

# Sleepboten bij de Shell

De voorpagina van Lekko 145 (augustus 1989) werd gesierd door een foto van de sleepboot *Hubert*, gebouwd in opdracht van de Koninklijke Shell. De redactie wilde graag weten of er bij onze lezers bekend was welke sleepboten er zoal bij de Shell hebben gevaren. In gedenkboeken van de Shell-groep richt de aandacht zich namelijk geheel op de tankvaart en is nauwelijks iets over sleepboten terug te vinden. Directe aanleiding van deze vraag was de schenking aan Lekko van een stapel foto's van Shell-sleepboten die werden gebouwd door de niet meer bestaande werf N.J. Timmer ("Huis de Rivier") te Delft. Verschillende Lekko-lezers reageerden op onze vraag met gegevens en foto's, maar het is de redactie, mede door gebrek aan verdere documentatie, tijd en menskracht, niet gelukt een complete lijst samen te stellen. In dit artikel wordt opgesomd wat wel kon worden achterhaald. Bijdragen werden geleverd door de heren G. Timmer, L.L. von Münching, C.P.J. Hollemans, O.H.M. Kragt en J. Verhagen, alsmede een anonieme lezer uit de regio Zwolle, waarvoor onze dank.

De bovengenoemde werf N.J. Timmer ("Huis de Rivier") in Delft was een kleine werf, gespecialiseerd in de bouw van sleepbootjes en kleine werkvaartuigen (pontons, dekschuiten, tankbakken, etc). In hun bouwlijst komt men vele malen namen tegen van opdrachtgevers zoals Bangka Tin Maatschappij, Billiton Tin Maatschappij, Bataafsche Petroleum Maatschappij, Curacaosche Petroleum Maatschappij, Nederlandsche Pacific Tankvaart Mij (dit is Caltex) en Steenkolen Handels Vereniging: namen uit een rijk industrieel verleden. Voor de Shell en haar dochtermaatschappijen werden tientallen kleine sleepboten, dekschuiten en ook woonboten (accomodatiepontons) gebouwd.

