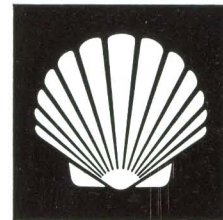


# Varen bij Shell



# Inleiding

Door de eeuwen heen is de zee onze vijand geweest door de bedreiging die zij vormde voor onze kusten ; tijdens stormen werd schade toegebracht aan dijken en duinen en ook thans wordt nog steeds strijd geleverd met het woelige water. Aan de andere kant is de zee onze vriend geweest : zij bracht ons welvaart doordat zij koopvaarders de gelegenheid bood koopwaar uit vreemde landen te brengen.

Evenals in vroeger jaren wordt ook nu van de zeeman een grote zelfstandigheid en soms vindingrijkheid verwacht en het is misschien daardoor dat vele jongens zich aangetrokken voelen tot het beroep van koopvaardijofficier.

Door invoering van mechanische voortstuwing en moderne navigatiemiddelen worden aan de huidige koopvaardijofficier geheel andere eisen gesteld dan in vroeger jaren, toen men uitsluitend door ervaring en hard werken carrière kon maken.

Het is thans niet meer denkbaar om koopvaardijofficier te worden zonder eerst een Hogere Zeevaartschool te hebben doorlopen, nadat de vereiste middelbare schoolopleiding is genoten.

Voor jongens die zich aangetrokken voelen tot het beroep van koopvaardijofficier, d.w.z. stuurman of scheepswerktuigkundige, behoeven de financiële consequenties die aan deze opleiding zijn verbonden geen beletsel te zijn, aangezien er verschillende mogelijkheden zijn om deze te bekostigen. Een van die mogelijkheden is om door middel van een studiebeurs van Shell Tankers N.V. een opleiding aan een der Hogere Zeevaartscholen te volgen. Het is voor deze groep jongelieden alsmede voor hen die voor eigen rekening hebben gestudeerd en een keuze willen maken bij welke maatschappij zij willen varen, dat wij U in deze brochure iets willen laten zien en vertellen over Shell Tankers N.V.

# Shell een wereld-concern

Shell Tankers N.V. is een van de maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep, een der grootste industriële organisaties ter wereld, waarin meer dan 500 maatschappijen, gevestigd in vrijwel alle landen van de vrije wereld, samenwerken.

De Koninklijke/Shell Groep bestrijkt met haar werkzaamheden alle facetten van het oliebedrijf : van opsporing en winning tot verkoop van de produkten waarvoor olie de grondstof vormt.

Een van de schakels in deze keten is het vervoer van ruwe olie en olieprodukten over zee.

Hiertoe heeft de Groep de beschikking over circa 500 tankers van verschillende nationaliteit (met een gezamenlijk draagvermogen van meer dan 13 miljoen ton).

Een deel van deze schepen wordt van derden gehuurd (gecharterd), een ander deel bestaat uit "eigen" schepen, die hoofdzakelijk onder Engelse, Nederlandse, Franse en Duitse vlag varen.

Dit zijn de echte Shell-tankers, die de schelp op hun schoorsteen voeren.

Shell Tankers N.V. is de Reder van de Nederlandse Shell-vloot.

*Havens en fabrieksterrein  
van Shell Nederland Raffinaderij N.V.*



## De schepen van Shell Tankers N.V.

De vloot van Shell Tankers N.V. bestaat uit 49 schepen met een gezamenlijk draagvermogen van  $\pm 2$  miljoen ton, terwijl gedurende 1968 en 1969 het aantal schepen uitgebreid zal worden tot 55 tankers. Dit is meer dan de helft van het totaal aantal tankers (groter dan 2000 ton) onder Nederlandse vlag.

Tot deze vloot behoren o.a. de grote crude-carriers, zoals de "Niso" en "Neverita" (110.000 ton), de "Maccma" (210.000 ton) en de 6 schepen van de D-klasse (70.000 ton), die de ruwe olie van de winningsvelden naar de raffinaderijen brengen, maar ook de veel kleinere schepen (18.000 ton), de zgn. "General Purpose" tankers, die geraffineerde producten van de raffinaderij naar loshavens over de gehele wereld transporteren.

