

ROUTEREN **en wat dááaraan vastzit**

Elke dag van het jaar is er voor de Koninklijke/Shell Groep op zee bijna 9 miljoen ton lading onderweg. Per jaar wordt niet minder dan 50 miljoen zeemijlen door de vloot afgelegd, tussen zo'n 100 laadstations en 350 loshavens, gelegen in meer dan 100 landen.

Dit kunnen schepen in de zogenaamde „zwarte“ vaart zijn, of in de „witte“ vaart, het kunnen speciale schepen zijn, geschikt voor het vervoer van smeeroliën, bitumen, gas of chemicaliën. Een groot aantal mammoetschepen zijn erbij, van 200.000 ton draagvermogen en meer, maar ook kleinere, van de A-, de C-, de D-klasse en van nog vele andere klassen. Of ze nu groot of klein zijn, van welke nationaliteit dan ook, zij hebben één zaak gemeen: zij alle varen de Shell-vlag in top.

Het rouwen van een dusdanig grote vloot is geen sinecure. Om deze gigantische operatie mogelijk te maken en goed te doen verlopen, is een kern van goed in de scheepvaart ingewerkte collega's in Londen, werkzaam in de „Movements“-sectie van de „Traffic“-afdeling.

Van deze sectie ontvangen ook de schepen van de Nederlandse Shell-rederij — Shell Tankers N.V., Rotterdam — hun instructies, reden waarom eens werd nagegaan hoe het rouwen in zijn werk gaat en wat er allemaal aan vastzit.

Bij het samengaan van de „Koninklijke“ en de „Shell“ Transport and Trading Co. in het begin van deze eeuw werd een principiële taakverdeling tussen Den Haag en Londen gemaakt, die nog altijd in grote lijnen zo gebleven is. Den Haag zorgt voor exploratie, productie en verwerking. Londen o.a. voor het transport, waaronder de programmering van de schepen. Al zijn de schepen van verschillende Shell-rederijen en al varen zij onder verschillende vlag, zij zijn door Shell International Marine gecharterd. Om een zo economisch mogelijk gebruik te maken van de beschikbare tonnage, dienen zij ook vanuit één punt te worden gediregeerd, en dit gebeurt dan vanuit Shell Centre, Londen. Dit dirigeren van de talloze schepen met steeds weer andere ladingen en andere bestemmingen is een samenspel van de belangen van alle betrokkenen: de produktieaanschappijen, de raffinaderijen, de rederijen en de verkoopmaatschappijen.

Bijna 200 Shell-tankers van verschillende nationaliteit, met een totaal draagvermogen van tegen de 10 miljoen ton, kijken voortdurend uit naar opgave van de volgende bestemmingshaven, van de laad- en losinstructies alsmede van de voorschriften omtrent de behandeling. Deze gaan alle van MRA/42 uit. Niet dat de taak van de „Movements“-sectie zich tot deze schepen beperkt, want ook de gecharterde schepen krijgen vanuit Londen identieke opdrachten. Hoewel hun aantal afhankelijk is van bepaalde omstandigheden — immers, men kan schepen huren voor een groot aantal jaren of voor kortere tijd, zelfs voor één of meer reizen als er plotseling behoefte aan extra scheepsruimte bestaat — is dit toch altijd groter dan het aantal schepen in eigendom van de Groep.

Wilde vaart

Uitgezonderd de Canadese, Argentijnse en Venezolaanse Shell-vloot, wier vaart zich beperkt tot één gebied, zijn alle tankers in de „wilde vaart“, met andere woorden zij kunnen overal op de wereldzeeën worden ingezet. Om optimaal in de behoefte van de Groep aan vervoerscapaciteit te kunnen voorzien, was het dus noodzakelijk ze in een „pool“ onder te brengen, die ressorteert onder de Marine Co-ordinator's organisatie in Londen. Een gemakkelijke opgave om een dergelijke vloot economisch te beheren; temeer niet als wij bedenken hoe zeer de plaatselijke vraag naar olie of olieproducten plotseling kan stijgen, of dalen. Een koude winter resulteert onmiddellijk in een groter aantal tankers naar het noordwestelijk halfrond. De ramingen die door de verkoopmaatschappijen aan Londen worden opgegeven — zowel op langere als op korte termijn — komen niet altijd uit; de raffinaderijen, die hun produktieprogramma's weer afstemmen op dergelijke ramingen, hebben geen onbeperkte opslagcapaciteit.

