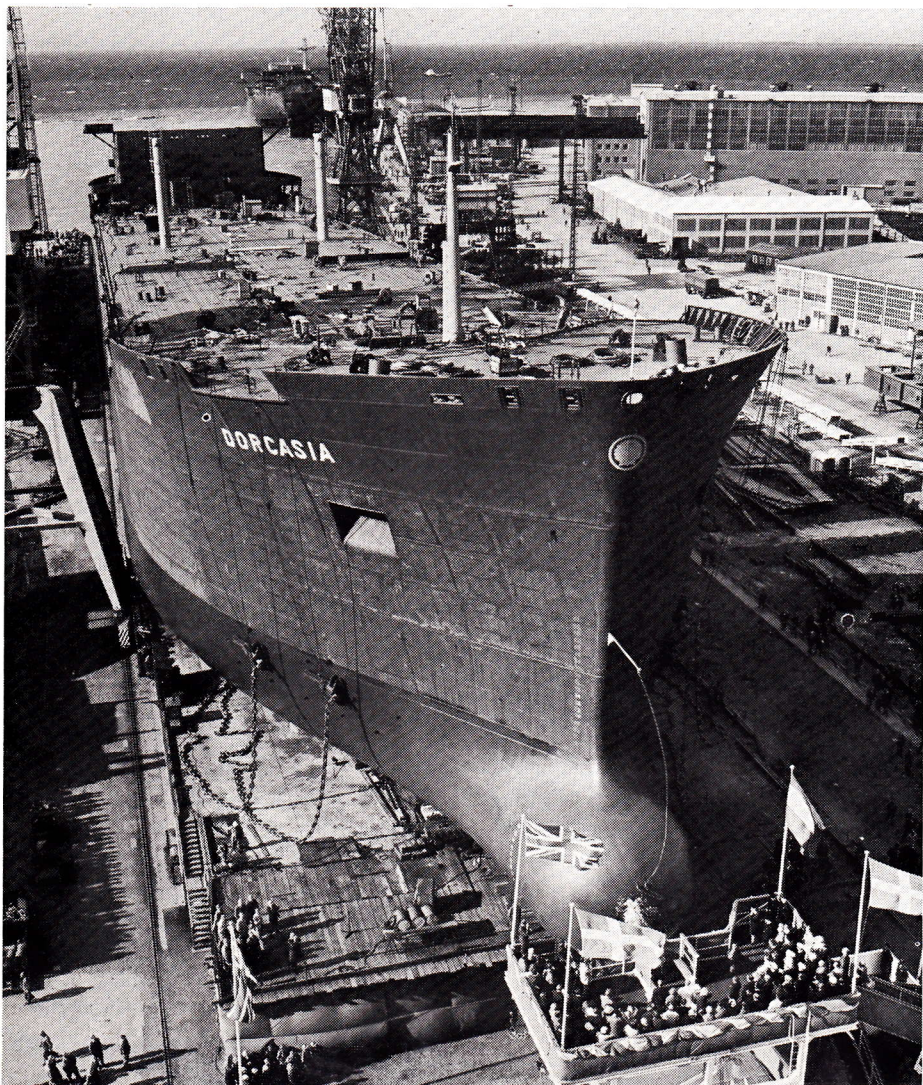


Het vierde schip van de „D-klasse” van Shell Tankers N.V., de „Dione”, vlak na de tewaterlating in het IJ

Ook in Zweden werd een 65.000-tonner tewatergelaten, de „Dorcasia”, die voor Shell Tankers U.K. Ltd. wordt gebouwd door de werf Kockum. Door het slechte weer kon het schip pas 24 uur na de doop het water in glijden. De werf had iets dergelijks al twee maal eerder meegemaakt en Shell Tankers al één keer



65.000-tons „Dione” tewatergelaten

Op 23 september is de 64.800 ton metende „Dione” te Amsterdam tewatergelaten. Dit tankschip is voor Shell Tankers N.V. in aanbouw bij de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij v.o.f.

De doop werd verricht door mevrouw A. F. W. Metz-Wemelsfelder, echtgenote van de Inspecteur-Generaal voor de scheepvaart.

Onder de vele aanwezigen bevonden zich ook Ir. L. E. J. Brouwer, President-Directeur van de „Koninklijke”, en zijn echtgenote.

De „Dione” zal over een paar maanden gereed zijn voor de proeftocht.

Direct na de tewaterlating werd de kiel gelegd voor een 105.000-tonner, de „Neverita”. Deze tanker, die binnen een jaar in de vaart moet komen, zal het grootste, ooit in ons land gebouwde schip zijn.

Bovendien werd bekendgemaakt dat de N.D.S.M. van Shell Tankers opnieuw opdracht had ontvangen voor de bouw van een 175.000-tonner, het derde schip van die grootte dat deze werf zal bouwen. De drie schepen zullen resp. worden opgeleverd tegen het einde van 1968, 1969 en 1970.

Zoals gebruikelijk, is ook deze tanker weer naar een schelp genoemd: de Dione Lupanaria, een dubbelkleppige Venus-schelp van 2 tot 4 cm, die zowel in de oostelijke Stille Oceaan als in de Caribische Zee wordt gevonden. De „Dione” is het laatste van vier schepen in de 65.000-tons klasse die Shell Tankers in Nederland heeft laten bouwen.

Op 2 mei leverde de N.D.S.M. de „Diloma” op, op 27 juni volgde de in Rotterdam gebouwde, „Diadema”. Het derde schip, de „Dosina”, wordt momenteel in Rotterdam afgebouwd. Deze drie schepen zijn zusterschepen, de „Dione” daarentegen is van een moderner ontwerp.

De romp heeft weliswaar dezelfde lengte en breedte en dezelfde vorm als de drie andere schepen, maar de constructie en indeling van het ladingtankedeel zijn ingrijpend gewijzigd.

Vermindering van het aantal tanks (die elk afzonderlijk dus grotere afmetingen hebben gekregen) en toepassing van staal van hoge treksterkte, maakten het mogelijk met een aanzienlijk lager staal-gewicht een casco van gelijke sterkte te bouwen als bij de drie voorgaande schepen. Volgens de contractcijfers zal bij een diepgang van 12,60 m het draagvermogen 64.800 ton moeten bedragen.

Verwacht mag echter worden dat tengevolge van verdere vereenvoudigingen, die later mogelijk bleken, het draagvermogen nog iets groter zal worden, zodat de „Dione” haar zusterschip „Diloma”, tot dusver het grootste bij de N.D.S.M. gebouwde schip, met enkele honderden tonnen zal overtreffen.

In zijn toespraak na de tewaterlating van de „Dione” vermeldde de Directeur van Shell Tankers N.V., de heer D. Rodenburg, nog enige bijzonderheden over de „Neverita”.

„Dit schip”, zo zei hij, „zal zodanig worden uitgerust dat het veilig met onbemande machinekamer zal kunnen varen. Onderhandelingen met de scheepvaart-autoriteiten om dit mogelijk te maken zijn reeds gaande en wij vertrouwen op een gunstig resultaat.

Om dit soort schepen te kunnen bevaren en te onderhouden, is een dringende aanpassing nodig van de opleiding en exameneisen voor officieren en scheepsgezellen, zodat niet uitsluitend de reder voor deze aanvullende training en kennis behoeft te zorgen, doch deze in de leerprogramma's wordt opgenomen. Ook wettelijke bepalingen en voorschriften zullen frequenter en meer dan voorheen dienen te worden aangepast aan de zich snel wijzigende technische omstandigheden en evolutie.”