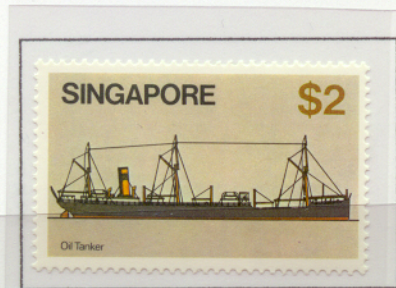


## 7. DE OLIETANKERVAART EN DE INVLOED VAN HET SUEZKANAAL.

### 7.1. Eerste olietankervaart door het Suezkanaal.



Het Londense handelshuis Samuel & Co verwierf een contract voor olie uit Rusland. In 1892 werd voor hen het speciaal voor het Suezkanaal gebouwde tankstoomschip 'Murex' opgeleverd. In Batum werd een volledige lading van Russische kerosine ingenomen en op 24 augustus 1892 passeerde de eerste bulkolietanker het Suezkanaal.



Rederij Samuel gesticht in 1830, handelde in destijds erg populaire Japanse sierschelpen en wilde een passende naam voor het bedrijf: 'Shell Transport and Trading Company Ltd.' Gezien deze naam werd het juiste symbool voor de nieuwe onderneming: de schelp! *Murex* is de Latijnse naam voor een schelp.

*kleurenproof*



Op 1 januari 1907 bundelden de N.V. Koninklijke Nederlandse Petroleum Maatschappij en de Shell Transport and Trading Company Ltd. hun activiteiten tot de The Royal Dutch Shell Group. De schelp bleef echter het beeldmerk van de Koninklijke Shell Groep. Evenals de kleuren rood en geel






Aan de N.V. Bataafsche Petroleum Mij (B.P.M.), was een onderneming van de "Koninklijke" en "Shell Transport" vanaf het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw belast met de exploitatie en productie, zo ook met de aardoliebronnen in de Oost-Indische archipel en kreeg uiteindelijk de begeerde concessie.

*Op de frankeerstempel zijn de eerste stroomlijnen van het bekende beeldmerk te zien.*

## 7.1. Eerste olietankvaart door het Suezkanaal.

Stempelbild

8115

---

Francotyp: 6 463 (404) Post: Göteborg

Firma:  Axel Wibell f. "Shell"

Motor:  Nr.  Volt  Ps

Übersetzung: Motor:  Masch.:  Riemen

Geliefert: 28.1.29

Stand des Summenzählers: 999 0000 Sperrung auf: 500.-

Stand des Kartenzählers: 999 angefangene Karte Nr.: 0001

Plombenschlüssel (Post) gez. Nr.: 6 463 Permutationsnummer: 2523

Reserveklischees oder geänderte Klischees:

---

Spezialeinrichtungen:

---

Merkmale: Zähler m. eingefräster Welle

De oorsprong van deze kleuren ligt in 1915, toen de Shell Company of California voor het eerst tankstations ging bouwen. Er moest fel geconcurrereerd worden met andere maatschappijen. Opvallen was noodzaak, onder andere door het gebruik van heldere kleuren. En omdat Californië sterke Spaanse banden heeft, werd gekozen voor de kleuren van de Spaanse vlag, het rood en geel. Kleuren die Shell wereldwijd nog steeds gebruikt.

*Staalkaart frankeermachine, geleverd op 16-2-1929 aan Shell Maatschappij in Göteborg.*



Raymond Loewy kreeg begin jaren zestig van de vorige eeuw opdracht de Shell-schelp te moderniseren. Hij schrapte daarvoor onder meer het woord 'Shell' uit het beeldmerk. De schelp was al zo bekend, dat iedereen bij het zien ervan direct aan Shell dacht. Zo ontstond de nieuwe, gestroomlijnde schelp die wij nu nog steeds overal zien

7.2. Steeds grotere tankers en het milieu.



In de jaren na WOII werden de tankers groter, zoals de Poolse prototypes van 19.000 dwt (1960-63). Men kende al gescheiden tanks met verhitting om de olie vloeibaar te houden. In de 50 en 60-er jaren bouwden Griekse reders grotere tankers, zoals "Olympic Garland" (73.966 dwt. 1965)



In 1956 werd het Suezkanaal gesloten en de vaarroute van de Perzische golf naar Europa werd 5000 mijl langer. Mede hierdoor en het economisch motief leidde tot de bouw van de zeer grote tankers. Ook Shell doet hieraan mee en noemt hun eerste mammoettanker "Murex" (210.000 dwt)



De "Idemitsu Maru" uit in 1966 met 209.300 DWT was de 1<sup>e</sup> tanker boven de 200.000 ton en werd zo de 1<sup>e</sup> VLCC (Very Large Crude Carrier).  
Aangetekende briefkaart per luchtpost van kapitein A. Tanaka van de Idemitsu Maru Paquebot 16-3-1967

## 7.2. Steeds grotere tankers en het milieu.



大连市邮政局信息广告分局印制



Er zijn zelfs 6 tankers gebouwd van meer dan 500.000 ton, die zoals vele andere VLCC's onrendabel waren. De grote tankers met diepgang van 26 tot 29 m leverden steeds meer problemen op bij het laden en lossen in havens.



Ook gebeuren er veel scheepsrampen. De "Torrey Canyon" (1967), "Amoco Cadiz" (1978) en "Atlantic Empress" (1979), waarbij zeer grote hoeveelheden olie in het oppervlaktewater terecht kwamen, met alle milieu-incidenten van dien.

Op grond van deze rampen wordt in 1990 het "Oil Pollution Act" gesloten, die dubbelwandige tankers voorschrijft. De "Eagle" van Mobil Oil werd in 1993 gebouwd en is dubbelwandig uitgevoerd en meet 284.493 DWT.