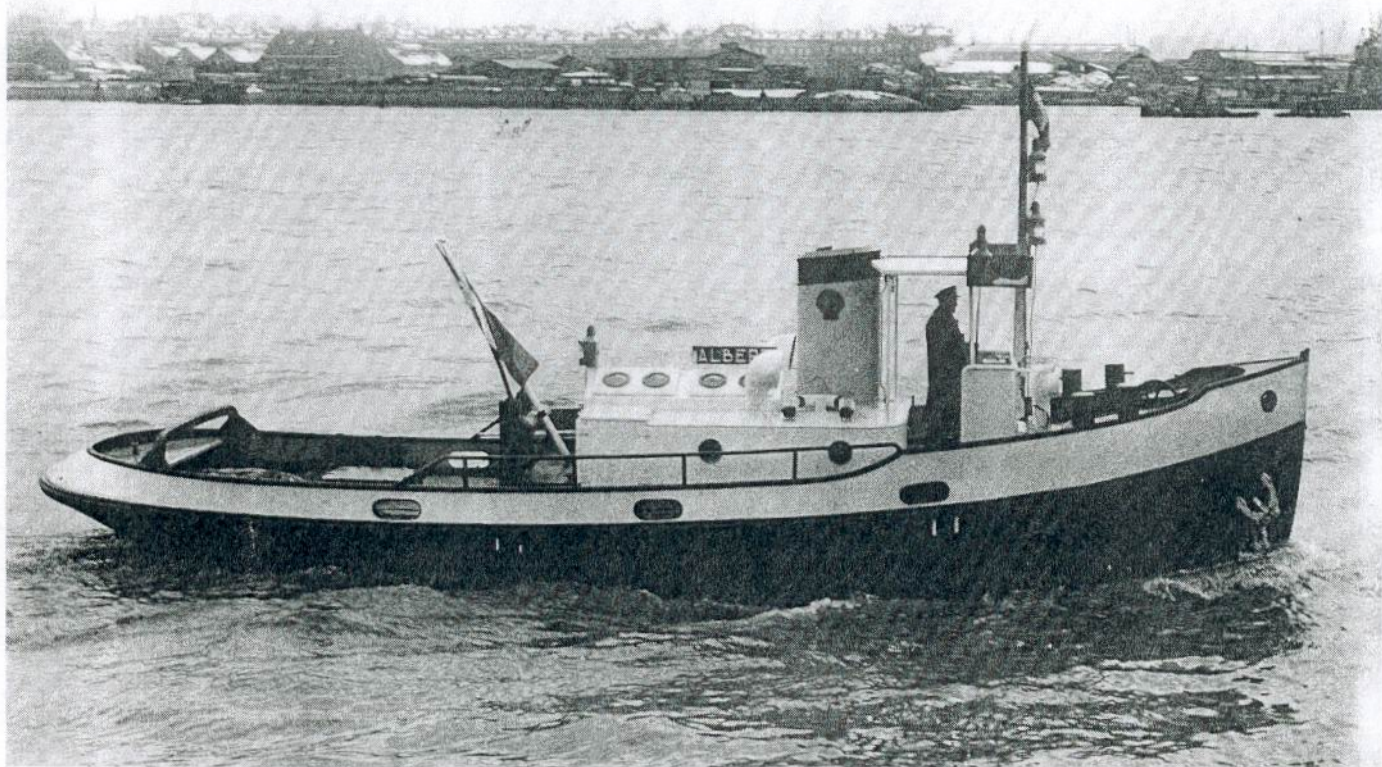
## Ontstaan van de Shell-groep

Op 16 juni 1890 passeerde de oprichtingsakte bij de notaris van de "Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië". Oprichter is de Groninger Aeilko Jans Zijlker, die op Noord-Sumatra olie had ontdekt. Nog datzelfde jaar overlijdt Zijlker en wordt opgevolgd door J.B. August Kessler die al spoedig

werd geassisteerd door de bekende Henri Deterding. Als Kessler in 1900 overlijdt, krijgt Deterding alleen de leiding over de "Koninklijke".

Samenwerking wordt gezocht met andere in Nederlandsch-Indië werkzame petroleummaatschappijen: Tarakan, Sumatra Palembang, Moesi Ilir, Moeara Enim en de Dordtsche Petroleum Maatschappij (D.P.M.). Van sommige maatschappijen werden uiteindelijk alle aandelen door de "Koninklijke" overgenomen.

Deterding gaat een concurrentieslag aan met Standard Oil (eigendom van de befaamde Rockefeller familie, het huidige Exxon). Daarom wordt samenwerking gezocht met Marcus Samuel, die in 1897 zijn oliehandel had ondergebracht in de "Shell" Transport & Trading Co. Ltd. Deze firma was ook de volledige eigenaar van een andere, voor de "Koninklijke" interessante petroleummaatschappij: de Nederlandsch-Indische Industrie- en Handels Maatschappij. In 1907 besluiten de "Koninklijke" en de "Shell" tot een nog hechtere samenwerking en ontstaat het fundament van wat nu nog bestaat als het wereldconcern Koninklijke Shell Groep. Gesticht worden twee werkmaatschappijen



De ALEERT rond 1952 op proefvaart op de Nieuwe Waterweg

foto: Werf Timmer.

en de Bataafsche Petroleum Maatschappij (exploratie en exploitatie, hoofdkantoor in Den Haag) en de The Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd (vervoer en opslag, hoofdkantoor in Londen). In 1913 was het samenwerkingsverband al de grootste oliemaatschappij van de wereld, met productievelden in Roemenië, Rusland, Irak, Egypte, Venezuela, Mexico, Argentinië, Californië en Oklahoma en grote verkooporganisaties over de hele wereld. Tegenslagen waren er uiteraard ook zoals bijvoorbeeld het verloren gaan van de bezittingen in Rusland als gevolg van de revolutie, nationalisatie van de olievelden in Mexico in 1938, ernstige scheepsverliezen in de Tweede Wereldoorlog, confiscatie van de olievelden in Roemenië in 1945 en nationalisatie van de Venezuelaanse olievelden in 1975.

