

# C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL-TANKERS BV. (DEEL 1)

**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 scheepsschroef 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 m<sup>3</sup>, 3 tanks van 1100 m<sup>3</sup>, 10 tanks van 710 m<sup>3</sup>, 2 tanks van 100 m<sup>3</sup>, 2 tanks van 830 m<sup>3</sup>, 2 tanks van 1380 m<sup>3</sup>, 2 tanks van 1650 m<sup>3</sup> en zes tanks van 940 m<sup>3</sup> (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.

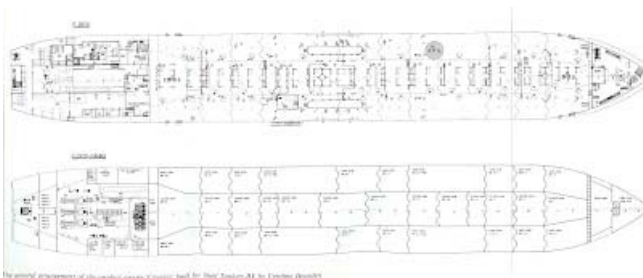


( Het m.s. CAURICA begint het aanzien van een tanker te krijgen terwijl aan de linkerzijde van haar de bouw van bouwnummer 987 het latere m.s. CARDISSA, het zusterschip, aardig opschiet.)

De opbouw bestaat uit 5 dekken, inclusief het stuurhuis.



De bediening van de machinekamer en bewaking hiervan, zoals de hoofdmotor, generatoren en andere noodzakelijke machineriën, geschiedt vanuit de airconditioned controlekamer op het eerste dek van de opbouw. Op dit dek bevinden zich verder de algemene kantoorruimte, het kantoor van de gezagvoerder, het kombuis, de eetsalon, rooksalon en scheepsbar.



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.ts. Lepton een vlcc. van 318.938 ton. Het schip werd in 1985 te Incheon te Zuid-Korea gesloopt.

( Deze afbeeldingen heb ik gekregen van de chef-nieuwbouw van de RSV-werf te Heusden.)

# C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL-TANKERS BV. (DEEL 2)

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 opgevaren.



Bij Werkendam werd de Merwede opgevaren en werd de Sliedrechtse brug gepasseerd. Bij Dordrecht werd de Noord opgevaren om bij Alblasterdam 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.

# C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL-TANKERS BV. (DEEL 3)

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 stuitte de 'Marsdiep' terug en gleeed vervolgens op de vloer van het droogdok, waarin ze samen met een Libische vrachtvaarder 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

zaterdag plaats had. Op werkdagen bevinden zich doorgaans 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.)

Intussen was de CARDISSA ook aan de afbouwkade afgemeerd en hadden we er een object bij gekregen.

### **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 m<sup>2</sup> 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 moter 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 m<sup>3</sup> voor 53 personen.

# C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL-TANKERS BV. (DEEL 4)

Na in het begin van deze afbouw periode op de RSV-werf verscheidene afbeeldingen van de bouw van de scheepsrompen, de doop en de tewaterlating van RSV te hebben verkregen, kreeg ik volledige toestemming om foto's te maken tijdens de gehele afbouw van beide schepen te IJsselmonde en te Botlek. Ik zou dan de werf ook afbeeldingen geven voor hun eigen gebruik.

Terwijl de afbouw van de 'CAURICA' tegen het eind stadium begon aan te lopen, moest alvorens de opbouw op de 'CARDISSA' geplaatst zou worden eerst te hoofdmotor op zijn fundatie in de machinekamer gezet worden. Kleinere machineriën waren reeds gemonteerd.



( In de vroege ochtend uren nadert een drijvende bok met in haar takels de Sulzer-hoofdmotor voor de 'Cardissa' de afbouwkade te IJsselmonde.)



( Hoe klein zijn de toekomstige opvarenden bij zo'n enorm gewicht in de takels.)



( Het plaatsen van de hoofdmotor voor de "CARDISSA" gezien vanaf de 'CAURICA'.)

Het plaatsen van de hoofdmotor is een stukje vakwerk werk, waarbij een zeer goede communicatie tussen de kraanmachinist op de drijvende bok, de man op het scheepsdek en de man in de machinekamer zeer punctueel en duidelijk moet zijn. Hierbij werden handy-talkies en fluitsignalen gebruikt.

( Zie voor verdere opnamen deel 5.)

# C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 5)

## *HET PLAATSEN VAN DE SULZER-HOOFDMOTOR.*



( De nog lege motorfundatie in de machinekamer waarop de hoofdmotor geplaatst moet worden.)



( De 5 cilinder RLB 66 Sulzermotor boven het gat in de machinekamer top.)

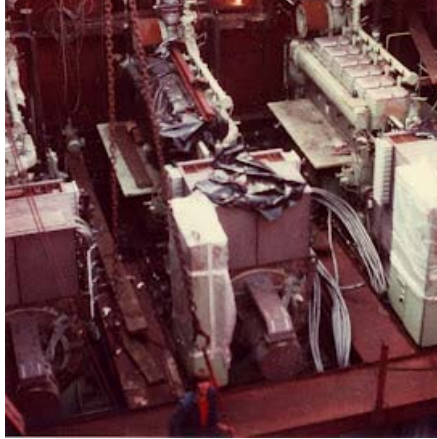




( Langzaam zakt de motor de machinekamer in.)



( Het duurde even, maar uiteindelijk staat de hoofdmotor op haar fundatie in de machinekamer.)



( Het dek met de drie motorgeneratoren voor de stroomvoorziening nog in de openlucht.)

**Alle** wanden en dekken staan in de machinekamer nog in de rode-menie. De wanden worden later wit geschilderd en de dekken donker groen. De overige werktuigen in een licht groene kleur en de leidingen in de code-kleur afhankelijk wat er doorheen stroomt.

# C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 6)

De afbouw van de 'CAURICA' begon langzaam tegen het einde aan te lopen. Intussen was ook al een klein deel van de afbouwploeg voor de 'CARDISSA' aan het Shell-team toegevoegd.

Intussen werd op de 'CARDISSA' de accommodatie geplaatst in drie kant en klare delen. Achter de accommodatie werd later het ketelhuis geplaatst. In dit ketelhuis was plaats voor twee olie gestookte thermischeolie-ketels en voor een thermischeolie-uitlaatgassenketel bij vol zeebedrijf.



Met deze thermischeolie werden de verwarming van de ladingtanks, machinekamer verwarming voor brandstof etc. en domestieke doeleinden gerealiseerd. Het waren dus volledig stoomloze schepen.



Onder het eerste accommodatiedek bevindt zich een open doorgang van bakboord- naar stuurboordzijde van het schip, afsluitbaar door twee zware dubbele deuren. Aan het plafond is een verplaatsbare kraan aan een rail bevestigd. Deze rail is aan beide zijden van het schip uitklapbaar tot drie meter buitenboord. Zo kan de kraan zware machinedelen voor de machinekamer aan boord hijsen en laten afzakken door een gas/waterdicht luik op het dek, dat toegang geeft tot de machinekamer en de zeer modern uitgevoerde machinekamer werkplaats.



( De 'CAURICA' gezien vanaf de 'CARDISSA'. )

Duidelijk was dat er bij de afbouw van de 'CARDISSA' rekening was gehouden met onze aanbevelingen. Een simpel voorbeeld was het bevoorradingsluik voor proviand boven het kombuis, dat in het ontwerp te klein was voor een standaard pallet en wat nu was aangepast.





Intussen werd aanboord van de 'CAURICA' die reeds voorzien was van brandstof, smeerolien en drinkwater, de ene test na de ander uitgevoerd om het schip gereed te maken voor de proefvaart op de Noordzee.



Helaas verliep de test van de slangenkraan aan dek uit op de nodige schade aan het schip en gelukkig geen persoonlijke ongelukken. Misschien was het een foutje in de berekening van de hefboom, maar er moest een nieuwe gemaakt worden door de leverancier SHF en ook de nodige schade aan de scheepshuid en de railing gerapareerd worden.

Intussen ging men verder met de bevoorrading van het schip om dit in de vaart te houden, van potlood tot sloopstros. Dit alles moest dan ook nog worden opgeborgen.

# C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 7)

In het droogdok van de RSV-Botlek werd de scheepshuid van de 'CAURICA' met hogedruk waterspuiten gereinigd, waarna de laatste anti aangroei verlaag werd aangebracht.



