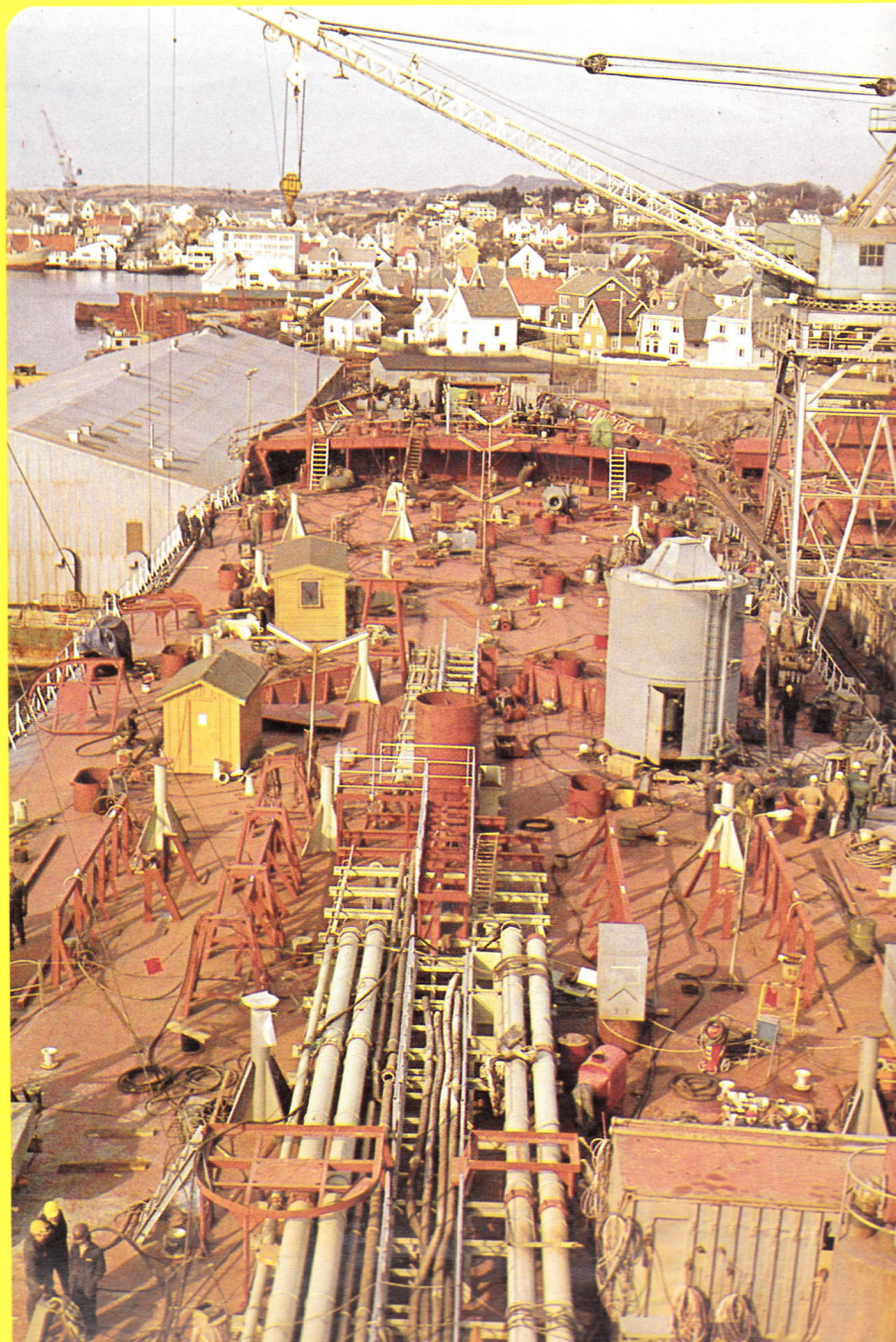




De „Fulgur” langs de afbouwkade van de werf