(Achter in dit boekje treft U de volledige lijst aan van de schepen van Shell Tankers N.V., met bouwjaar en tonnenmaat).

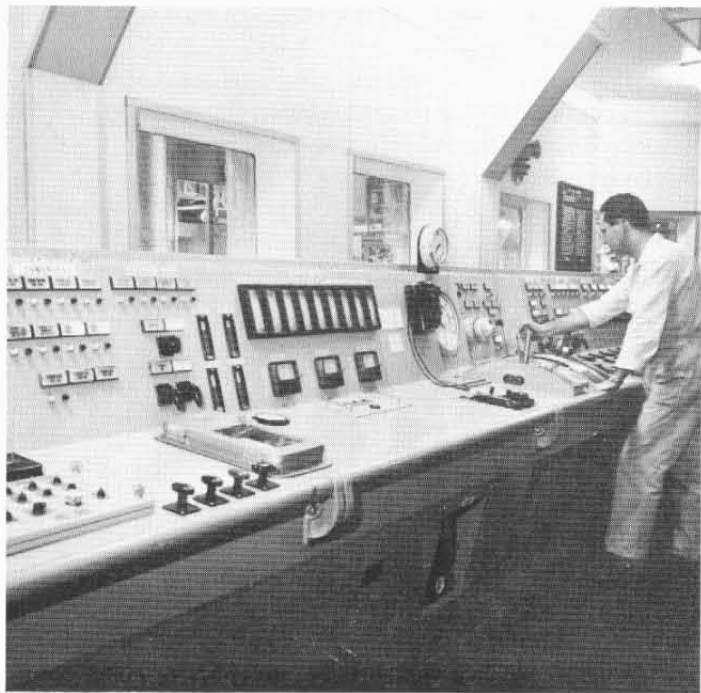
*m.s. "Niso" 110.000 ton*



*m.s. "Niso" Het stuurhuis*



*controlekamer m.s. "Niso"*



## Het vaargebied van Shell-tankers

Het vaargebied van Shell-tankers strekt zich uit over de gehele wereld.

Er worden lange reizen gemaakt, zoals die van de grote "crude carriers", die olie uit het midden Oosten rond Kaap de Goede Hoop naar Europa brengen.