Intussen was ieder scheepshut voorzien van de nodige stapelbedden voor de broodnogige rust van de ruim 80 opvarenden die tijdens de proefvaart aan boord aanwezig zouden zijn.



( De Lips-scheepschroef steekt nog gedeeltelijk boven water uit.)



( De 'CAURICA' op de Nieuwe Waterweg op weg naar zee voor haar proefvaart.)

Voor deze proefvaart was ons nieuwbouw-team door Verolme ingehuurd om de brug- en de machiekamer wachten mee te lopen als ondersteuning. Het was voor ons tevens een prachtige gelegenheid om ervaring op te doen met het schip en haar installatie. Zo vertrok het schip via de Nw. Waterweg voor het eerst naar haar zilte ruime sop.



Eenmaal op zee liet het slechte najaarsweer niet lang op zich wachten en was het door de hoge zeegang niet mogelijk om na de eerste proefvaartdag een gedeelte van de overtollige "landrotten" bij Hoek van Holland op een boot over te zetten naar de wal.

Het eten tijdens de proefvaart werd verzorgd door een catering bedrijf en het was uitgebreid en smakelijk, maar door het slechte weer kwamen er steeds meer plaatsen vrij in de eetsalon. De zeeziekte had toegeslagen onder de "landrotten" en deze voerden de zeevissen volop.



( Een van de weinige mooie dagen tijdens de proefvaart.)

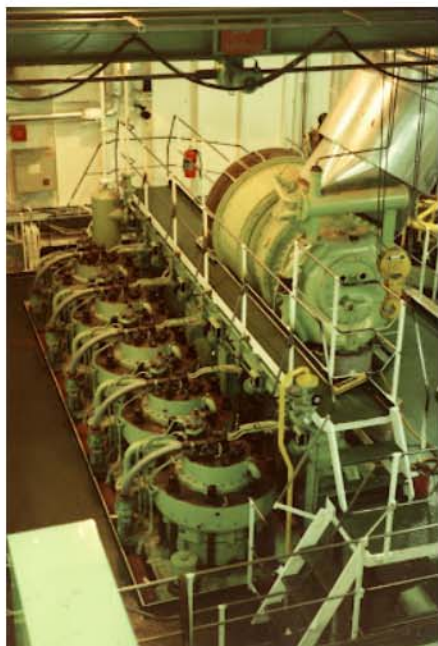
Na vijf dagen op zee te zijn geweest en al de testen naar wens volbracht te hebben keerden we terug naar de kade van RSV-Botlek. Het moet dan ook voor de nodige opvarenden en verademing zijn geweest weer voet aan wal te zetten na deze onstuimige zeedagen. Na het verwijderen van de stapelbedden kon begonnen met de laatste hand te leggen aan de inrichting van de hutten voor de opvarenden. Hier kwamen dan ook de Nederlandse Scheepsgezellen aan boord.

Intussen had ik het bericht ontvangen op 31-11-1982; dat ik aan boord zou blijven tot het schip in de vaart zou komen om me na een kort verlof op 01-02-1983 weer te werkgesteld te worden bij de afbouw en ingebruikneming van de 'Cardissa' te IJsselmonde.



# C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 8)

Het wachten op de eerste ladingorders voor de 'CAURICA' duurde langer dan verwacht, wat een tegenvaller was voor S.T.B.V. Maar deze tijd kon ook goed besteed worden aan boord. Zo verzochten wij, de scheepswerktuigkundigen aan boord, of het mogelijk was om onder begeleiding van een expert van de Koninklijke Maatschappij 'De Schelde' waar de hoofmotor was gebouwd, om een proefonderhoud aan de Sulzermotor uit te voeren.



(Een kijkje op de koppen- en de uitlaatgassen turboblower van de Sulzer-hoofdmotor aan boord de het m.s.Caurica.)

Onze wens werd ingewilligd en zo werd onder toezicht de cilinderkop verwijderd, de zuiger met zuigerstang en telescooppijpen getrokken en het drijfstanglager losgemaakt.



( Het trekken van de cilinderkop nummer 1 van de hoofdmotor.)



( De getrokken cilinderkop wordt op speciale steunen geplaatst.)



( De zuiger met drijfstang en telescooppijpen is uit de cilindervoering getrokken.)



(Het loslopen van de moeren van het drijfstanglager in het carter van de motor.)

Het was nieuw voor ons dat al de moeren hydraulische werden losgepompt en weer werden vast gezet.

Al de onderdelen werden na de uitgebreide instructie weer op hun plaats gemonteerd en wij waren weer een ervaring rijker geworden.

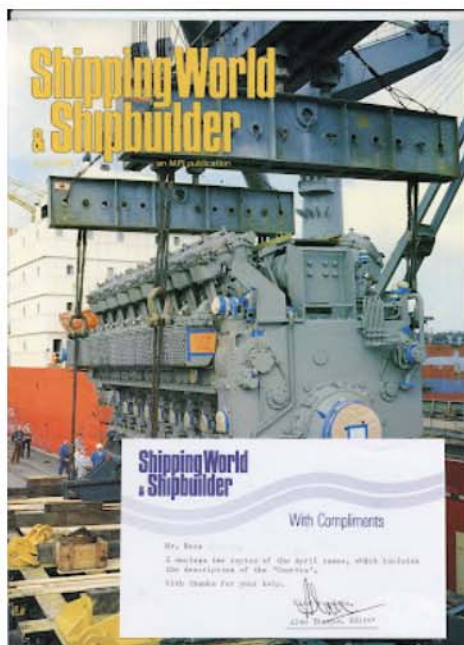
# 'ZIEN EN WETEN'. ? !

zaterdag 4 augustus 2012

## C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 9)


Tijdens de instructie operatie aan de hoofdmotor verscheen de redacteur van het Engelse tijdschrift SHIPPING WORLD & SHIPBUILDER aan boord van de 'CAURICA' om een technisch artikel te schrijven over de nieuwbouw van dit schip.

Het was een tegenvaller voor de heer Alan Thorpe dat zijn camera de geest gaf, maar voor hem was de redding nabij en werd hij naar mij doorverwezen voor opnamen van de nieuwbouw periode. Zo was hij in de gelegenheid diverse opnamen uit mijn collectie te selecteren en ik beloofde hem daarbij ook nog enige opnamen van ons werk aan de hoofdmotor. Zodra ik ze klaar had zou ik hem deze toesturen in de ruim gefrankeerde envelop die hij me verstrekke. Hij beloofde me als dank enige exemplaren van het tijdschrift toe te sturen.



SELECT YOUR LANGUAGE.

Google Translate

Select Language 

 Gadgets powered by Google

### Blogarchief

- ▶ 2013 (124)
- ▼ 2012 (183)
  - ▶ december (26)
  - ▶ november (26)
  - ▶ oktober (7)
  - ▶ september (8)
  - ▼ augustus (16)

ROTTERDAM TOEN EN NU.

HET WERELDMUSEUM. ROTTERDAM.

C-KLASSE. PARA-OEFENING BIJ GIBRALTAR.

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (SLOT).

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 17)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 16)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 15)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 14)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 13)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 12)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 11)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 10)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 9)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 8)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 7)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 6)

- ▶ juli (7)
- ▶ juni (12)
- ▶ mei (7)
- ▶ april (7)
- ▶ maart (17)
- ▶ februari (24)
- ▶ januari (26)

▶ 2011 (213)

▶ 2010 (301)

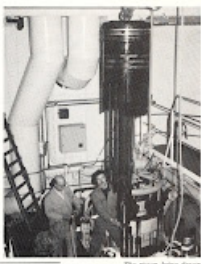


# 'CAURICA'

Sophisticated products carriers from Verolme Heusden

DELIVERED after December last year was the first of two 24 000 ton product carriers built for Shell Tankers BV by the Verolme Heusden yard, part of the Rijk group. The second vessel in the series, the 'Caurica' is due for delivery now. The 'Caurica' is one of the most sophisticated vessels ever built, having recently delivered to another owner with one of the most advanced container loading systems comprising approximately 71 sets of handling units in the cargo holds. The yard has produced in previously unknown series for a number of years including the 'Deek Express' series of which they are presently building the 'Deek Express 20'.