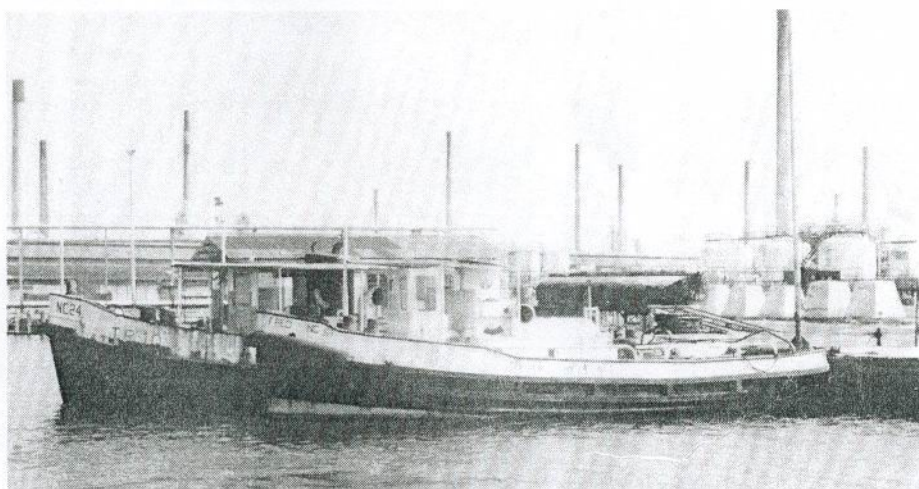
In 1914 werd in Den Haag de Petroleum Maatschappij "La Corona" opgericht als Nederlandse tanker-dochter van de Anglo-Saxon Petroleum Company. Deze rederij maakte een grote bloei door: in 1940 omvatte de vloot 36 tankers met een totaal tonnage van 270.000 brt. In 1919 beschikt het gehele Shell-concern al over 550.000 ton scheepsruimte (in die tijd mat een tanker gemiddeld slechts 5.000 ton). In 1948 telt de vloot 230 tanker met een capaciteit van 2,2 miljoen ton, in 1955 reeds toegenomen tot 8 miljoen ton laadruimte. In 1977 omvatte de Shell-vloot wereldwijd 280 olietankers (met 32,3 ton laadruimte) en 11 gastankers (met 732.000 m3 gastanks).

### Curacao

In Mexico en Venezuele boorde de "Bataafsche" in 1912 op vele plaatsen olie aan, waarvoor in 1918 op Curacao een raffinaderij in bedrijf werd gesteld. Deze was formeel ondergebracht in de Curacaosche Petroleum Maatschappij (kortweg C.P.M.), waarvoor veel kleine sleepboten zijn gebouwd. In 1917 was al een andere nieuwe dochtermaatschappij opgericht: de Curacaosche Scheepvaart Maatschappij (kortweg C.S.M.), gevestigd in



In september 1989 was de ADRIANA (NC 134) nog in Curacao in bedrijf bij de firma Blok, het is de voormalige Shell-sleper NICO  
foto: C.P.J. Hollemans.



De TR 10 en de FRED lagen in september 1989 afgemeerd bij de Isla Raffinaderij, ook dit zijn voormalige Shell-sleepboten  
foto: C.P.J. Hollemans.