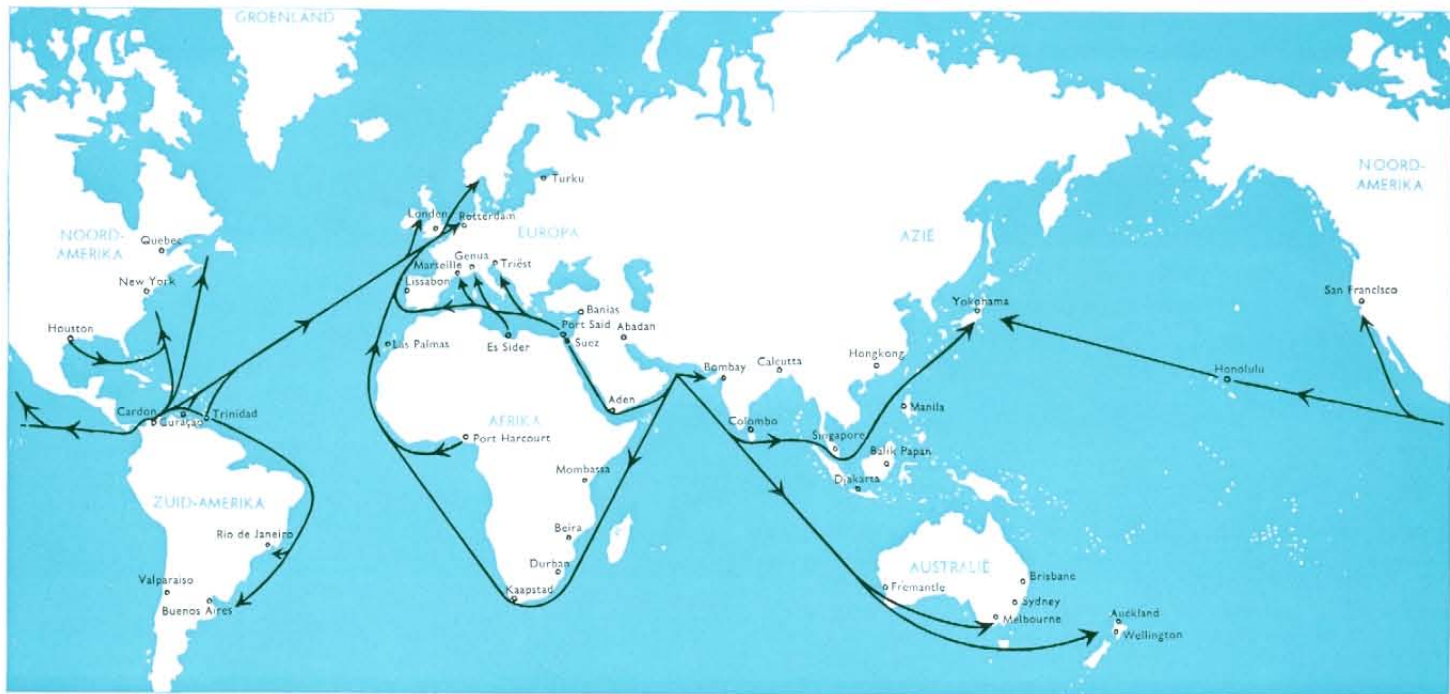
Soms zijn ze van korte duur, zoals die van de produktenschepen, die een soort kustvaart bedrijven o.a. op Skandinavische en Middellandse Zeehavens.

Er wordt op toegezien dat officieren zoveel mogelijk afwisselend op de verschillende typen schepen worden tewerkgesteld.

Shell Tankers neemt in de scheepvaartwereld een leidende positie in.

Het principe van automatisering en afstandsbediening wordt op de moderne tankers in ruime mate toegepast. De "Neverita" is bijvoorbeeld zodanig ingericht, dat de machinekamer 's-nachts onbemand kan blijven, waardoor het wachtlopen gedurende de donkere uren tot het verleden behoort en de gehele machinekamerstaf gedurende de dag ingezet kan worden voor onderhoudswerkzaamheden.

Op de brug treft men de meest moderne navigatiemiddelen aan, terwijl de radiozendinstallatie het mogelijk maakt om overal ter wereld vanuit zee met Nederland te telefoneren.