The vessel was built to comply with the rules of Lloyd's Register of Shipping class 100 A1, S.M.C., I.S.M.C. and also complies with the SOLAS, MARPOL 73/78 and the Nuclear Safety Shipping Inspection. The ship is a total of the modern type of steel hulls with the accommodation block, comprising five decks, including the wheelhouse, located aft with the discharge manifold located



The present cargo deck

### Principal particulars

Length, o.a.	168.75 m
Length, l.o.p.	160.00 m
Breadth	22.70 m
Depth	13.30 m
Displacement	14.12 m
Displacement, max.	16.48 m
Displacement, design	19.90 m
Displacement at max. loading	24.900 t
Engine	26 700 hp
Max. speed	16.4 knots

amidships. The cargo hold is divided into 29 cargo tanks and four ballast tanks. Water ballast is kept in two 'stand-by' tanks as well as in the forepeak. There are also two 'stand-by' tanks located immediately forward of the after collision bulkhead. The pump room is located aft of the ballast and ballast tanks in the main cargo space. The accommodation and dining of the vessel above the main deck level is all situated on board. Each cargo tank is equipped with its own submerged disposal cargo pump which is hydraulically driven. They are of various capacities — 28 x 200 m<sup>3</sup>, 1 set of 220 m<sup>3</sup> and four of 330 m<sup>3</sup> and repeat under a head pressure of 13 bar. All the cargo pumps and ballast pumps were supplied by Frank Madsen. There is a total of 11 km of heating coils onboard which are capable of heating the cargo to a temperature of 70°C. The cargo handling system was designed by British engineering company — Meek Engineering of Southampton. In case of fire there are fire Also fire monitors located at strategic points control the cargo tanks. The moving crane was supplied by Haldex and operates a winch which is mounted on the forward part, can swing 180° and is able to handle 100 tons. The vessel is a very special design and includes the latest operational and equipment necessary for safe



The vessel at sea trials

224 APRIL 1982 SHIPPING WORLD & SHIPBUILDING

### The main hull-to-hull Scharf system

The main hull-to-hull Scharf system is a unique design developed by Scharf and his team at the Scharf yard. It is a unique design which allows the vessel to be loaded and unloaded in a very efficient manner. The system is a unique design which allows the vessel to be loaded and unloaded in a very efficient manner.

### Main propulsion

The main propulsion system comprises a 26 700 hp engine which is a unique design developed by Scharf and his team at the Scharf yard. It is a unique design which allows the vessel to be loaded and unloaded in a very efficient manner.

### Other equipment

Other equipment in the engine room includes Diesel generating sets, air heaters, fresh water skid and a bilge water pump (mainly used).

### The complete system showing particularly the unique design of the machinery plant



APRIL 1982 SHIPPING WORLD & SHIPBUILDING 225

- 2009 (217)
- 2008 (24)

## COUNTER.



## Over mij

### Kees.

Ik ben in 1945 geboren. Na 32 jaar wereldwijd gewerkt te hebben voor een bekende energimaatschappij ben ik met vervroegd pensioen gekomen. Tijdens mijn werkperiode ruimschoots gelegenheid gehad om veel landen te bezoeken en hun culturen te leren kennen. Ruim 8 jaar in Indonesië doorgebracht en veel eilanden bezocht. Afgelopen jaren me verdiept in het persoonlijk computer gebeuren ivm het overstappen op digitale fotografie. Help ouderen met hun pc-problemen.

[Mijn volledige profiel weergeven](#)

Geplaatst door **Kees.** op 8/04/2012

Dit aanbevelen op Google

Geen opmerkingen:  
Een reactie plaatsen



Voer je opmerking in...

Reageer als: Google-account

**Publiceren**

Voorbeeld

## Links naar dit bericht

[Een link maken](#)

[Nieuwer bericht](#)

[Startpagina](#)

[Ouder bericht](#)

Abonneren op: [Reacties plaatsen \(Atom\)](#)

# 'ZIEN EN WETEN'. ? !

zondag 5 augustus 2012

## C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 10)

Intussen had op 24 december 1982, de dag voor Kerst, de overdracht plaats gehad van de 'CAURICA' van Verolme Scheepswerf Heusden aan Shell Tankers b.v. Op deze winterse ochtend werd er nog naarstig gewerkt om het schip rond het middaguur klaar te hebben voor dit belangrijke gebeuren. Maar het resultaat van de inspanning van vele honderden mensen van de werf, onderaannemers, het Shell Tankers bouwteam en talloze anderen mocht gezien worden




Op de scheepsbrug onder het toezien van de aanwezige pers werden de overdrachtcertificaten ondertekend door de heer A.Rijke, vice president van de Raad van Bestuur van Verolme Scheepswerf Heusden en de directeur van Shell Tankers b.v. de heer A.L.Rasterhoff. Beide heren lieten zich in hun toespraak lovend uit met dank en waardering voor degenen die bij de bouw van het schip betrokken zijn geweest en de goede onderlinge verstandhouding.



Na dit officiële deel werden de scheepsdocumenten en de maatschappijlag aan de

SELECT YOUR LANGUAGE.

Google Translate

Select Language 

 Gadgets powered by Google

### Blogarchief

- ▶ 2013 (124)
- ▼ 2012 (183)
  - ▶ december (26)
  - ▶ november (26)
  - ▶ oktober (7)
  - ▶ september (8)
  - ▼ augustus (16)
    - ROTTERDAM TOEN EN NU.
    - HET WERELDMUSEUM. ROTTERDAM.
    - C-KLASSE. PARA-OEFENING BIJ GIBRALTAR.
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (SLOT).
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 17)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 16)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 15)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 14)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 13)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 12)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 11)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 10)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 9)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 8)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 7)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 6)
  - ▶ juli (7)
  - ▶ juni (12)
  - ▶ mei (7)
  - ▶ april (7)
  - ▶ maart (17)
  - ▶ februari (24)
  - ▶ januari (26)
- ▶ 2011 (213)
- ▶ 2010 (301)

gezagvoerder overgedragen, waarbij hij het commando kreeg over het schip, dat aan de Shell-vloot was toegevoegd. Hierna vond de vlagwisseling plaats, de RSV-vlag werd getreken en onder een driewerf "Hoera" werd de Shell-vlag gehesen. Het schip zou de roepleetters RDJI dragen.



Na drie en halve week wachten op lading orders gingen dan uiteindelijk de trossen los en vertrok de 'CAURICA' naar Petit Couronne aan de Seine in Frankrijk om een gedeeltelijke lading smeerolie te laden voor haar eerste loshaven Las Palmas op Gran Canaria.

Uitzwaaien van je collegaas, waarmee je maanden had samen gewerkt voor de afbouw, de proefvaart en het in de vaart brengen van het schip. **BEHOUDEN VAART EN THUISKOMST!** Ik ging genieten van een kort winters verlof.



( Het m.s. CAURICA op zee.)

► 2009 (217)

► 2008 (24)

## COUNTER.



## Over mij

### Kees.

Ik ben in 1945 geboren. Na 32 jaar wereldwijd gewerkt te hebben voor een bekende energiemaatschappij ben ik met vervroegd pensioen gegaan. Tijdens mijn werkperiode ruimschoots gelegenheid gehad om veel landen te bezoeken en hun culturen te leren kennen. Ruim 8 jaar in Indonesië doorgebracht en veel eilanden bezocht. Afgelopen jaren me verdiept in het persoonlijk computer gebeuren ivm het overstappen op digitale fotografie. Help ouderen met hun pc-problemen.

[Mijn volledige profiel weergeven](#)



( De schelp genaamd 'CAURICA' waarnaar het schip is vernoemd.)

---

Geplaatst door **Kees**, op 8/05/2012

[Dit aanbevelen op Google](#)

**Geen opmerkingen:**

**Een reactie plaatsen**

Voer je opmerking in...

Reageer als:  

**Publiceren**

Voorbeeld

**Links naar dit bericht**

[Een link maken](#)

[Nieuwer bericht](#)

[Startpagina](#)

[Ouder bericht](#)

Abonneren op: [Reacties plaatsen \(Atom\)](#)



# 'ZIEN EN WETEN'. ? !

dinsdag 7 augustus 2012

## C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 11)

### DE CARDISSA.

Zoals afgesproken melde ik mij op 01 februari 1982, na een kort verlof, bij de afbouwploeg voor de 'CARDISSA' op de RSV-werf te IJsselmonde.