De stroom van olie moet dus wel continu zijn, maar voortdurend worden aangepast aan de zich wijzigende behoefte, aan omstandigheden waarvoor niemand zeggenschap heeft, zoals een storing in het produktieproces, een koude winter of de onverwacht noodzakelijke reparatie van een schip.

Wit/zwart

Tankers onderscheidt men in drie hoofdgroepen, te weten

— „witte“ schepen, die geschikt zijn om een aantal hoog geraffineerde producten gelijktijdig, doch volkomen van elkaar gescheiden te vervoeren.

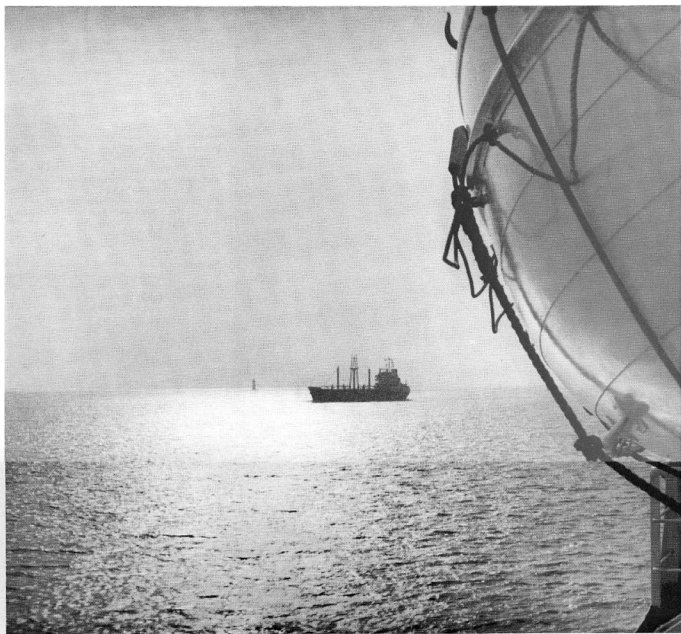
— „zwarte“ schepen, waarvan een aantal is uitgerust met verwarmingsspiralen in de ladingtanks, voor het vervoer van ruwe olie of zware producten.

— „speciale“ schepen, geschikt voor het vervoer van smeeroliën en bitumen.

Dit brengt toch weer een splitsing tewege in de pool van schepen die in Londen ter beschikking is. Maar er zijn veel meer restricties; grote schepen zijn meer economisch voor lange reizen, en bij voorkeur worden deze dus gebruikt voor reizen van de Perzische Golf naar Europa, zodat zij veelal naar een laadhaven in dat gebied worden gediregeerd. Vele loshavens zijn echter weer niet berekend op grote schepen, dus moet overslag plaatsvinden, soms op zee, van bijvoorbeeld een 200.000-tonner in een 70.000-tonner.

Ook het schoomaken van de tanks van het schip kan een grote rol spelen. Wanneer door de aard van de vorige lading langdurig schoommaken noodzakelijk is alvorens opnieuw wordt geladen, kan het zijn dat getracht wordt een ander schip in te schakelen voor de nieuwe partij. Maar er zijn nog meer belemmerende factoren, die het rouwen van een schip tot een moeilijke zaak maken, o.a. de toegestane diepgang in de verschillende havens, de lengte van het schip, met het oog op het meren langzij of de steiger in de bestemmingshaven. In enkele havens kan slechts over de achtersteven worden geladen, waardoor daar uitsluitend schepen kunnen aanlopen die met een speciale leiding zijn uitgerust. En om tenslotte nog een van de vele facetten te belichten: in sommige plaatsen dient het schip de leiding van de zeedobbed te hijsen, waarvoor de slangenboom van het schip een bepaald hijsvermogen moet hebben. Alleen al factoren die het economisch programmeren van tankers er niet eenvoudiger op maken.