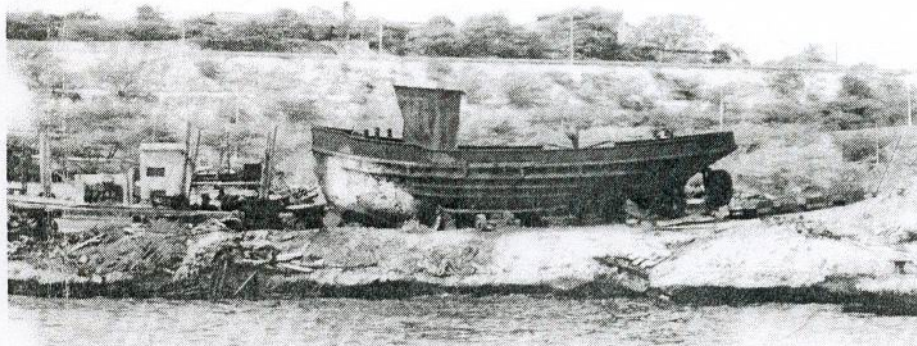
Willemstad op Curacao. Met hun tankers werd de ruwe olie uit Venezuela naar Curacao vervoerd. Vlak voor de Tweede Wereldoorlog omvatte de vloot van de C.S.M. al 36 tankschepen, met een totaal tonnage van meer dan 100.000 brt. In 1975 verliet echter de boorconcessie in Venezuela en hier mee samenhangend

moesten de raffinage-activiteiten op Curacao in 1985 noodgedwongen worden beëindigd.

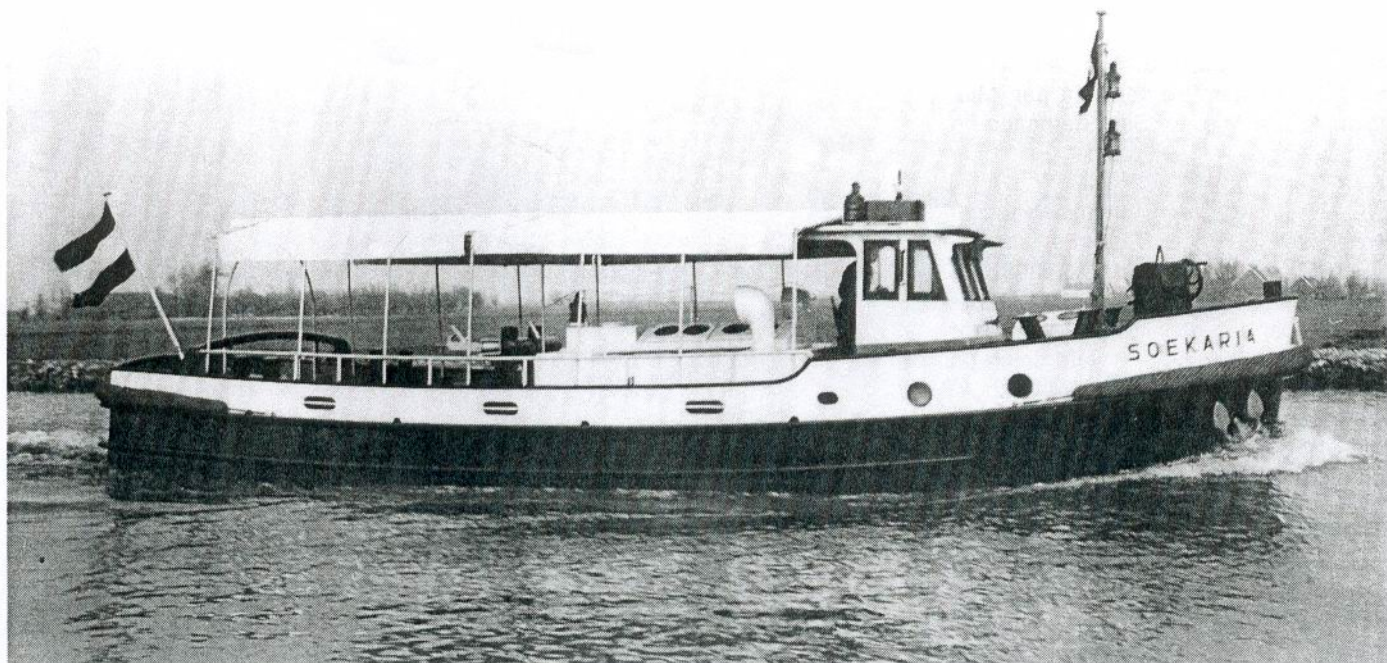
Over de sleepboten van de C.S.M. uit de periode 1917 - 1945 is (vooralsnog) weinig bekend. De *Parmo* kan worden genoemd, in 1935 geleverd door de werf Van Duyvendijk, maar uitgerust met een in 1917 gebouwde stoommachine van 700 pk. De snelheid bedroeg 12 knopen, de afmetingen: 32 x 7.5 x 4 x 3.4 m, 257 brt. Omstreeks 1974 stond ze nog steeds als *Parmo* geregistreerd bij Tidewater Marine Service Inc.