Natuurlijk was men geïnteresseerd naar het reiel en zeilen gedurende de afbouw van de 'CAURICA' en dat kon ik dan toelichten met behulp van de nodige opnamen in mijn tijdelijk fotoverslag.



Bij aankomst op de werf bracht ik eerst een bezoekje aan de afdeling beveiliging, waar na een praatje de naam 'CAURICA' op mijn toegangspasje voor mijn auto werd veranderd in 'CARDISSA', wat geen problemen verder opleverde.



De technische afbouw van de 'CARDISSA' verliep ruim op schema, maar alleen het schilderwerk buiten, het hoofddek en de accommodatie, liep ver achter door de winterse weersomstandigheden.

SELECT YOUR LANGUAGE.

Google Translate

Select Language

 Gadgets powered by Google

## Blogarchief

- ▶ 2013 (124)
- ▼ 2012 (183)
  - ▶ december (26)
  - ▶ november (26)
  - ▶ oktober (7)
  - ▶ september (8)
  - ▼ augustus (16)
    - ROTTERDAM TOEN EN NU.
    - HET WERELDMUSEUM. ROTTERDAM.
    - C-KLASSE. PARA-OEFENING BIJ GIBALTAR.
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (SLOT).
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 17)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 16)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 15)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 14)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 13)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 12)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 11)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 10)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 9)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 8)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 7)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 6)
  - ▶ juli (7)
  - ▶ juni (12)
  - ▶ mei (7)
  - ▶ april (7)
  - ▶ maart (17)
  - ▶ februari (24)
  - ▶ januari (26)
- ▶ 2011 (213)
- ▶ 2010 (301)





Zo vertrokken we dan met een zwarte opbouw en alleen het brughuis wit geschilderd van IJsselmonde naar de Botlek. Deze vaart ging met behulp van sleepboot assistentie en op eigen motor vermogen. Grote delen van het hoofddek waren afgedekt met kunststofzeilen om droog de isolatie te kunnen aanbrengen om de thermischeolie-leidingen.

Bij de doorvaart van de van Brienoordbrug waren wij de oorzaak van een enorme verkeersfile op de beide opritten van de brug.



Enmaal op de Botlek aangekomen werd het schip drooggelegd in het Prinses Beatrix Dok voor het laatste schilderwerk aan de scheepshuid en ander technisch onderhoud. Hier ruilde ik mijn pasje voor de Heusden-werf netjes in voor een pasje van RSV-Botlek.

▶ 2009 (217)

▶ 2008 (24)

## COUNTER.



## Over mij

### Kees.

Ik ben in 1945 geboren. Na 32 jaar wereldwijd gewerkt te hebben voor een bekende energiemaatschappij ben ik met vervroegd pensioen gegaan. Tijdens mijn werkperiode ruimschoots gelegenheid gehad om veel landen te bezoeken en hun culturen te leren kennen. Ruim 8 jaar in Indonesië doorgebracht en veel eilanden bezocht. Afgelopen jaren me verdiept in het persoonlijk computer gebeuren ivm het overstappen op digitale fotografie. Help ouderen met hun pc-problemen.

[Mijn volledige profiel weergeven](#)



Kizoa slideshow: **CARDISSA AFBOUW.** - Slideshow

---

Geplaatst door **Kees.** op 8/07/2012

Dit aanbevelen op Google

Geen opmerkingen:

Een reactie plaatsen

Voer je opmerking in...

Reageer als:  

**Publiceren**

Voorbeeld

Links naar dit bericht

[Een link maken](#)

[Nieuwer bericht](#)

[Startpagina](#)

[Ouder bericht](#)

Abonneren op: [Reacties plaatsen \(Atom\)](#)



# 'ZIEN EN WETEN'. ? !

dinsdag 7 augustus 2012

## C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 12)

### **DONKERE WOLKEN BOVEN RSV-CONCERN.**

Het was al dagelijks in het nieuws en uitgebreid in de kranten vermeld, dat het niet goed ging met de RSV-groep. Hoofdzakelijk de buitenlandse vestigingen van Verolme-Scheepsbouw werden met sluiting bedreigd door te weinig nieuwe orders en inversteringen in de scheepsbouw.

Geruchten deden de ronde; dat Heusden-Scheepswerf en de Kon. Schelde zich zouden losmaken uit de RSV-groep om te overleven. Begrijpelijk dat er enorme onrust heerste onder de werknemers, onderaannemers en de toeleverings bedrijven.

Zo kwam er grote druk op ieder mens te staan om het schip zo snel mogelijk af te bouwen.




Nadat de huid van het schip was gereinigd werd het dok afgedekt met zeilen om zo de vorstkou buiten te houden. Zo werd dan meter voor meter de laatste anti-aangroei verflaag op de scheepshuid aan gebracht.

Gelijkertijd werden de schroefbladen en het scheepsroer gedemonteerd om daarna de schroefas gedeeltelijk naar buiten te trekken. Dit was nodig om werk te kunnen verrichten aan de SKF-koppeling voor de tunnelas in de machinekamer. Na dat dit werk klaar was werden de schroefbladen en het roer weer gemonteerd en daar het verfwerk aan de scheepshuid klaar was kon het schip weer 'nat' gaan.

## SELECT YOUR LANGUAGE.

Google Translate

Select Language 

 Gadgets powered by Google

## Blogarchief

- ▶ 2013 (124)
- ▼ 2012 (183)
  - ▶ december (26)
  - ▶ november (26)
  - ▶ oktober (7)
  - ▶ september (8)
  - ▼ augustus (16)

ROTTERDAM TOEN EN NU.

HET WERELDMUSEUM. ROTTERDAM.

C-KLASSE. PARA-OEFENING BIJ GIBRALTAR.

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (SLOT).

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 17)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 16)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 15)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 14)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 13)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 12)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 11)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 10)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 9)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 8)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 7)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 6)

- ▶ juli (7)
- ▶ juni (12)
- ▶ mei (7)
- ▶ april (7)
- ▶ maart (17)
- ▶ februari (24)
- ▶ januari (26)
- ▶ 2011 (213)
- ▶ 2010 (301)



De spanningen rond het faillissement van Verolme liepen hoog op en zo liet Shell Tankers BV gerechtelijk beslag leggen op het schip. Reeds voor de proefvaart kwamen nu reeds de meest belangrijke scheepsgezellen aan boord om onze ploeg te versterken. Ook werd het al duidelijk dat we de proefvaart, die niet lang op zich liet wachten, met zoveel mogelijk eigen personeel zouden doen.

▶ 2009 (217)

▶ 2008 (24)

## COUNTER.



## Over mij

### Kees.

Ik ben in 1945 geboren. Na 32 jaar wereldwijd gewerkt te hebben voor een bekende energiemaatschappij ben ik met vervroegd pensioen gegaan. Tijdens mijn werkperiode ruimschoots gelegenheid gehad om veel landen te bezoeken en hun culturen te leren kennen. Ruim 8 jaar in Indonesië doorgebracht en veel eilanden bezocht. Afgelopen jaren me verdiept in het persoonlijk computer gebeuren ivm het overstappen op digitale fotografie. Help ouderen met hun pc-problemen.

[Mijn volledige profiel weergeven](#)

**Kizoa slideshow: CARDISSA DOK. - Slideshow**

Geplaatst door [Kees.](#) op 8/07/2012

Dit aanbevelen op Google



# Geen opmerkingen:

## Een reactie plaatsen

Voer je opmerking in...

Reageer als: Google-account 

**Publiceren**

Voorbeeld

## Links naar dit bericht

[Een link maken](#)

[Nieuwer bericht](#)

[Startpagina](#)

[Ouder bericht](#)

Abonneren op: [Reacties plaatsen \(Atom\)](#)

# 'ZIEN EN WETEN'. ? !

donderdag 9 augustus 2012

## C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 13)

### DE PROEFVAART.


De proefvaart vond plaats van 8 t/m 10 maart 1983. Het moet een macaber aanzien zijn geweest toen het schip met haar nog zwarte opbouw ( die nog wit moest worden) en haar zwarte hoofddek (dat nog groen moest worden) de Nieuwe Waterweg afvoer naar zee. Alvorens de zee op te varen werd er eerst een uitgebreide sloepenrol gehouden zodat iedere opvarende in geval van nood zijn plaats in een van de twee sloepen wist te vinden en hoe het zwemvest aan te trekken.