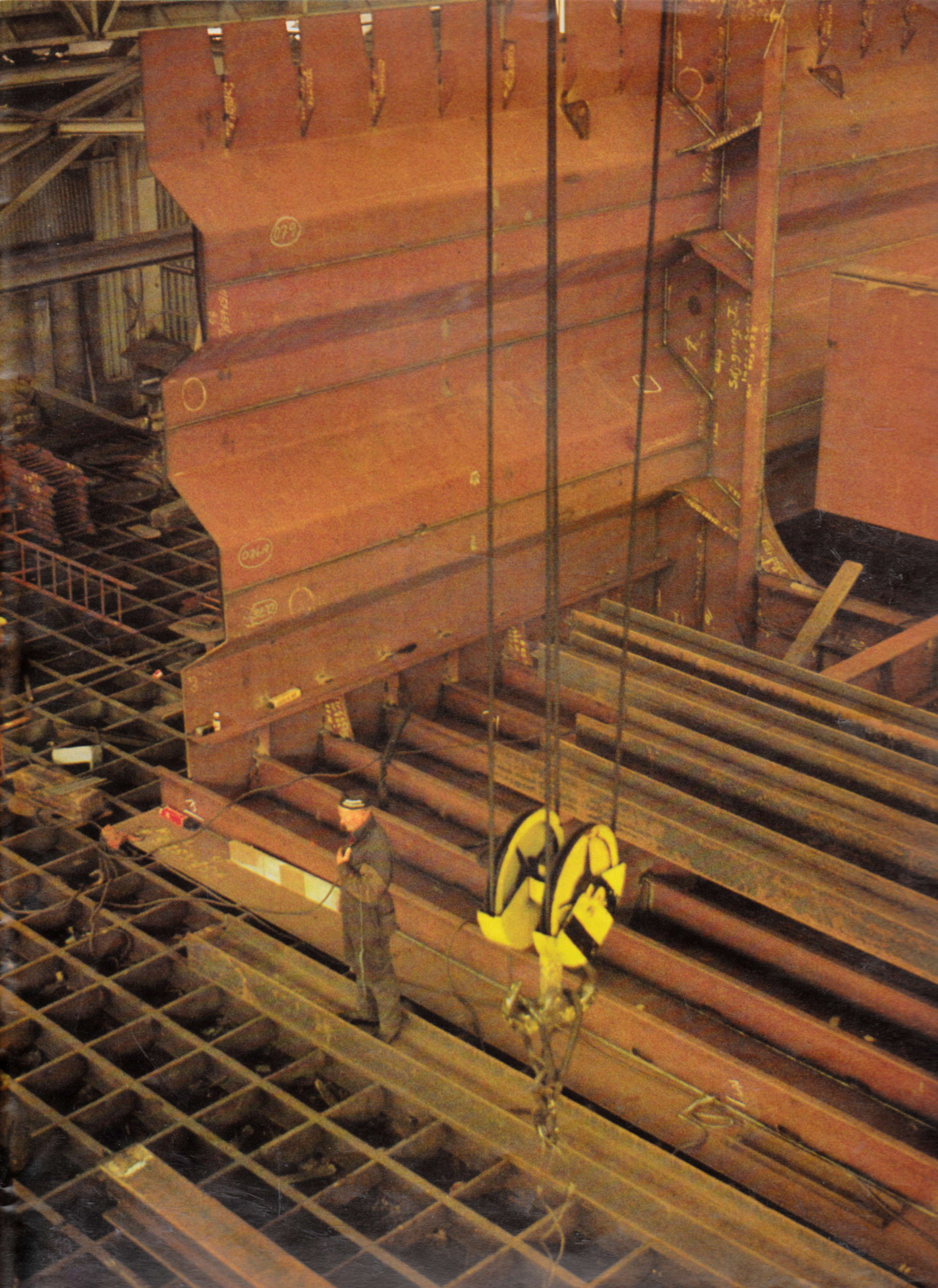


Boven: Het monteren van de verstelbare schroefladen van de „Fulgur”.