In 1947 werd door Jonker & Stans in Hendrik-Ido-Ambacht de sleepboot *Nep-tunus* gebouwd van 108 brt. De Werkspoor diesel leverde 430 pk, de snelheid bedroeg 11 knopen. In 1961 werd ze verkocht aan Wimpey in Londen en herdoopt in *GW 122*, later voer ze nog onder Trinidad vlag.

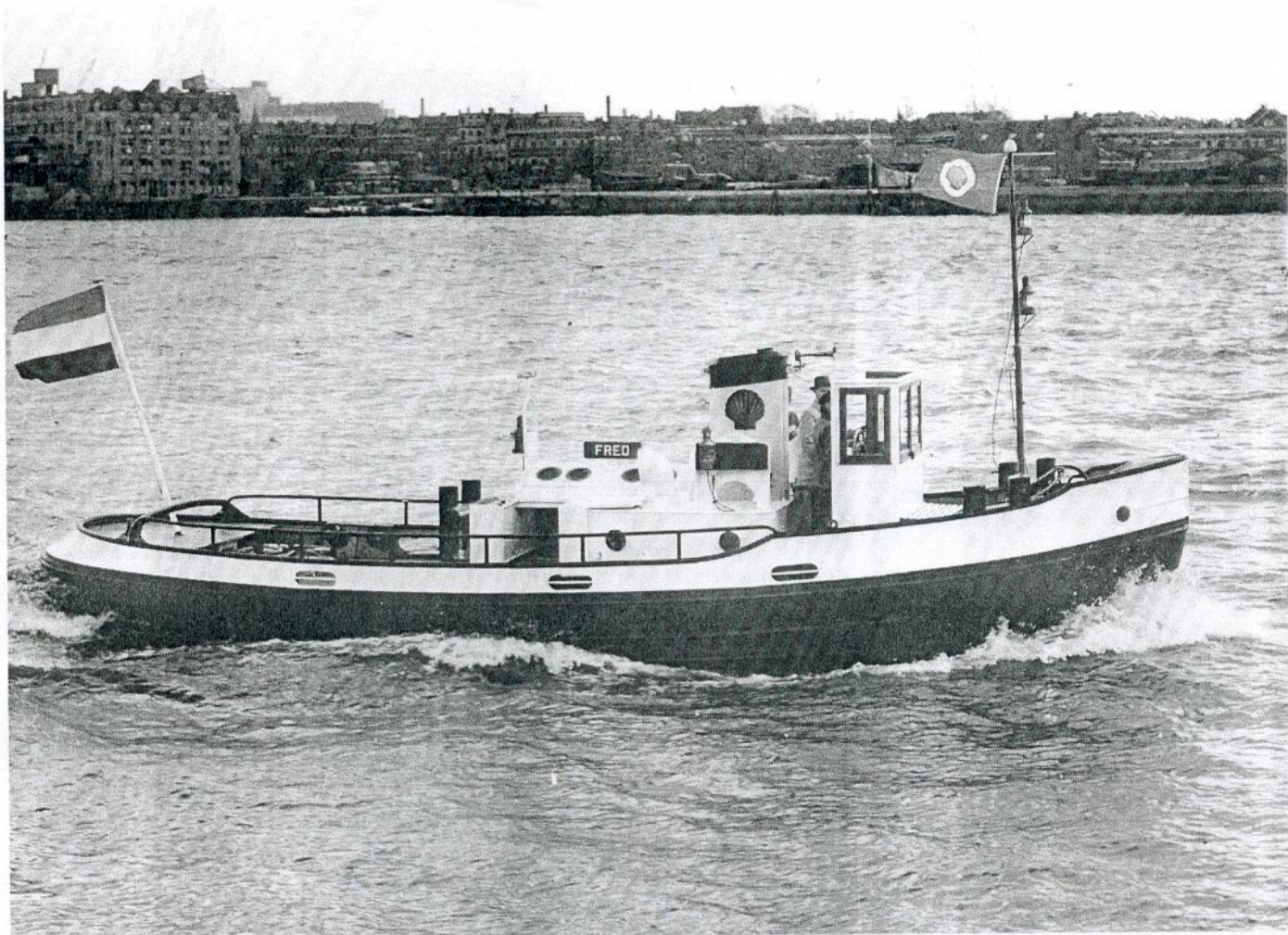
Voor de C.P.M. zouden omstreeks 1928 in Nederland de *Gerrit* en *Bob* zijn gebouwd, uitgerust met een 60 pk Kromhout gloeikop motor. Deze sleepbootjes waren werkzaam bij de Caracasbaai bunkerinstallaties en ze werden later vervan-