Enmaal op zee konden de proeven beginnen en die gingen dag en nacht door. Ondanks dat het schip officieel nog niet aan onze vloot toebehoorde draaiden zowel de gezagvoerder, de stuurlieden en de scheepwerktuigkundigen alle wachten op de brug of in de machinekamer mee. Een eigen proefvaart met eigen Shell personeel, buiten dan al die technici van vele leveranciers, de mensen van de Heusden-werf, kantoor mensen vanuit Londen en Rotterdam en de mensen van de Scheepvaartinspectie en Lloyd's. Zo hadden we ruim honderd mensen aan boord. Na de overdracht zouden we het schip in de vaart houden met geen twintig opvarenden.

SELECT YOUR LANGUAGE.

Google Translate

Select Language 

 Gadgets powered by Google

### Blogarchief

▶ 2013 (124)

▼ 2012 (183)

▶ december (26)

▶ november (26)

▶ oktober (7)

▶ september (8)

▼ augustus (16)

ROTTERDAM TOEN EN NU.

HET WERELDMUSEUM. ROTTERDAM.

C-KLASSE. PARA-OEFENING BIJ GIBRALTAR.

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (SLOT).

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 17)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 16)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 15)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 14)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 13)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 12)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 11)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 10)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 9)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 8)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 7)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 6)

▶ juli (7)

▶ juni (12)

▶ mei (7)

▶ april (7)

▶ maart (17)

▶ februari (24)

▶ januari (26)

▶ 2011 (213)

▶ 2010 (301)

▶ 2009 (217)

▶ 2008 (24)



De weergoden werkten op deze proefvaart goed mee en zo konden we na de eerste dag al wat 'landrotten' naar huis sturen met de reddingsboot Koniging Juliana voor de kust van Hoek van Holland. Al de proeven verliepen naar wens gedurende deze proefvaart.

Het catering bedrijf had weer voor een gevarieerde en smakelijke hap gezorgd en voor hen die niet gewoon tijdens de tafeluren konden eten was er altijd wat om te eten, want varen met een lege maag gaat niet.



Doordat we nu zelf de wachten 100% meedraaiden raakten we meer en meer vertrouwd met het schip en haar instrumentatie.

Op de derde dag keerden we in de avond terug naar de Botlek met een zeer tevreden nieuwbouw-coördinator. Na nog wat kleinigheden die verholpen moesten worden zou het schip aan onze vloot worden toegevoegd.

## COUNTER.



## Over mij

**Kees.**

Ik ben in 1945 geboren. Na 32 jaar wereldwijd gewerkt te hebben voor een bekende energiemaatschappij ben ik met vervroegd pensioen gegaan. Tijdens mijn werkperiode ruimschoots gelegenheid gehad om veel landen te bezoeken en hun culturen te leren kennen. Ruim 8 jaar in Indonesië doorgebracht en veel eilanden bezocht. Afgelopen jaren me verdiept in het persoonlijk computer gebeuren ivm het overstappen op digitale fotografie. Help ouderen met hun pc-problemen.

[Mijn volledige profiel weergeven](#)



Eenmaal terug gemeerd te zijn aan de kade, was het van belang dat zo snel mogelijk de hutten voor de opvarenden gereed gemaakt werden. s'Nachts bleven er reeds bij toebeurt enige opvarenden aan boord om het schip te bewaken, want met het faillissement van Verolme in het vooruitzicht wenste iedere onderaannemer zijn goederen veilig te stellen en van boord te halen.



Tijdens ons verblijf op de Botlek werden we een zeer geziene klant bij de 'Doe het zelf' winkel in Rozenburg. Want wie zou de inrichting van onze gemeenschappelijke kantoorplanningruimte gaan verzorgen? Zo werden er diverse ideeën naar voren gebracht en de nodige schetsen gemaakt waarna het benodigde materiaal werd uitgemeten. Machinaal gereedschap wat we thuis hadden werd meegebracht en al het overige materiaal werd op scheepsbudget gekocht. Zo werden er rond de vast opgestelde tafel, die te weinig ruimte bood voor alle aanwezigen, tegen de wand eromheen een zitboekenkast gebouwd. Onderin de benodigde ruimte om de nodige instructie boekwerken op te slaan en de bovenkant op een goede zithoogte, waarop t.z.t wel wat zitkussens zouden worden gemonteerd. We stonden versteld van onze eigen creatief werk. Een ruim werkblad voor de hoofdwerktuigkundige en de eerste stuurman tegen het voorschot voor hun computers etc. met opberg ladenkasten er onder.

De gezagvoerder die een eigen klein kantoor had op het zelfde dek en waar snel aan voorbij werd gelopen ondanks het gebruikelijke naamplaatje boven de deur, zoals boven iedere deur aan boord van een schip, kreeg een (kopstoot vrij opgehangen) smeedijzeren

---

Geplaatst door **Kees**, op 8/09/2012

Dit aanbevelen op Google

## Geen opmerkingen:

## Een reactie plaatsen

Voer je opmerking in...

Reageer als: Google-account 

**Publiceren**

Voorbeeld

## Links naar dit bericht

[Een link maken](#)

[Nieuwer bericht](#)

[Startpagina](#)

[Ouder bericht](#)

Abonneren op: [Reacties plaatsen \(Atom\)](#)



# 'ZIEN EN WETEN'. ? !

vrijdag 10 augustus 2012

## C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 14)

### DE LAATSTE LOODJES.

Verolme werd failliet verklaard. Zo gingen we dat weekeinde niet allemaal naar huis, maar haalden met behulp van een kraanmachinist al de verf en onderdelen van de werfkade en stouwen dit veilig weg in het drummenruim. Hier kon dan geen beslag meer opgelegd worden.



(Tussen de regenbuiën door werd er een poging gedaan om de accommodatie wit te schilderen op de Botlek.)


Zo kwamen in het begin van de nieuwe werkweek enige onderaannemers niet opdagen om hun werk af te maken, daar ze van Verolme geen geld zouden krijgen. Het was nu aan ons om deze bedrijven te benaderen, wat leukte door de verzamelde visitekaartjes, om als nog het werk af te maken en dat Shell Tankers BV gerant stond voor de betaling. Ze kregen deze garantie later ook schriftelijk nadat hun werk naar onze bevrediging klaar was en hun werkbrief door ons was ondertekend en van een scheepsstempel was voorzien door de gezagvoerder.



(Met alleen de voorzijde van de opbouw wit lijkt het al heelwat voor het aangezicht.)

SELECT YOUR LANGUAGE.

Google Translate

Select Language 

 Gadgets powered by Google

## Blogarchief

- ▶ 2013 (124)
- ▼ 2012 (183)
  - ▶ december (26)
  - ▶ november (26)
  - ▶ oktober (7)
  - ▶ september (8)
  - ▼ augustus (16)

ROTTERDAM TOEN EN NU.

HET WERELDMUSEUM. ROTTERDAM.

C-KLASSE. PARA-OEFENING BIJ GIBALTAR.

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (SLOT).

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 17)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 16)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 15)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 14)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 13)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 12)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 11)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 10)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 9)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 8)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 7)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 6)

- ▶ juli (7)
- ▶ juni (12)
- ▶ mei (7)
- ▶ april (7)
- ▶ maart (17)
- ▶ februari (24)
- ▶ januari (26)

▶ 2011 (213)

▶ 2010 (301)

Intussen waren we met man en macht in de weer met de bevoorrading van het schip aan boord te zetten en op de juiste plaats op de bergen.

Tijdens deze bedrijvigheid op 16 maart 1983 vond in de middag de overdracht van het schip plaats, van de Heusden-werf aan Shell Tankers BV. Bij het betreden van het schip maakte de heer Van Mourik van de Heusden-werf de volgende opmerking tegen ons; "De overdracht tekenen is voor hen met de witte borden en schone handen, maar de eer is voor jullie!"



(Het vlaggen naamsein van de 'CARDISSA' met de roepletters PDJE.)

Tussen de regenbuiën door was toch de accommodatie wit geschilderd. Maar de rest zou op zich laten wachten.

Het werd voor hen die steeds overnacht hadden in het hotel dan ook de laatste avond dat we daar zouden eten en overnachten. We waren er door de maanden kind in huis geworden en stonden zelfs achter de bar om op drukke momenten even bij te springen. We hadden dan ook voor de eigenaar en zijn formidabele kok een leuk aandenken samengesteld en zelf werden we vergast op een geweldig afscheids eten met wijn. Het werd een gezellige (maar late) afscheidsavond.