Wat de zwarte-vaartschepen betreft zijn alle vaste gegevens verwerkt in ponskaarten, aan de hand waarvan elke woensdag een computer-afdraai wordt gemaakt. De geplande reizen en geschatte datums waarop de schepen in de bestemmingshavens zullen aankomen, worden als voeding in de computer gebracht, die dan een prognose geeft van de in de komende maanden in verschillende gebieden beschikbaar komende tonnage. Niet dat een dergelijke computer-afdraai nu antwoord op alle vragen geeft: uitsluitend de schepen die in het Verre en Nabije Oosten, alsmede in het Caribisch gebied beschikbaar komen, worden hierin vermeld, en dan — zoals gezegd — uitsluitend de zwarte-vaartschepen. De situatie zoals die zich gaat ontwikkelen met de witte-vaartschepen en de schepen voor speciaal vervoer, wordt in aparte staten weergegeven. Maar ook schepen die in Europees gebied, de Middellandse Zee of in Westafrië



Een „meeligger” gefotografeerd vanaf een Shell-tanker



Als de tros straks wordt losgesmeten, waarheen gaat 'ie dan?

gebieden beschikbaar komen, worden in lijsten vermeld. Al deze informatie wordt naar de „Supply Operations“-afdeling geleid, die ook opgeven van de oliebehoefte ontvangt van Groepsmaatschappijen en raffinaderijen over de gehele wereld. Op basis daarvan geeft deze afdeling vervolgens een indicatie aan MRA/42 welke reizen door de schepen moeten worden gemaakt om in de behoefte aan olie te voorzien.

Stroom

De programmering is echter in dit stadium nog maar voorlopig. Wanneer men over een dergelijk groot aantal schepen beschikt, is het strikt noodzakelijk bij de prognoses voor de komende maanden, of die nu uit de computer komen rollen of met de hand worden opgesteld, zonder uitzondering alle schepen te vermelden: zij komen in ieder geval in de verschillende gebieden beschikbaar, daar zij daarheen op weg zijn, doch de datum waarop zij voor nieuwe lading beschikbaar komen is nog niet definitief. Evenmin is zeker dat de beschikbaar komende schepen nu juist geschikt zijn om de te vervoeren lading te ontvangen of in de haven waar er behoefte aan is, af te leveren. Bovendien kan slecht weer of wijziging in de vraag het gehele programma voor de komende maanden nog verstoren, om nog niet van andere spelbrekers te spreken.

Op basis van de stroom van berichten die dag en nacht op „Movements“ binnenkomen, van alle delen van de wereld, worden continu wijzigingen aangebracht in de datums waarop de schepen naar verwachting in de verschillende laadgebieden zullen aankomen. Deze wijzigingen worden met behulp van slips, per speciale dienst, zonder uitsluiting doorgegeven aan „Supply Operations“.

Elke verkeersleider heeft een groep schepen onder zijn beheer, die hij op al hun reizen nauwlettend volgt. Hij stelt de berichten voor het schip samen en geeft eventuele wijzigingen door aan betrokkenen.

Voordat het schip definitief wordt genomineerd om een bepaalde lading in te nemen, zal hij nagaan in hoeverre dit uitvoerbaar is. Voor de producentenpartijen goed van elkaar gescheiden moeten worden vervoerd, doch tevens moet hij nagaan of er wellicht andere belemmeringen zijn die de betrokken reis onmogelijk maken. Dit behoort niet alleen de diepgang en dergelijke van het schip te zijn, ook de bepalingen in de charter-overeenkomst tellen mee. Weliswaar vormt dit laatste meestentijds voor de schepen in eigendom van de Groep geen bezwaar, maar bij de van derden gecharterde schepen kan dit wel degelijk een rol spelen.

Eigenaars van schepen zijn er weinig op gebrand

hun schip te zien varen door het ijs, dit vanwege de schade aan de huidbepaling die hiervan het gevolg kan zijn. Ook is het mogelijk dat de verwarmingscapaciteit van een schip onvoldoende is om in bizarre omstandigheden de lading op de voorgescreven temperatuur te houden.

Toch dienen de Scandinavische landen van olie te worden voorzien, ook in het koude jaargetijde. En als de vraag naar olie plotseling groter is dan verwacht werd, moeten berekeningen worden gemaakt of het wellicht voordeliger is een eigen schip te derouteren en in te schakelen of dat het economisch meer verantwoord is een van derden gehuurd schip in te zetten en de eigenaars schadevergoeding aan te bieden.