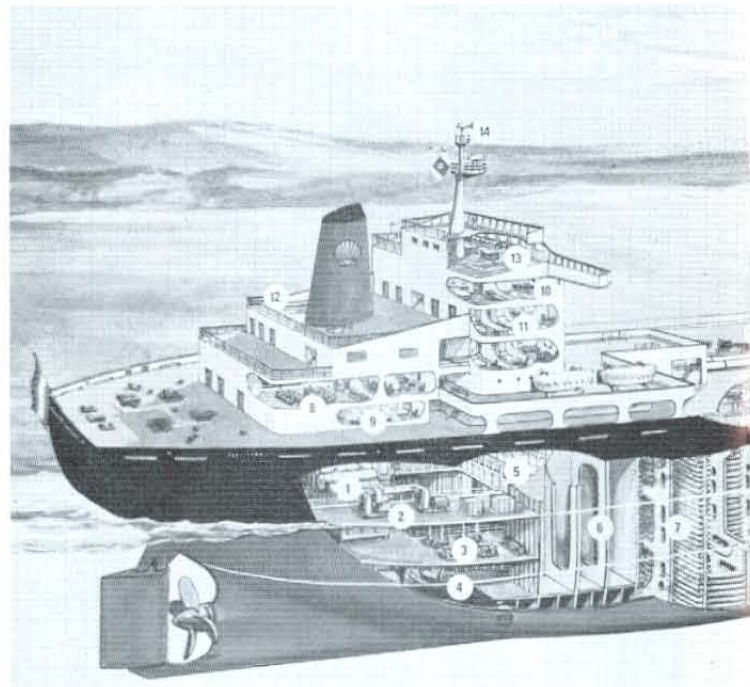


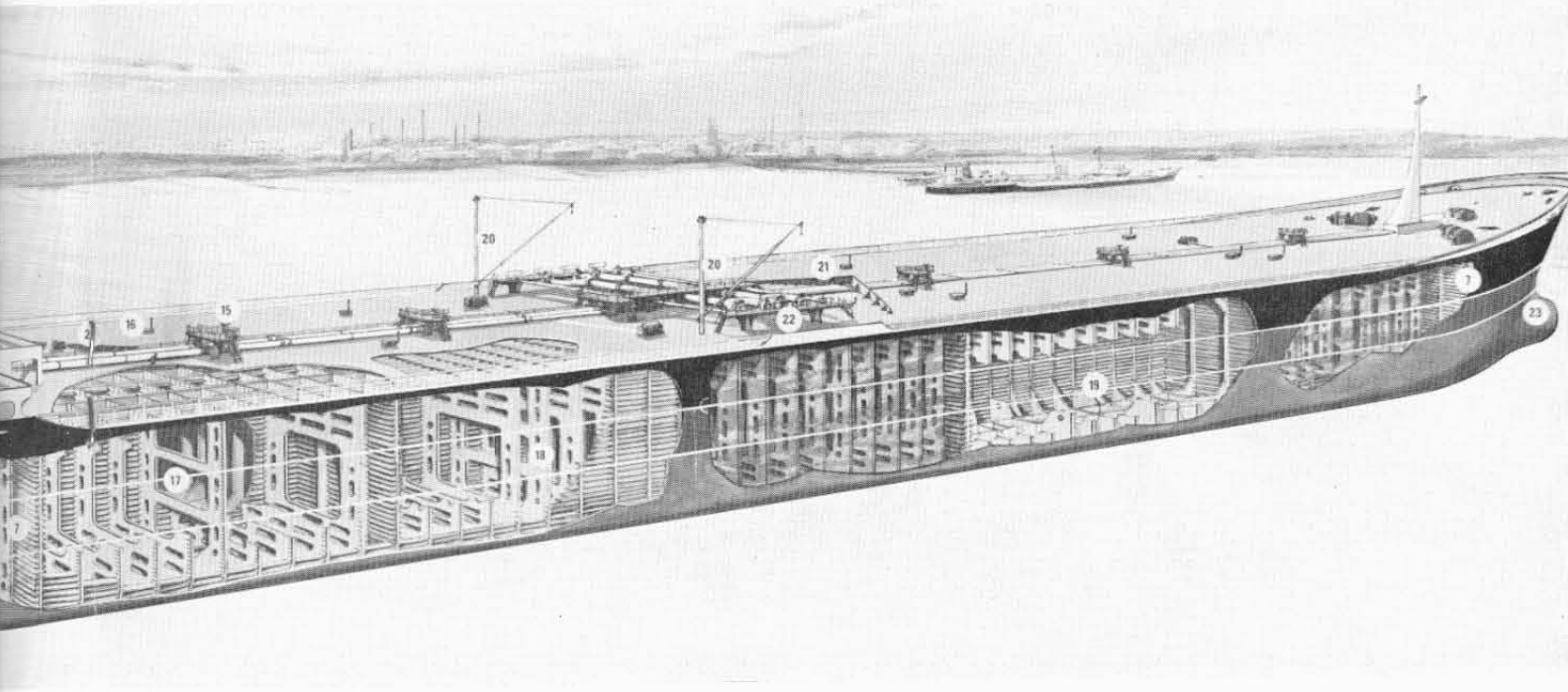


## Een moderne Shell-tanker

Deze tanker, een van de grootste schepen van de Shell-vloot, is 325 meter lang en van de 210.000 tons klasse. Een dergelijk schip kan op een reis van het Midden-Oosten naar Noord-West Europa ongeveer 204.000 ton ruwe olie vervoeren. De overblijvende 6.000 ton wordt ingenomen door bunkers voor de ketels, zoet water, voorraden, enz. De stoomturbine-installatie met een vermogen van 28.000 aspaardekrachten geeft het schip een dienstsnelheid van 16 knoop (= bijna 30 km/uur). Tankers van dit type en groter worden gebruikt voor het transport van ruwe olie van de wingebieden naar ver daarvandaan gelegen raffinaderijen.

**VERKLARING :** 1 ketel, 2 ketelventilator, 3 hulpwerktuigen, 4 circulatiewaterinlaat, 5 controle- en regelstation, 6 brandstoftanks, 7 permanente ballasttank, 8 eetzaal onderofficieren en scheepsgezellen, 9 accommodatie scheepsgezellen, 10 accommodatie gezagvoerder, 11 accommodatie officieren, 12 zwembad, 13 navigati brug, 14 radarantenne, 15 schuimbrandbluskanon, 16 tankhoofd met ventilatiepijp, 17 staalconstructie van een mid:enladingtank, 18 en 19 staalconstructie van een zijladingtank, 20 hijsgerel voor slangen, 21 golfbreker, 22 laad- en losstation, 23 bolstevan.





17

2

16

15

20

20

21

22

19

7

23

## Tijd is geld

Tijd is geld en ligtijden in de havens moeten zoveel mogelijk worden beperkt wil men zich in de scheepvaart-wereld handhaven. Het containervervoer en het "roll on - roll off" systeem zijn hier voorbeelden van. Ook bij de tankvaart worden los- en laadtijden zoveel mogelijk bekort en hoewel in vele havens nog gelegenheid is om te passagieren, concentreert het leven zich meer en meer aan boord. De arbeidsvoorwaarden en de aan boord aanwezige recreatie-mogelijkheden zijn hierop afgestemd.