## COUNTER.



## Over mij

### Kees.

Ik ben in 1945 geboren. Na 32 jaar wereldwijd gewerkt te hebben voor een bekende energiemaatschappij ben ik met vervroegd pensioen gegaan. Tijdens mijn werkperiode ruimschoots gelegenheid gehad om veel landen te bezoeken en hun culturen te leren kennen. Ruim 8 jaar in Indonesië doorgebracht en veel eilanden bezocht. Afgelopen jaren me verdiept in het persoonlijk computer gebeuren ivm het overstappen op digitale fotografie. Help ouderen met hun pc-problemen.

[Mijn volledige profiel weergeven](#)

(De ruime overzichtelijk opgestelde machinecontrolekamer.)

De komende dagen gingen we met toebeurt naar huis om onze koffers te pakken met al dat wat we nodig hadden voor het komende vaarcontract aanboord van de 'CARDISSA'. Het was dan ook voor de familie leden die ons terug brachten naar het schip met onze bagage een mooie gelegenheid om met het schip kennis te maken.



Over de ruimte van onze accommodatie hadden we niets te klagen en met wat planten en versieringen aan de wanden werd het een gezellige ruimte om je eigen terug te trekken voor studie, brieven schrijven en een goede slaaprust, niet in een kooi maar in een ruime tweifelaar.

**Kizoa slideshow: DE NIEUWBOUW BEDRIJVEN.** - *Slideshow*

Dit is meer een kleine verzameling van visitekaartjes en stickers van de bedrijven die aan de bouw van de twee schepen hebben meegewerkt.

---

Geplaatst door **Kees**, op 8/10/2012

Dit aanbevelen op Google

## Geen opmerkingen:

## Een reactie plaatsen

Voer je opmerking in...

Reageer als:  

**Publiceren**

Voorbeeld

## Links naar dit bericht

[Een link maken](#)

[Nieuwer bericht](#)

[Startpagina](#)

[Ouder bericht](#)

Abonneren op: [Reacties plaatsen \(Atom\)](#)



# 'ZIEN EN WETEN'. ? !

zondag 12 augustus 2012

## C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 15)

### LADINGORDERS EN WERKENDE PASSAGIERS.

Tot ieders verbazing kregen we reeds ladingorders ondanks dat het schip niet geheel was afgeschilderd en dat moest dan maar gedurende de vaart gaan gebeuren. Er werd een contract afgesloten met de schildersploeg die dan hals overkop werden voorzien van de benodigde vaardocumenten, zoals het 'zeemansboekje' om aan te monteren.



(Een kijkje op de koppen van de hoofdmotor en het dek met de drie motorgeneratoren.)


Zo werden de niet gebruikte hutten klaar gemaakt voor de schildersploeg die dan met ons mee zouden varen tot hun werk klaar was. Deze 'landrotten' moesten dan ook nog zeebenen krijgen, wat de één beter afging dan de ander.



(De dubbel uitgevoerde stuurmachine installatie van DONKIN en de drinkwater productie-installatie van PROMAC.)

SELECT YOUR LANGUAGE.

Google Translate

Select Language 

 Gadgets powered by Google

## Blogarchief

- ▶ 2013 (124)
- ▼ 2012 (183)
  - ▶ december (26)
  - ▶ november (26)
  - ▶ oktober (7)
  - ▶ september (8)
  - ▼ augustus (16)

ROTTERDAM TOEN EN NU.

HET WERELDMUSEUM. ROTTERDAM.

C-KLASSE. PARA-OEFENING BIJ GIBRALTAR.

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (SLOT).

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 17)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 16)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 15)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 14)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 13)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 12)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 11)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 10)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 9)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 8)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 7)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 6)

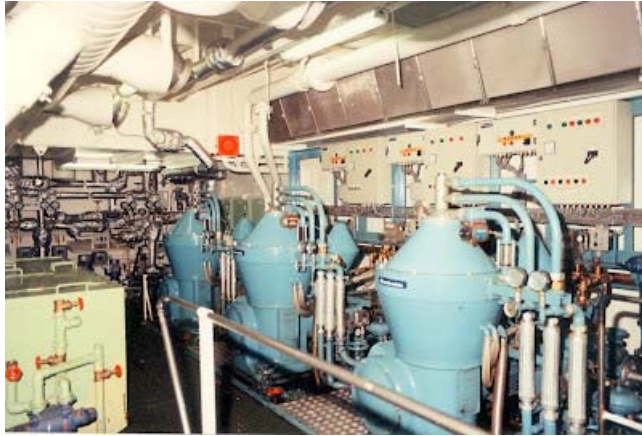
- ▶ juli (7)
- ▶ juni (12)
- ▶ mei (7)
- ▶ april (7)
- ▶ maart (17)
- ▶ februari (24)
- ▶ januari (26)

▶ 2011 (213)

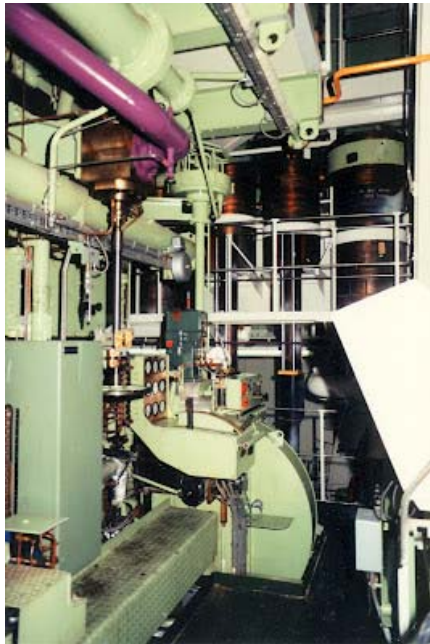
▶ 2010 (301)

Onze ladingorders waren als volgt; laden te Petit Couronne in Frankrijk voor Abidjan in Ivoorkust, Port Gentil in Gabon en Lissabon in Portugal.

Zo vertrok de 'CARDISSA' aan haar eerste reis en haar zwarte dek trok de nodige belangstelling. Franse sensatie kranten wisten te vermelden, dat het dek zwart was geworden door een brand, maar wij wisten gelukkig wel beter.



(De brandstof- en smeerolie centrifuges van ALVA-LAVAL in de gesloten centrifugekamer in een deel van de machinekamer.)



(De nood-manoeuvrerplaats voor de hoofdmotor op het laagste machinekamer dek.)

Bij goed weer werd en aan dek geschilderd, wat er niet inzat het begin van de reis door het slechte weer in de Golf van Biskaye, en verder in de machinekamer. De onderlinge verstandhouding met de schildersploeg was goed. Al de leidingen in de machinekamer werden gemerkt zodat ze in de juiste kleur geschilderd werden en zo ook de afsluiters aan dek.

## COUNTER.



## Over mij

### Kees.

Ik ben in 1945 geboren. Na 32 jaar wereldwijd gewerkt te hebben voor een bekende energiemaatschappij ben ik met vervroegd pensioen gegaan. Tijdens mijn werkperiode ruimschoots gelegenheid gehad om veel landen te bezoeken en hun culturen te leren kennen. Ruim 8 jaar in Indonesië doorgebracht en veel eilanden bezocht. Afgelopen jaren me verdiept in het persoonlijk computer gebeuren ivm het overstappen op digitale fotografie. Help ouderen met hun pc-problemen.

[Mijn volledige profiel weergeven](#)



Tijdens een rustig moment in de haven van Port Gentil te Gabon maakten we van de gelegenheid gebruik om één van de twee reddingboten te strijken en er een proefvaart mee te maken. In geval van nood wisten we dan hoe alles werkte en hoe we er mee om konden gaan. SAFETY FIRST stond hoog in ons vaandel aan boord.

---

Geplaatst door [Kees](#), op 8/12/2012

Dit aanbevelen op Google

## Geen opmerkingen:

## Een reactie plaatsen

Voer je opmerking in...