Bij belading naar Zuid Amerikaanse havens dient men rekening te houden met de modderbanken in de diverse rivieren aldaar, waardoor het schip met de kiel over de bodem kan schuren. Het kan zelfs bij laag water komen vast te zitten, met daaruit voortvloeiende vertraging, dus verlies aan tijd, en geld.

Verlies

De kosten van een schip dat tijdelijk uit de vaart is, kunnen bijzonder hoog oplopen. Dit is een factor waarmee ook bij dokking van schepen terdege rekening moet worden gehouden.

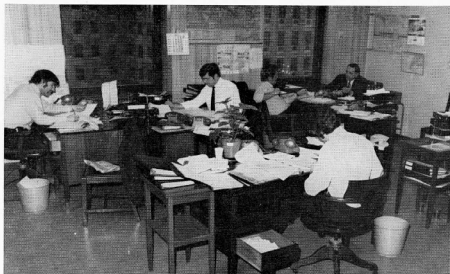
Elk schip dient op vastgestelde tijden een dokking of een „special survey“ te ondergaan. Tevoren worden door de verschillende rederijen de dokkingen bij de werven besproken, want het zou weinig zin hebben een schip ter dokking aan de werf aan te bieden als niet tevoren een dok is gereserveerd.

De rederijen stellen dan „Movements“ van de dokplannen op de hoogte, opdat het schip, zo mogelijk met lading, kan worden gedirigeerd naar een bestemming van waaruit de dokhaven binnen redelijk korte tijd op de vastgestelde datum kan worden beseikt. Maar men wil bij het dok aankomen met schone tanks, dus bij voorkeur na de laatste loshaven ook gelegenheid hebben om op de ze tanks te wassen. Dit zijn allemaal facetten waarmee de verkeersleider rekening zal houden, voor zover dit verenigbaar is met de andere eisen die worden gesteld.

Een kapitein die na zes dagen stormen op weg naar de bestemmingshaven radiografisch van London opdracht krijgt koers te wijzigen en naar een andere haven te varen, zou zich bij ontvangst van dit bericht kunnen afvragen of de hi nu niet tevoren beter had kunnen worden bekeken. Hij zal echter beseffen, dat het vervoerspatroon van de Groep wel beweeglijk moet zijn wil men vraag en aanbod over de gehele wereld in evenwicht kunnen houden. En er kan — ver van zijn schip verwijderd — een derouterende noodzakelijk zijn geweest, die als het ware een kettingreactie heeft doen ontstaan.

Economie

Bij elke programmering steekt de eis van maximale economie de kop op. Weliswaar hebben degenen die verantwoordelijk zijn voor het routeren van schepen de beschikking over, wat men zou kunnen noemen, vluistregels, doch er zijn ook vele gevallen waarbij specialisten te hulp moeten worden