De hutten zijn ruim en comfortabel.

Ieder schip heeft een zwembad ; er is gelegenheid voor het beoefenen van tafeltennis en andere spelen.

Er is een goede leesbibliotheek en gedurende de reis worden filmavonden georganiseerd.

Toestemming voor het meevaren van echtgenoten van officieren wordt op ruime schaal verleend.

Na een actieve dienstperiode van ongeveer 6 maanden kan 2 maanden ongestoord verlof worden genoten.

*s.s. "Ondina" in volle zee*



## Opleiding in het bedrijf

Naast de studie voor de wettelijk vereiste hogere diploma's, waarvoor een studieverlofregeling bestaat, wordt grote aandacht besteed aan de opleiding in het bedrijf.

Zo worden cursussen gegeven in meet- en regeltechniek, elektro-techniek en brandblussen.

Bovendien worden onze officieren door middel van vlootstafcursussen geïnformeerd over nieuwe ontwikkelingen in ons bedrijf.

*eetsalon officieren*

*ontmoeting op zee*



## Diversen

Het maandblad "Tussen Schip en Ka", waaruit men kennis kan nemen van het wel en wee van onze Maatschappij, wordt kosteloos aan het huisadres verzonden, terwijl uiteraard meerdere exemplaren ter circulatie aan boord worden verstrekt.

Ook aan zeevaartscholieren die voor onze kosten studeren, wordt dit blad toegezonden.

Vlootofficieren kunnen op verzoek lid worden van de recreatie-centra "Te Werve" te Rijswijk of "Vijfsluizen" te Vlaardingem, beide eldorado's voor sportminnenden, waar een clubhuis voor de nodige gezelligheid zorgt.

De ontspanningsvereniging van Shell Tankers (OVST) organiseert regelmatig gezellige avonden voor vlootstaf en walemploés.