Rechts: Blik op het dek van de in aanbouw zijnde „Fulgur”

Rechterpagina: In de grote hal waarin o.a. de scheepsplaten op het



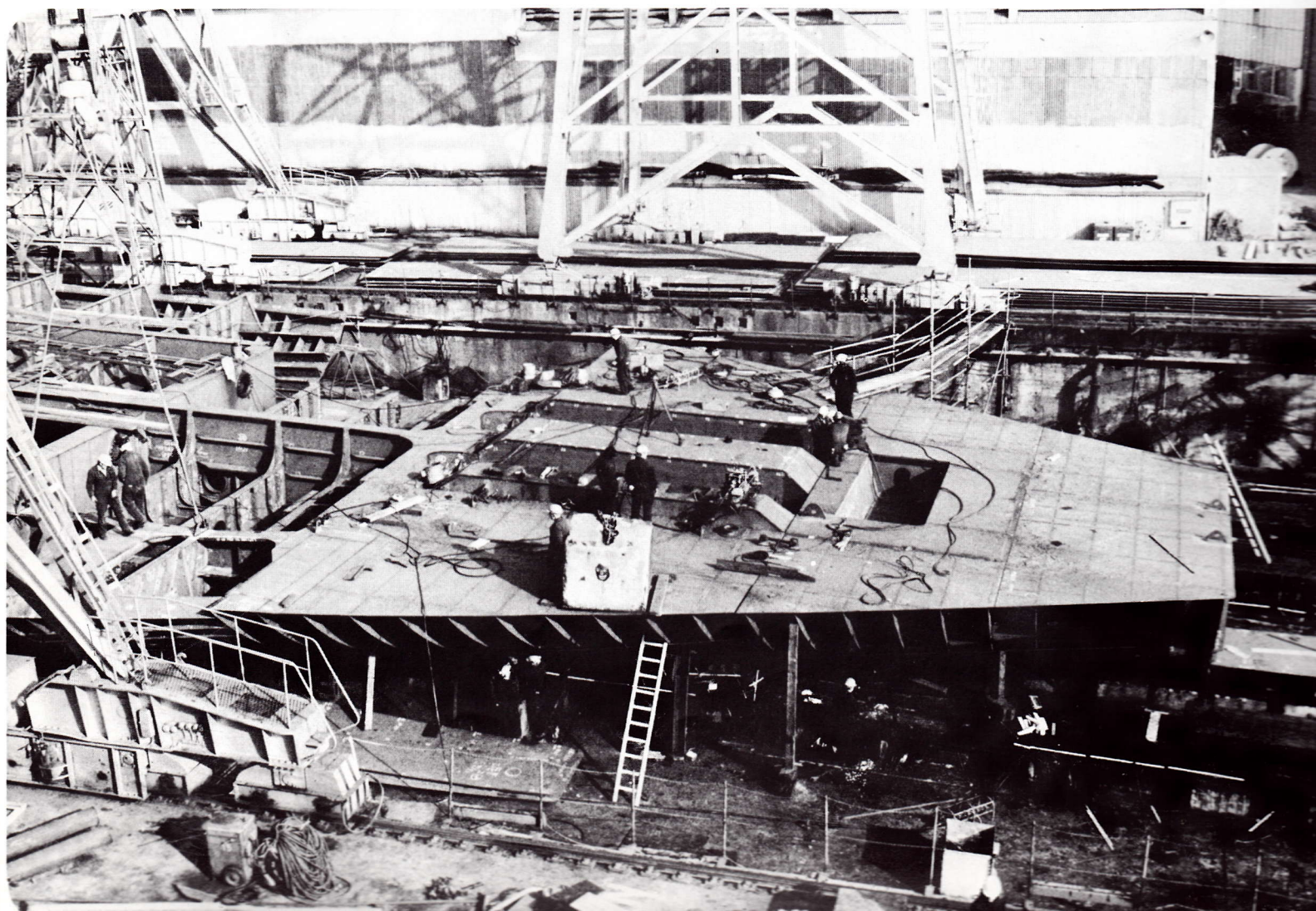
In een tijd waarin de vloeten van de verschillende rederijen van de Koninklijke/Shell Groep gestaag worden uitgebreid en vernieuwd — alleen al in 1975 zullen 17 schepen worden opgeleverd, van 32.000 ton draagvermogen tot 315.000 ton — klinkt in verschillende talen, op werven over de gehele wereld, wederom de bekende doopformule. In het huidige nieuwbouwprogramma zullen deze woorden waarmee een schip zijn naam ontvangt en de opvarenden goede reis wordt toegewenst, niet minder dan negen maal in het Noors klinken. Het is de — relatief gezien — kleine werf van Haugesund Mekaniske Verksted, op zo'n anderhalf uur varen van Stavanger, die begin vorig jaar de opdracht kreeg een serie produktentankers te bouwen van ongeveer 32.000 ton draagvermogen. Negen stuks, waarvan de eerste bestemd was voor de Noorse Shell, vier zijn voor de vloot van Shell Tankers (U.K.) Ltd. en vier voor de Nederlandse Groepsvloot, die vanuit het Hofplein-kantoor in Rotterdam wordt beheerd door Shell Tankers B.V.