een voormalige Shell-sleepboot op de kant te Curacao in september 1989, thans eigendom van de firma Blok  
foto: C.P.J. Hollemans



Drie sleepboten van werf N.J. Timmer ("Huis de Rivier"): van boven naar beneden de voor de tropen bestemde SOEKARIA (bj 1952) en de WANDAMEN (bj 1952) en de voor de Caraïben bestemde TR 6 (bj 1953) foto: Werf Timmer.



De FRED, met de Shell-vlag fier wapperend in de voormast

foto: Werf Timmer

gen door o.a. de *Hubert* (die van de voorpagina van Lekko 145 dus).

Er hebben de sleepbootjes *TR 1*, *TR 2* en *TR 3* gevaren, die waarschijnlijk op Curacao dienst hebben gedaan, nadere gegevens zijn niet bekend.

Werf Timmer in Delft bouwde in 1952 en 1953 de *TR 4* en *TR 5* (23 brt, 100 pk Kromhout diesel, 16.15 m lang, 3.75 m breed). De *TR 4* was waarschijnlijk werfnummer 293 en is in de vijftiger jaren verkocht en hernoemd *Aggie* (roepsein PJIO), de *TR 5* (roepsein PJIK) voer later bij een andere Shell-maatschappij.

Werf Figee in Vlaardingen leverde in 1953 de *TR 7*, blijkbaar een zusterschip van de komende serie van werf Timmer, eveneens in 1953 gebouwd: de *TR 6* en *TR 8* alsmede in 1954: *TR 9* (bnr 334, roepsein PJIV) en *TR 10* (bnr 335, roepsein PJIW). Het tonnage was 23 brt, de lengte 15.50 m, de breedte 3.75 m. Ook hier zorgde weer een 100 pk (of 120 pk) Kromhout voor de voorstuwing. De *TR 9* is in de vijftiger jaren verkocht en hernoemd *Marlize*. Eén sleepboot uit de *TR*-serie kwam later als *St. Martin* (roepsein PJIT) onder de vlag van de C.S.M. te varen.