Een kantoorruimte in Shell Centre zoals er zovele zijn

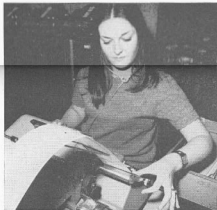
Snel lossen en dan weer vertrekken



In de flexowriter room

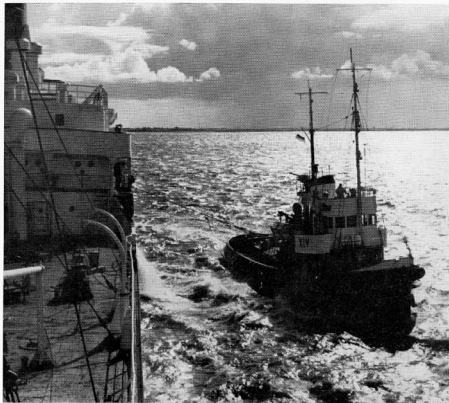


Zij verzorgt berichten over vele schepen



Hier worden de scheepvaartberichten van de verkeersleiders samengesteld

Bij de laatste loodjes helpt de sleepboot een handje



geroepen om te berekenen wat de voordeligste oplossing zal zijn. Hoewel dan soms een beslissing moet worden genomen waarbij een groot aantal schepen is betrokken, kan men ervan overtuigd zijn dat de economische kant ervan terdege is bekeken, hoe onwaarschijnlijk dit ook moge lijken aan boord van een schip dat plotseling de steven moet wenden en onderweg moet bijbunkeren om een veel verder gelegen bestemming te bereiken. Ook voor ballasten en bunkers beschikken de verkeersleiders over vaste regels, voor elk schip afzonderlijk. Toch zullen de bunkervoorschriften nogal eens per reis en per haven verschillen, niet alleen omdat prijsafwijkingen in de verschillende havens hier aanleiding toe kunnen geven, doch ook omdat bij een groot internationaal bedrijf als de „Koninklijke/Shell“ nooit uit het oog moet worden verloren dat het weinig zin heeft met het ene schip bunkerolie naar een bepaalde haven te brengen, om het daarna door een ander Shell-schip weer te laten innemen voor verkoop op de volgende reis. De hoeveelheid aan boord benodigde bunkers hangt af van het verbruikscijfer en van de reisduur. Er dient voldoende voor het te varen traject, inclusief enige reserve, te worden meegevoerd. Wanneer door de verkeersleider het schip moet worden gederouteerd, terwijl het al op weg is naar een laad- of loshaven, moet hij dus bekend zijn met „zijn“ schip, het bunkerverbruikscijfer en de reisduur op basis van de gemiddelde snelheid van het schip. Immers, hij moet dan snel kunnen vaststellen of het schip nog voldoende bunkers heeft en waar de dichtstbijzijnde bunkerhaven is.

Is het schip eenmaal vertrokken, dan wordt het nauwlettend gevolgd. Iedere wijziging, iedere vertraging wordt onmiddellijk doorgegeven. En hoewel elke week nieuwe lijsten met in de komende maanden beschikbaar komende tonnage worden opgesteld, is men aldus ook tussentijds op de hoogte van de afwijkingen hierin. De namen van de vaartuigen gaan, wanneer het schip eenmaal op weg is naar een ander gebied, automatisch over op de lijst voor die area, van de lijsten voor Europa naar die van het Midden-Oosten, of het Verre-Oosten enz., zulkas om weer nieuwe wekelijkse prognoses te kunnen samenstellen. Er zijn schepen, bijvoorbeeld de 18.000 tons General Purpose tankers in de witte vaart, die veelal voor langere tijd in de Singapore-area blijven. Het is dan praktischer deze door het kantoor te Singapore te laten routen, maar de verkeersleiders in Londen blijven de schepen volgen om ze, zodra ze weer beschikbaar zijn, elders op de wereld te kunnen inschakelen.

Berichten

Vele afdelingen in de Shell-organisatie dienen op de hoogte te zijn van de plaats waar het schip is, of wat de volgende bestemmingshaven zal worden. Dit geldt niet alleen voor de Londense kantoren, maar evenzeer voor de diverse rederijen in verschillende landen.

Ook de scheepsagenten moeten worden bericht, verder de afdelingen die voor doorzending van de post zorgen, die familieleden op de hoogte moeten stellen en regelingen moeten treffen voor het aan boord plaatsen van aflossers. Uit de stroom van informatie die door de veertien verkeersleiders — met vier specialisten die hen bijstaan voor speciale problemen — wordt verwerkt, worden daarom de scheepvaartberichten geselecteerd. Iedere medewerker op deze afdeling beschikt over een speciale telefoon, waarmee het door hem gedicteerde wordt overgebracht op schijven in de flexowriterkamer. Door enkele dames daar worden de telekasten overgebracht op ponsband, waarna de berichten — met een vooraf ingesteld distributieprogramma — binnen enkele minuten per telex worden verzonden naar andere afdelingen in Shell Centre en ook naar Shell Tankers N.V. in Rotterdam. Het routen van schepen is geen werk waarbij