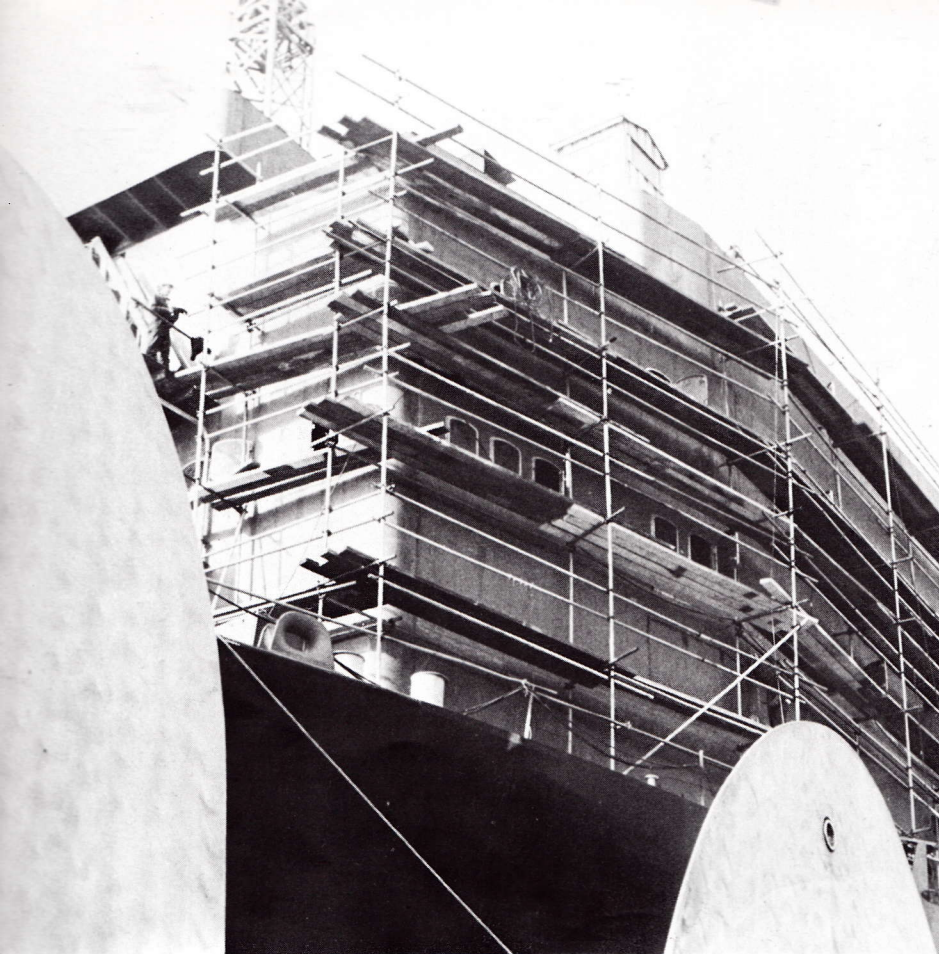
De eerste, ultra-moderne produktentanker is reeds een aantal maanden in de vaart. Onder de naam „Fjordshell” bedrijft zij voor Norske Shell in Oslo voornamelijk kustvaart in de Scandinavische wateren. De „Fulgur”, de eerste van de vier voor de Nederlandse Groepsvloot, bestemde schepen, is op 29 juni jl. in Haugesund gedoopt door Mevrouw E. L. Toxopeüs — Douwes Dekker, echtgenote van Group Research Co-ordinator Ir. E. J. G. Toxopeüs. Binnenkort vindt hiervan de officiële oplevering plaats, in oktober gevolgd door de oplevering van de „Felania”, de tweede nieuwe produktentanker voor de Nederlandse rederij van de Groep, die hiermede het 52ste schip aan haar vloot zal zien toegevoegd.

