

TANKVAART; HAAR ONTSTAAN.

VERVOER VAN VLOEIBARE LADING.

Veelal gaat men er vanuit dat er zonder aardolie er ook geen tankschepen zouden zijn gebouwd. Ook voor het transport van andere vloeibare ladingen dan aardolie worden tankers gebruikt zoals; wijnen, walvisolie, spijsolie en sojaolie, zeewater en zoetwater. Maar het de tankvaart voor het vervoer van aardolie welke een revolutie teweeg bracht in de bouw van tankers.

Een van de eerste vloeibare ladingen, in bulk, dus onverpakt, is vermoedelijk water geweest. Chinese jonken vervoerden lang geleden zeewater de rivier op naar het binnenland, om uit dit zeewater zout te winnen.



Ook vervoerden zij naar plaatsen gelegen diep landinwaarts levende zeevis in een ruim met bulk zeewater.

Deze vis was voor het keizerlijk hof en welgestelden om ze zo vers te verkrijgen.

Zoetwater werd uit het binnenland in bulk vervoerd naar de zeehavens om de zeeschepen er van te voorzien welke het in houten vaten vervoerden.

Zo werd ook in bulk soja-olie vervoerd.

Het vervoer van aardolie over zee, in grotere hoeveelheden, werd pas nodig naarmate in Pennsylvanië, in de Verenigde Staten van Amerika, de productie van aardolie zulke afmetingen aannam dat er meer beschikbaar kwam dan in Noord-Amerika nodig was. Men begon te denken aan export naar Europa waar in de tweede helft van de 19e eeuw behoefte was gekomen aan aardolie en de producten die er uit gemaakt konden worden.

Zelfs in het begin van de 18e eeuw werd er in open boten onverpakte aardolie over de Wolga vervoerd, olie die nabij de Kaspische Zee naar boven sijpelde uit de aardbodem.

Het eerste stoomschip ontworpen voor vervoer van olie in bulk, was de 'Vaderland' van de Red Star Line, een Belgische maatschappij (1872).



Bij de bouw van het schip hadden de eigenaars vastgehouden aan het principe dat het schip altijd lading moest vervoeren. Het schip werd daarom ontworpen voor het vervoer van olie in bulk, stukgoederen en passagiers. De 2748 bruto ton metende 'Vaderland' had haar machines in het achterschip. Voor het vervoer van de olie waren de daarvoor bestemde tanks waren de zijden ervan 60 cm van de scheepswand verwijderd. Deze tanks hadden expansietanks die

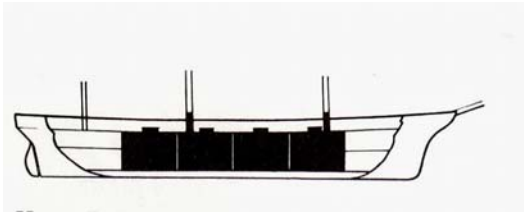
reikten tot het bovendek, waarnaast de passagiers verblijven zich bevonden. De scheepvaartautoriteiten achten deze situatie zo gevaarlijk, dat zij het veiligheidscertificaat pas af wensten te geven na een schriftelijke verklaring van de reders dat het schip nooit olie zou vervoeren. In principe was de 'Vaderland'slechts in theorie de eerste stoomtanker.

Men besepte dat wilde men de oversteek van de oceaan op een veilige manier maken, dat de olie vervoert moest worden in daarvoor speciaal ontwikkelde schepen. Tot de eerste hiertoe behoren de zeilschepen 'Ramsay' en 'Atlantic'.



De 'Atlantic'.

De " Atlantic' ontworpen voor de trans-Atlantische vaart, had vier tanks, waarbij twee van haar masten de expansie van de lading moesten opvangen.



De 'Ramsay' had een laadvermogen van 1400 ton, waarbij de laadruimte door één langscheeps schot en verscheidene dwarsscheepse schotten in luchtdichte tanks was verdeeld. Het schip had een gepatenteerd expansiesysteem: de door temperatuurstijging of daling veroorzaakte expansie of contractie van de lading werd opgevangen door een met water gevulde aangrenzende tank waarin een uit de ladingtank komende sifon uitmondde.

Bij de 'Atlantic', met een langsscheeps en drie dwarscheepse schotten om te grote slingering te voorkomen, werd de expansie opgevangen door twee van de drie masten. Bij volumevergroting steeg de lading in de holle ijzeren masten. Dat betekende geen verlies van laadruimte, zoals op de 'Ramsay'. De 'Ramsay' en de 'Atlantic' waren wel de eerste schepen die eigen ladingpompen aan boord hadden.

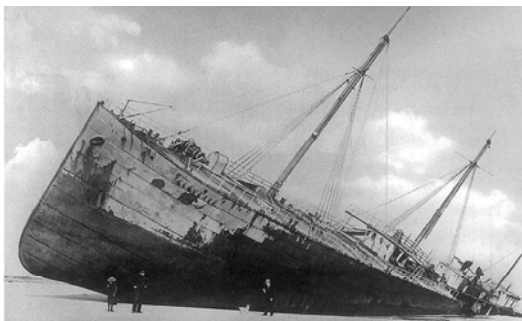


In 1885 werd stoomzeilschip de 'Glückauf' van de German-American Petroleum Company te water gelaten.

Haar voorstuwing een triple-expansie-machine was achteruit geplaatst, haar kampanje was lang en de bak kort. De brug was nog maar een kleine opbouw, maar midscheeps geplaatst. Het schip was 2307 BRT en had acht ladingtanks, elk door een langsscheepsschot verdeeld in twee compartimenten.



Haar pompkamer diende tevens als cofferdam en scheidde dus de ladingtanks van de kolenbunkers en de machinekamer. De expansietank liep over de gehele lengte van het ladingdeelte. Het schip had zelfs elektrische verlichting.



Hoewel het schip na een stranding in 1893 verloren ging, hadden de acht jaren van de voorspoedige vaart aangetoond, dat dit min of meer het juiste concept was voor een tanker. Zeer snel hadden de reders, olieproducenten en scheepsbouwers meer identieke schepen gebouwd.

In 1886 was het aantal schepen met een stoomvoorstuwing voor het vervoer van olie in bulk nog maar 12: in 1891 waren het er op de Atlantische vaart reeds tussen de 80 en 90.

Hierna is de bouw van tankers enorm toegenomen en werd het ladingvermogen steeds groter om aan de vraag wereldwijd aan aardolie te kunnen voldoen.

De grootste tanker die na de WO II ooit is gebouwd is de Franse tanker s.s.'Batllus', gebouwd op de Franse werf Chandiers de L'Atlantic in 1976 met een laadvermogen van 553.662.BRT voor Societe Maritime Shell Francis. Het schip werd in 1985 gesloopt.