Reageer als:  

**Publiceren**

Voorbeeld

## Links naar dit bericht

[Een link maken](#)

[Nieuwer bericht](#)

[Startpagina](#)

[Ouder bericht](#)

Abonneren op: [Reacties plaatsen \(Atom\)](#)





# 'ZIEN EN WETEN'. ? !

zondag 12 augustus 2012

## C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 16)

Dit volgende verslag stuurde ik op aan onze redacteur van het maatschappijblad 'SCHIP en KA'.

Ondanks mijn jaren lange werkervaring aan boord van schepen en regelmatig de evenaar gepasseerd te zijn. Zelfs Neptunes feesten te hebben georganiseerd. Kwam men er aan boord van de 'CARDISSA' er achter dat ik nog nooit gedoopt was door Neptunes. Dit keer moest ik er ook aan geloven, maar met mij vele anderen en zo ook de schildersploeg. Zo werden er reeds de meest gruwelijke verhalen in de omloop gebracht door hen die reeds gedoopt waren en zo wijs waren het certificaat mee te varen. Geen groter vermaak dan leedvermaak!, maar een traditie nog steeds in ere gehouden bij het passeren van de Evenaar.

### **OPVARENDEN 'CARDISSA' DOOR NEPTUNES AANVAARD.**

Geteisterd door zee , weer en wind tijdens de vaart in de Golf van Biskaye doorstond de 'CARDISSA' de beproevingen van de weergoden. Maar hoe zat het met de god der zeeën? Accepteerde deze wel de opvarenden van het nieuwe schip?

Zo gebeurde het dat het schip en zijn opvarenden, onderweg van Abidjan naar Port Gentil, stilletjes de Evenaar overschreed. Niettegenstaande het constante toerental van de hoofdmotor, het huilende geluid van de schuurtollen en het tikken van de verfspuiten, ontging het Neptunes dit passeren van de Evenaar niet. Plotseling hing er dan ook aan het aanplakbord een van zeewater door drenkte mededeling dat Zijne Koninklijke Hoogheid Neptunes het schip zou bezoeken bij het wederom overschrijden van de Evenaar op de terugweg.

De mededeling was voorzien van het opschrift:


***'IK, NEPTUNES, Heerser over de oceanen en aanverwante zeeën zal het m.s. 'Cardissa' aandoen om de daar aanwezigen landrotten en zoetwatergasten te dopen na een beproeving van bekwaamheid. Zij die niet meedoen zullen niet beschouwd worden als onderdanen van Neptunes 'Koninkrijk'.***



(Bij het wederom overschrijden van de Evenaar op 7 mei 1983 verscheen de god der zeeën Neptunes en zijn gemalin Amalia aan boord.)

SELECT YOUR LANGUAGE.

Google Translate

Select Language 

 Gadgets powered by Google

## Blogarchief

- ▶ 2013 (124)
- ▼ 2012 (183)
  - ▶ december (26)
  - ▶ november (26)
  - ▶ oktober (7)
  - ▶ september (8)
  - ▼ augustus (16)

ROTTERDAM TOEN EN NU.

HET WERELDMUSEUM. ROTTERDAM.

C-KLASSE. PARA-OEFENING BIJ GIBRALTAR.

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (SLOT).

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 17)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 16)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 15)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 14)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 13)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 12)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 11)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 10)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 9)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 8)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 7)

C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 6)

- ▶ juli (7)
- ▶ juni (12)
- ▶ mei (7)
- ▶ april (7)
- ▶ maart (17)
- ▶ februari (24)
- ▶ januari (26)

▶ 2011 (213)

▶ 2010 (301)

Het was dus kiezen of delen voor de opvarenden. Velen liepen dan ook met pijn in hun buik, na het aanhoren van de meest schrikrijke verhalen van diverse opvarenden die reeds eerder door de zeegod waren gedoopt. Gelukkig bleek Neptunes rekening te houden met de drukke werkzaamheden aan boord, zoals het schilderwerk om van deze uit Rotterdam vertrokken 'black beauty' een keurig geschilderde Shell-tanker te maken. Neptunes verscheen dan ook op zaterdagmiddag om vier uur aan boord met zijn gemalin Amalia en een helper.



(Een ieder kreeg een speciale opdracht te vervullen alvorens in het schandblok te worden geslagen met verdere gevolgen.)

Na een luid welkom door de sloopshoorn mocht Neptunes constateren dat de meeste opvarenden, ondanks voor enkele het aantal vaarjaren, nog niet eerder gedoopte opvarenden aan zijn oproep gehoor hadden gegeven. Zo stonden daar zijn slachtoffers aangetreden, trillend als espenbladeren in de wind, wachten op hun lot.



(Het verorberen van een hap zoute haring was ieders lot.)

**KOEKJE VAN EIGEN DEEG.**

► 2009 (217)

► 2008 (24)

## COUNTER.



## Over mij

**Kees.**

Ik ben in 1945 geboren. Na 32 jaar wereldwijd gewerkt te hebben voor een bekende energiemaatschappij ben ik met vervroegd pensioen gegaan. Tijdens mijn werkperiode ruimschoots gelegenheid gehad om veel landen te bezoeken en hun culturen te leren kennen. Ruim 8 jaar in Indonesië doorgebracht en veel eilanden bezocht. Afgelopen jaren me verdiept in het persoonlijk computer gebeuren ivm het overstappen op digitale fotografie. Help ouderen met hun pc-problemen.

[Mijn volledige profiel weergeven](#)



Al met al bleek dat er drie groepen aan boord waren: zij die gevolg hadden gegeven aan de oproep, zij die probeerden ontkomen aan deze goddelijke test en zich hermetisch elders op het schip hadden opgesloten en zij die griffelend en met leedvermaak toekeken omdat ze ontheffing hadden. Ontheffing in zoverre, dat ze met fotocamera's omhingen, bijna door de knieën gingen.



(Maar ook het nuttigen van een zeer onsmakelijke diep gepekeld drank behoorde tot het ritueel.)

De scheepskok die in opdracht van Neptunes een speciale brei had moeten klaarmaken bleek als eerste de test te moeten doorstaan. In vol koksornaat kreeg hij een koekje van eigen deeg te verwerken. Zo kreeg een ieder van Neptunes slachtoffers de op hem of haar toegepaste test te verwerken, waarna het slachtoffer in het schandblok werd geplaatst om een stuk rauwe haring te verorberen. Dit werd weggespoeld met een speciaal gepekeld drank die van afgrijzen vertrokken gezichten tot gevolg had. Nauwelijks hiervan bekomen werd men door gemalin Amalia, die zeer geproportioneerd was, en een helper ingesmeerd met de door de kok vervaardigde brei. Hierna werd men geschoren waarop men in het zwembad gedoopt en gespoeld werd en zijn nieuwe naam (een van een vissoort) te horen kreeg.

Niettegenstaande rang of stand ontkwam men niet aan de beproevingen van deze genot rondslingerende zeegoden. Na afloop gingen alle angstrillingen spoedig over in een luidruchtig gelach, want er is niets leukers dan leedvermaak over degenen die de behandeling nog moesten ondergaan.



### **CERTIFICAAT.**

Na een grondige doop van alle slachtoffers vertrokken Neptunes en zijn gevolg weer naar hun diepzee-tehuis. Zij wensten schip en opvarenden een behouden vaart. De toeschouwers vluchtten de accommodatie in voordat ze zelf door de slachtoffers van Neptunes onder handen konden worden genomen met de waterslang.

Voor een ieder die op gepaste wijze zijn of haar test had doorstaan bleek de god van de wereldzeeën een certificaat te hebben achtergelaten voorzien van haar of zijn nieuwe doopnaam. De gezagvoerder reikte ze aan de desbetreffende personen uit. Tevens verstreekte hij uit naam van Neptunes een koude 'groene vriend' om de vieze smaak van de gepekeld drank weg te spoelen, waarbij de chef een lekker hapje verzorgde wat beter smaakte dan de vieze brei. Een feit is dat over het verschijnen van Neptunes, aan boord van dit nieuw aan de vloot toegevoegde schip, nog lang werd nagepraat.

(Zij die zich opgesloten hadden in hun hut om hier aan te ontkomen mochten dan later als nog aan het feestelijke gebeuren deelnemen na eerst de nodige kritiek te verwerken gehad te hebben. Hun lot zal tenzijertijd wel komen bepaald door de zeegod Neptunes.)

---

Geplaatst door **Kees**. op 8/12/2012

Dit aanbevelen op Google

## Geen opmerkingen:

## Een reactie plaatsen

Voer je opmerking in...