Produktentankers

De laatste jaren waren het steeds de grote ruwe-olietankers, wier bouw en vaart veel aandacht kregen in de wereldpers. Mammoets, behamots, en allerlei andere benamingen werden gebruikt om aan te geven hoe zeer de tonnage van dergelijke schepen in het laatste decennium is toegenomen. De meest correcte omschrijving blijft nog steeds VLCC, d.w.z. Very Large Crude Carrier, waarbij de tonnage in het midden wordt gelaten. Via de 70.000, 110.000 en 210.000 tons klasse groeide het draagvermogen van de ruwe-olietankers van de Shell naar 270.000 ton. Volgend voorjaar komen de eerste schepen van 315.000 ton. Voor de Franse Shell zijn zelfs twee schepen van 540.000 ton besteld, die zullen worden ingezet voor de vaart tussen het Midden-Oosten en de havens Le Havre en Fos bij Marseille. Toch mag niet worden vergeten, dat een groot deel van de schepen die in dienst van de Shell de wereldzeeën bevaren, geen ruwe-olietankers zijn, maar produktentankers. Schepen die de uit de ruwe olie vervaardigde produkten brengen van de raffinaderijen naar de gebruikers elders. Hun tonnage is kleiner. Voornamelijk zijn het de 13.000 en 18.000-tonners die zich van deze taak kwijten. Gezien het toenemen van de vraag naar olieprodukten en de „leeftijdsopbouw” van de vloot van eigen produktentankers, werd bij de vaststelling van het huidige nieuwbouwprogramma het besluit genomen ook een aantal nieuwe tankers voor produktenvervoer in bestelling te geven. Daarbij viel de keus op de werf in Haugesund. Deze werf, met een totaal aantal werklieden van ongeveer 1300, had de laatste jaren reeds een serie bulk-schepen en produktentankers gebouwd, respectievelijk in de tonnagelassen van 23.000 en 32.000 ton.

*De bouw van een tanker. Voor e
leek een verwarrende mengel
van mensen en materiaal.*





De achteropbouw van de „Fulgur”
op de steigers.

Seriebouw heeft niet alleen het voordeel dat de prijs aantrekkelijk is en de bouwperiode korter, voor de reder is er ook nog het bijkomende voordeel, dat reservedelen aan de wal vrijelijk aan de verschillende schepen kunnen worden geleverd.

Identiek

Met uitzondering van de „Fjordshell”, zijn de produktentankers van de nieuwe serie volkomen identiek. Men zou hierbij een vraagteken kunnen stellen. Niet alleen vraagt men zich af waarom dit schip geen schelpnaam heeft zoals thans bij alle Shell-tankers gebruikelijk is, doch ook waarom dit Noorse-vlagschip qua bouw afwijkt van de overige acht. Laten wij voorop stellen, dat zo’n dertig jaar geleden beslist niet alle tankers van de Groep een schelpnaam droegen. Combinaties met „Shell” kwamen nog veelvuldig voor, zoals „Silvershell”, „Goldshell”. Toch is de Noorse Shell-rederij thans wel de enige die deze gewoonte nog handhaaft. Maar „What’s in a name?” zou men kunnen zeggen. Het verschil met de overige produktentankers zit meer in de opbouw en in de uitrusting. Maar daarvoor heeft de „Fjordshell” ook een andere vaart, om de paar dagen een fjord in of een nauwe inham uit, waarbij zich veel grotere manoeuvreerproblemen voordoen dan in de internationale vaart, waarvoor de andere tankers bestemd zijn. Vandaar dat de Noorse nieuwbouwtanker is uitgerust met een boegschroef, waardoor het schip bijzonder behendig is en als het ware om zijn eigen as kan draaien. Bovendien, op een dergelijk, voornamelijk op korte reizen gebedigd schip kan ingevolge de Noorse wetgeving met een kleinere bezetting worden gevaren, reden waarom de accommodatie kleiner kon worden gehouden en de opbouw op het achterschip één dek minder telt dan de overige „F”-klassers. Zonder uitzondering krijgen alle schepen uit deze serie een naam die met een „F” begint. De „Fulgur”, eind juni gedoopt en binnenkort in de vaart, de „Faunus”, „Felania”, „Felipes”, „Ficus”, „Flammulina”, „Fossarina”, en de „Fusus”, die in snelle opeenvolging in de vaart zullen worden gebracht.