men even kan invallen. Gemiddeld twee jaar inwerkijd is nodig om als aankomend verkeersleider te kunnen worden aangemerkt. En hoewel men tracht elke medewerker een vast aantal schepen te geven, die hij min of meer als zijn eigen schepen gaat zien naarmate hij de karakteristieke eigenschappen ervan goed leert kennen, zal hij toch ook op geregelde tijden met een collega van schepen moeten ruilen, om all-round te blijven. Natuurlijk zijn voor elke haven, voor elk schip, naslagwerken beschikbaar aan de hand waarvan kan worden nagegaan in hoeverre de geprogrammeerde reis kan worden uitgevoerd en wat voor instructies in het telegram aan het schip moeten worden opgenomen. Dit hoeft niet altijd betrekking te hebben op het schip zelf of op de lading, maar kan ook de haven of de opvarenden betreffen. Het kan dus gaan om speciale voorschriften omtrent inoculatie en gezondheidspapieren, maar ook om een waarschuwing voor de opvarenden, aldaar niet te fotograferen, of om een bericht over speciale douane-eisen.

Opvarenden

Wanneer bemanningsleden van een schip moeten worden afgelost, wordt door de betrokken rederij overleg gepleegd met de verkeersleiders om de

meest geschikte haven te bepalen. Het aflossen en aan boord zetten van slechts enkele personen kan al problemen opleveren, daar het nogal eens gebeurt dat de definitieve bestemming van een schip — zeker in het Midden-Oosten — pas laat vaststaat. De aflossers dienen dan in allerijf van de haven waarheen ze voorlopig zijn uitgezonden, naar een andere te worden overgebracht, hetgeen een reis per vliegtuig, per snelle motorboot, maar ook per taxi door de woestijn kan betekenen.

Wanneer een groot aantal opvarenden moet worden afgelost, dient er een hoge mate van zekerheid te bestaan omtrent de bestemmingshaven. Maar bij schepen in de wilde vaart staan de belangen van verschillende partijen op het spel en het is aan de „Movements“-afdeling deze belangen tegen elkaar af te wegen, en daarna indien nodig, advies uit te brengen om de reis van het betrokken schip te wijzigen.

Schepen vormen een van de schakels tussen de bron en de consument: zij vervoeren olie van de produktiegebieden naar de raffinaderijen; van de raffinaderijen worden de produkten weer vervoerd naar andere havens. Kris-kras over de gehele wereld varen de Shell-tankers, gerouteerd door een kleine groep medewerkers in het Shell Centre in Londen. W.W.

Waar lucht en water elkaar ontmoeten



Uit het rapport van een gezagvoerder die in de wintermaanden met zijn schip naar Turku (Finland) voer om zijn lading af te leveren:

De Drogden-vaargeul waarin wij uiteindelijk terecht kwamen, is praktisch tien mijl lang, recht-toe recht-aan. Doordat de ijsbreker voortdurend heen en weer had gevaren, had deze een breedte kunnen handhaven van ongeveer 50 meter. Het ijs dat hier buiten lag was echt zwaar pakjks, tot ongeveer een meter dik; in de 50 meter brede geul was het ijs tot stukken gemalen.

Naarmate wij vorderden door de geul werden deze stukken verplaat en raakten ze beklemd tussen schip en pakjks. Tijdens de doorvaart zagen wij vissers van de walkant op het ijs stappen, gaten in het ijs hakken en met een handlijntje in het eronder gelegen water hun geluk beproeven. Elk ogenblik verwachtte ik een poolbeer te zien zitten op het ijs, met zijn duim omhoog voor een lift naar Turku: je komt tegenwoordig overal lifters tegen.

Het laatste stuk naar Turku is tussen letterlijk honderden eilandjes door. Om de vijf uur wordt van loods gewisseld en wat dit betreft maakte ik de vreemdste ervaring mee in mijn 35-jarige zeemansloopbaan. Toen wij een bocht in het kanaal naderden, zagen wij in de verte een man op het ijs staan wuiven, als ware hij een buspassagier bij een halte „op verzoek“, die doodsbenauid is dat de bus doorrijdt. Dit, zo werd mij verteld door de loods aan boord, was zijn aflosser.

Terwijl wij gestopt lagen om hem in staat te stellen aan boord te komen met behulp van een klein bootje dat hij over het ijs sleepte en daarna als loopplank gebruikte, wandelde een hond vlak voor ons over het ijs, in een poging via ijschotsen de overkant te bereiken. In mijn leven heb ik menigmaal de scheepsfluit moeten laten blazen en om vielerlei redenen, doch nog nooit om een hond voor het schip weg te jagen.