Reageer als:  

**Publiceren**

Voorbeeld

## Links naar dit bericht

[Een link maken](#)

[Nieuwer bericht](#)

[Startpagina](#)

[Ouder bericht](#)

Abonneren op: [Reacties plaatsen \(Atom\)](#)



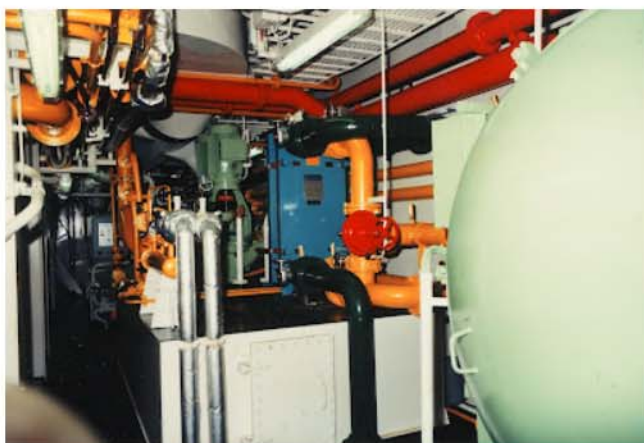
# 'ZIEN EN WETEN'. ? !

maandag 13 augustus 2012

## C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 17)

### **AFSCHEID EN VERLOF.**

Na het laatste deel van de lading gelost te hebben te Lissabon was het wachten op de volgende lading-losorders. Aangezien we mooi weer nodig hadden om het hoofddek af te schilderen werd er besloten, na overleg met kantoor, dat we ten zuiden van de Rots van Gibraltar ten anker zouden gaan.




In de machinekamer was iedere leiding in de juiste kleur geschilderd. Het was voor de werktuigkundigen een 'plaatje' om naar te kijken.



Het gaf het geheel een duidelijk en overzichtelijk geheel en het was dan ook gemakkelijker alles schoon te houden.

SELECT YOUR LANGUAGE.

Google Translate

Select Language 

 Gadgets powered by Google

### Blogarchief

- ▶ 2013 (124)
- ▼ 2012 (183)
  - ▶ december (26)
  - ▶ november (26)
  - ▶ oktober (7)
  - ▶ september (8)
  - ▼ augustus (16)
    - ROTTERDAM TOEN EN NU.
    - HET WERELDMUSEUM. ROTTERDAM.
    - C-KLASSE. PARA-OEFENING BIJ GIBRALTAR.
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (SLOT).
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 17)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 16)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 15)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 14)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 13)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 12)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 11)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 10)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 9)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 8)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 7)
    - C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (DEEL 6)
  - ▶ juli (7)
  - ▶ juni (12)
  - ▶ mei (7)
  - ▶ april (7)
  - ▶ maart (17)
  - ▶ februari (24)
  - ▶ januari (26)
- ▶ 2011 (213)
- ▶ 2010 (301)



Langzaam kwam ook het hoofdek, tankhoofden en leidingen in de verf te staan.



Het was dan ook met een fraai uitzicht op de Rots van Gibraltar dat het verfwerk klaar kwam. Het was voor de mannen van de schildersploeg een 'kroon' op hun werk die ze met recht verdiend hadden. Intussen kregen we orders om naar La Caruña te varen om te gaan laden. Tijdens deze korte reis gaven we een afscheidsparty voor de schildersploeg die daar het schip zouden verlaten om naar huis te vliegen. Ook voor mijn persoon kwam het bericht dat ik in de laadhaven afgelost zou worden om na een verlof elders te werkgesteld te worden.

Het was voor mij het afscheid van het C-klasse project. Al de door mij verzamelde technische instructies, leidingschema's, zoals ze werkelijk waren aan gelegd leverde ik later op kantoor in voor het wachttinformatieboek in de machinekamer. Ik werd voor mijn inzet hartelijk bedankt.

▶ 2009 (217)

▶ 2008 (24)

COUNTER.

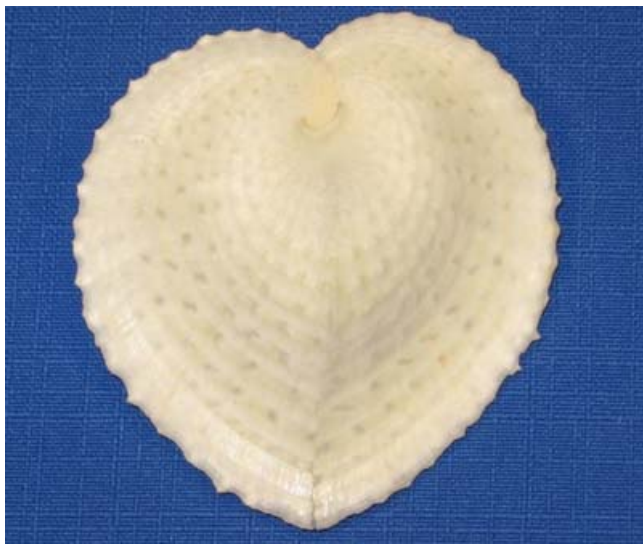


Over mij

**Kees.**

Ik ben in 1945 geboren. Na 32 jaar wereldwijd gewerkt te hebben voor een bekende energiemaatschappij ben ik met vervroegd pensioen gegaan. Tijdens mijn werkperiode ruimschoots gelegenheid gehad om veel landen te bezoeken en hun culturen te leren kennen. Ruim 8 jaar in Indonesië doorgebracht en veel eilanden bezocht. Afgelopen jaren me verdiept in het persoonlijk computer gebeuren ivm het overstappen op digitale fotografie. Help ouderen met hun pc-problemen.

[Mijn volledige profiel weergeven](#)



(De schelp 'CARDISSA' waaraan het schip haar naam te danken heeft.)

Ik heb in dit verslag over de nieuwbouw van de twee C-klasse tankers geen namen van collega's en andere personen vermeld i.v.m. privacy wat begrijpelijk is. Helaas het ik ook niet al de afbeeldingen kunnen plaatsen daar er maar 5 per deel geplaatst kunnen worden.

Ik hoop dat u lezer toch een goede indruk van ons werk heeft gekregen. Tevens mijn dank aan hen die mij materiaal beschikbaar stelden zoals; de Heusen-scheepswerf en het blad 'Schip en Ka' van toenmalig Shell Tankers BV. te Rotterdam.

---

Geplaatst door **Kees**, op 8/13/2012

Dit aanbevelen op Google

## Geen opmerkingen:

## Een reactie plaatsen

Voer je opmerking in...

Reageer als: Google-account ▼

**Publiceren**

Voorbeeld

## Links naar dit bericht

[Een link maken](#)

[Nieuwer bericht](#)

[Startpagina](#)

[Ouder bericht](#)

Abonneren op: [Reacties plaatsen \(Atom\)](#)





# C-KLASSE NIEUWBOUW SHELL TANKERS BV. (SLOT).

## *TERUGBLIK*

Door de verslechterde tankermarkt werd de 'CARDISSA' later omgebouwd tot een shuttle-ship. Dit hield in dat ze ladingen kon in nemen van productie platforms op zee en deze naar een haven met raffinaderij kon vervoeren. Het werd nu helemaal een (Lego) blokkendoos.

Maar mijn dank gaat vooral uit naar mijn collega's op beide schepen met wie ik de eer had fijn te mogen samenwerken.



Ook aan een uitnodiging van de schildersploeg met wie ik terug gevlogen ben naar Nederland heb ik in mijn verlof gehoor aan gegeven om zo de nodige herinneringen op te halen met de nodige afbeeldingen erbij die we onderling van elkaar bestelden. Het was een gezellige avond met BBQ en het meest werd toch weer steeds gelachen om het Neptunes feest en het probleem van enkele onder hen om zeebenen te krijgen.

Ik werd eerder dan verwacht uit mijn verlof gehaald om te werkgesteld te worden op een tanker die we onverwachts (vlootverdeling noemen de Engelsen dat ) van Shell UK. aan onze vloot kregen toegevoegd. Een schip dat door slecht- en achterstallig onderhoud in diverse havens niet meer welkom was.

Het was aan ons Nederlanders om met onze kennis en wilskracht om er weer een 'visitekaartje' van te maken om na veel werk en onderhoud deze havens weer te mogen aandoen met een lading.