Gegevens

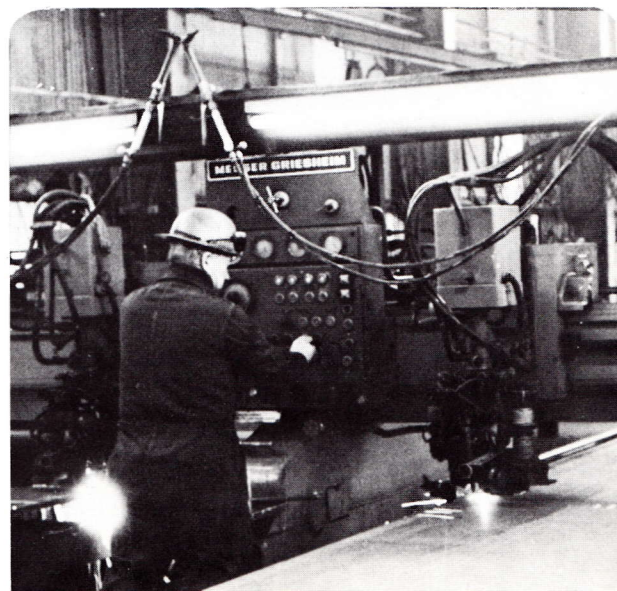
Zoals bij alle moderne olietankers, is ook op de „F”-klasse-schepen de gehele opbouw op het achterschip geconcentreerd. Door de relatief korte lengte van het schip lijkt de achteraccommodatie aanzienlijk hoger dan tot nu toe gebruikelijk was. De gegevens van deze nieuwe schepen zijn:

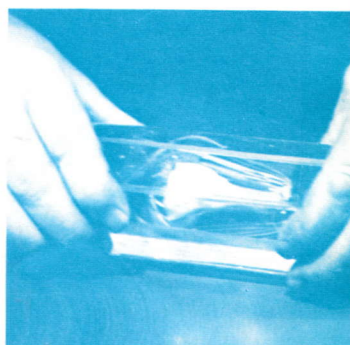
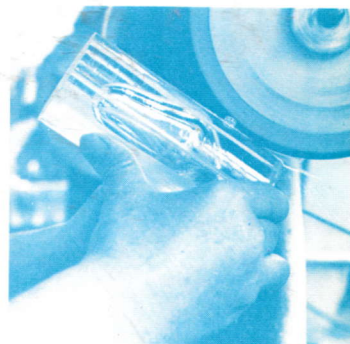
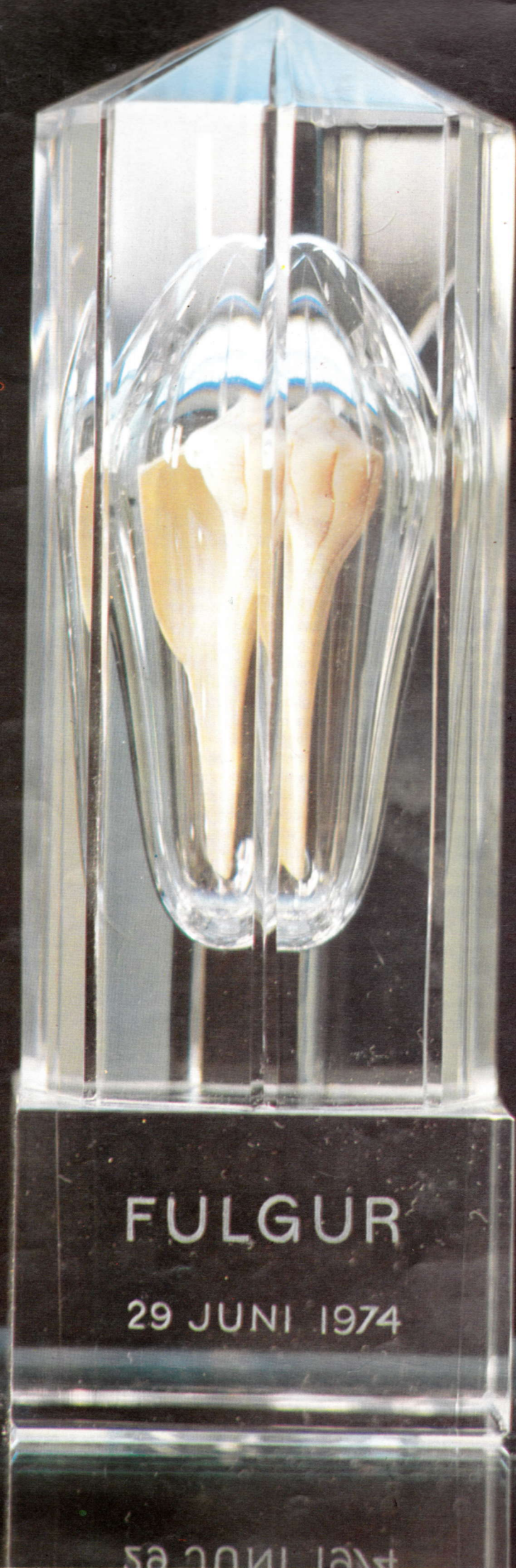
Lengte over alles:	170,688 meter
Lengte tussen loodlijnen	163,060 meter
Breedte	25,9 meter
Holte	15,290 meter
Diepgang (zomer)	11,330 meter
Draagvermogen	32.000 ton
Snelheid	15,5 mijl