## Studiebeurzen

*plaatsbepalen door zichtpeiling*

Shell Tankers N.V. stelt elk jaar een aantal studiebeurzen beschikbaar voor de opleiding tot koopvaardijofficier aan een door haar aan te wijzen Hogere Zeevaartschool. Voor een studiebeurs komen actieve, gezonde jongens van 16-19 jaar in aanmerking die bij het begin van de cursus een der volgende diploma's bezitten :

- a. diploma HBS-B
- b. overgangsbewijs van 3e naar 4e klas HBS
- c. diploma MULO-B
- d. getuigschrift UTS (alleen voor de opleiding tot scheepswerktuigkundige).

De opleiding waarvoor een studiebeurs wordt toegekend, begint in augustus en duurt als regel twee jaar ; voor adspirant-stuurlieden in het bezit van het diploma HBS-B eventueel één jaar.

Gegadigden die de vereiste vooropleiding vóór het begin van de cursus hopen te voltooien, kunnen zich richten tot Shell Tankers N.V., Postbus 874, Rotterdam, voor een aanvraagformulier en nadere bijzonderheden over de voorwaarden ter verkrijging van een studiebeurs.



*De "Niso" vaart uit*



SCHIP	BOUWJAAR	TONNAGE		DRAAG
		BRUTO	NETTO	VERMOGEN
m.s. ABIDA	1958	12226	6975	18090
m.s. ACILA	1958	12221	6963	18040
m.s. ACMAEA	1959	12222	6962	18090
m.s. ACTEON	1961	12226	6934	18090
s.s. ARCA	1959	12222	6970	18348
s.s. ATYS	1960	12239	6983	18350
m.s. CAMITIA	1955	9094	5021	12985
s.s. CAPISTERIA	1960	27819	18539	49219
m.s. CINULIA	1955	9094	5021	12985
m.s. CRANIA	1955	9094	5021	12985
m.s. DALLIA	1967	39482	25945	70050
m.s. DAPHNE	1966	39482	25946	69950
m.s. DIADEMA	1966	38132	24518	69295
m.s. DILOMA	1966	38260	25376	69220
m.s. DIONE	1966	39135	26171	70870
m.s. DOSINA	1966	38818	25066	69250
s.s. KABYLIA	1955	12097	6916	18172
s.s. KALYDON	1955	12107	6923	18224
s.s. KARA	1955	12146	6927	18218
s.s. KATELYSIA	1954	12143	6929	18170
s.s. KELLETTIA	1957	12146	6927	18240
s.s. KENIA	1955	12101	6936	18225

s.s. KERMIA	1955	6933	6933	18155
s.s. KHASIELLA	1956	12119	6920	18255
s.s. KOPIONELLA	1955	12146	6927	18181
s.s. KORATIA	1954	12154	6938	18050
s.s. KORENIA	1955	12152	6935	18101
s.s. KOROVIINA	1954	2121	6931	18069
s.s. KOSICIA	1957	112146	6927	18240
s.s. KOSSMATELLA	1953	12144	6938	17892
s.s. KREBSIA	1954	12107	6922	18184
s.s. KRYPTOS	1955	12098	6917	18169
s.s. KYLIX	1955	12119	6920	18140
s.s. MACOMA	1968			±210000
m.s. NEVERITA	1968			±110000
m.s. NISO	1966	63292	43832	119378
s.s. ONDINA	1961	31545	17701	52450
s.s. ONOBA	1962	31540	17647	52600
s.s. PHILIDORA	1959	30165	19160	50125
s.s. PHILINE	1959	29743	18738	47856
s.s. PHILIPPAA	1959	29743	18738	47856
s.s. SEPIA	1961	42410	25286	71743
s.s. VASUM	1955	21062	10718	32275
s.s. VIANA	1960	22347	11659	35160
s.s. VIDENA	1960	22083	11418	33214
s.s. VITREA	1962	21873	11028	33589
s.s. VIVIPARA	1957	20634	10434	32265
s.s. ZAFRA	1960	26144	15446	41880
s.s. ZARIA	1960	26144	15446	41880