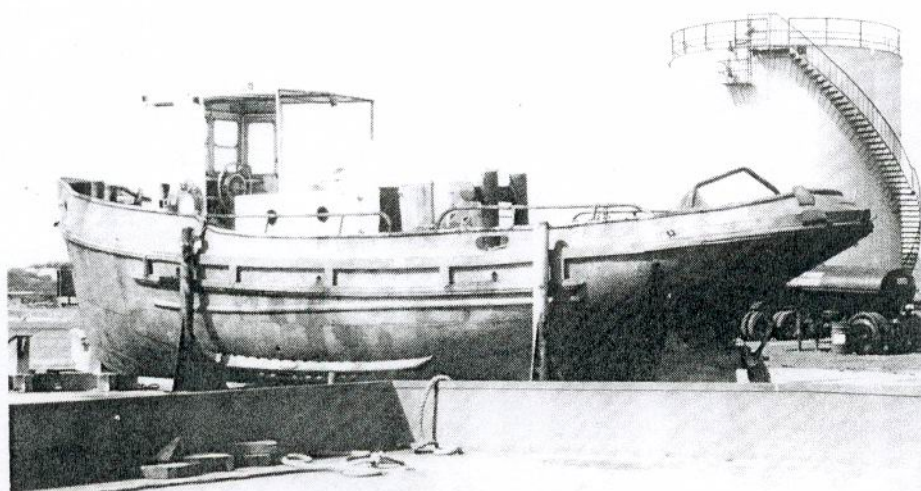
Werf Timmer leverde in 1952 ook de al eerder genoemde *Hubert* af (bnr 290, afm.: 12.27 x 3.25 x 1.20 m, 52 brt, 60 pk Kromhoutmotor), in 1953 gevolgd door de *Bart*, *Chris* en *Dirk* (bnrs 329 t/m 331,

alle drie 60 pk). Andere eenheden uit de serie zijn o.a. de *Ernst*, *Albert*, *Fred* en *Rolf* geweest, die mogelijk door A. de Jong in Vlaardingen in de periode 1951 - 1955 werden gebouwd. Waarschijnlijk is alleen de *Hubert* voor de C.P.M. gebouwd en gingen de overige naar Indonesië voor de B.P.M. en de D.P.M.

Eén informant berichtte de redactie, dat hij eind 1989 op Curacao nog zeven van deze kleine sleepboten kon achterhalen: drie waren er afgezonken als duikobject,

drie waren eigendom van de firma Blok (waarvan twee varende en één als casco op de wal) en één was er eigendom van de firma Nak (maar werd toen niet gezien).

Grotere sleepboten van de C.S.M. waren de *Karet*, *Koraal* en *Passaat*. De *Passaat* werd op 3 januari 1957 door de Arnhemse Scheepsbouw Mij opgeleverd (bnr 378), opdrachtgever was Shell Tankers NV uit Den Haag. Ze was uitgerust met



De BART voor onderhoud drooggetild bij de Isla Raffinaderij op Curacao, eveneens gefotografeerd in september 1989

foto: C.P.J. Hollemans.

een acht-cilinder Werkspoor diesel van 1250 pk. De afmetingen waren: 32.82 / 29.52 x 8.54 x 4.32 x 3.73 m, 280 brt, 78 nrt. In 1979 werd ze verkocht aan Malcolm A. Browne te San Fernando in Mexico en was in 1991 nog steeds aldaar in de vaart.

De *Koraal* was een product van de Scheepswerf P. de Vries Lentsch uit 1960. Deze sleepboot (afm.: 298 brt, 34.19 / 29.49 x 8.54 x 4.32 x 3.74 m) beschikte over een acht-cilinder Werkspoor diesel van 1250 pk en werd later (in 1978) eveneens verkocht aan Malcolm A. Browne zonder naamswijziging. In de periode 1974 - 1976 hebben beide sleepboten enige tijd gevaren voor Smit Curacao Towage NV te Willemstad.

Richards Shipbuilders Ltd in Lowestoft bouwde in 1967 de *Karet* (280 brt, 224 nrt, 33.02 / 29.04 x 8.97 x 4.50 x 3.97 m), die was uitgerust met een 16-cilinder English Electric diesel van 2250 pk en beschikte over brandblusmonitoren. In 1974 is deze sleepboot overgegaan aan Smit Curacao Towage NV te Willemstad en in 1976 aan Shell Antillen NV. In 1982 werd ze verkocht aan Holyhead Towing Co. Ltd en hernoemd in *Afon Goch*, in 1991 kwam ze als *Elena B* onder Maltese vlag bij de firma V.P.J. Ltd.