Voortstuwing geschiedt door twee naast elkaar opgestelde 6-cilinder-, 4-takt-trunk-zuigermotoren van het fabrikaat M.A.N. De schroef is met verstelbare bladen uitgerust, die zowel vanaf de brug als vanuit de controlekamer kunnen worden bediend. Niet alleen mag de nautische en technische uitrusting van de „F”-klasse-tankers worden gerekend tot het laatste wat op dit gebied verkrijgbaar is, ook aan de verblijven van de opvarenden wordt bijzonder veel zorg besteed. De Noorse architectuur staat hiervoor garant. Ook qua indeling van de verblijven wijken deze schepen sterk af van de thans in de vaart zijnde produktentankers: de toprangen hebben behalve een dagverblijf en aparte slaapkamer tevens een eigen kantoorruimte. Maar ook bij de lagere rangen is sterk het principe doorgevoerd van een slaapkamer gescheiden van het dagverblijf. Alle opvarenden, tot die in de laagste rangen toe, beschikken over een gezellig ingericht eigen dag/slaapverblijf, met eigen toilet.

Het schip is ten behoeve van de opvarenden verder uitgerust met video-apparatuur, waarmede gedurende tien uur per week — in kleur — T.V.-programma’s „uit blik” worden vertoond. Voorzieningen worden getroffen om, wanneer het schip langs de kust vaart, het ook rechtstreeks kleuren-T.V.-programma’s te laten ontvangen. Als verdere mogelijkheid voor ontspanning is er, zoals op alle Shell-tankers van de Nederlandse vloot, een zwembad aan boord en verder zijn er faciliteiten om tafeltennis te spelen, te sjoelen, zich te verpozen met voetbalspel en vele andere spelen. Kortom, ook dank zij de bijzonder fraai verzorgde uitvoering van de gemeenschappelijke ruimten zal het prettig varen zijn op de nieuwe aanwinsten van de Shell-vloot.

Met behulp van door de computer gevoede bandjes wordt de automatische vlamsnijmachine bestuurd die — aan twee zijden — de scheepsplaten (in dit geval van de „Felania”) snijdt.





Links: Het geschenk voor de doopmoeder van de „Fulgur”, de schelp in een kristallen houder gevat.

Boven: Het bewerken van de kristallen houder.