#### Indonesië

De Bataafsche Petroleum Maatschappij, één van de moeder-werkmaatschappijen van de Koninklijke Shell, richtte haar aandacht verder vooral op Nederlandsch-Indië en in het bijzonder de olievelden op Borneo en Sumatra. In 1966 werden de activiteiten in Indonesië beëindigd, o.a. als gevolg van politieke ontwikkelingen. Thans is de Shell echter weer volledig te-



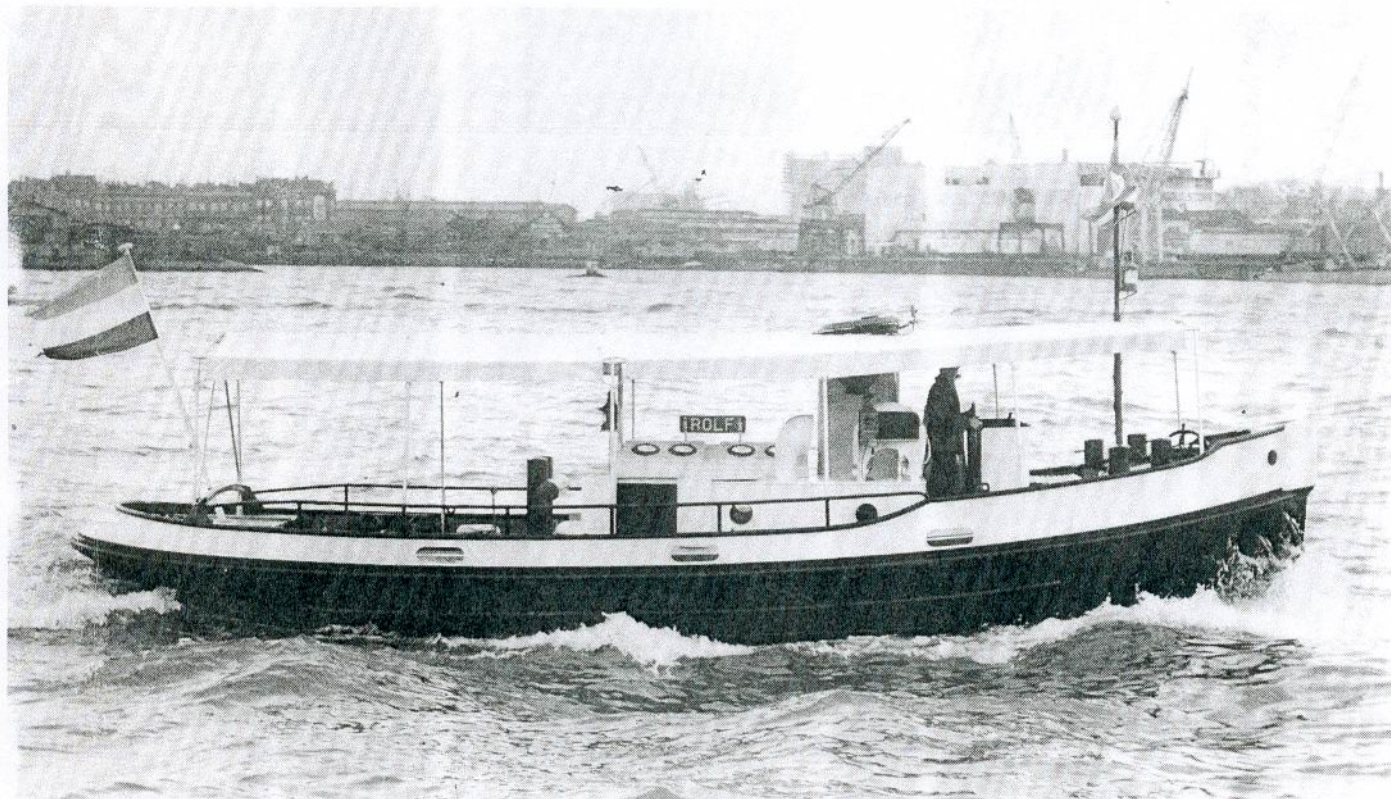
*Dit is de BAYENA (NC 350), gebouwd als HOLLAND. Onduidelijk is of dit ook een ex-Shell sleepboot is, deze foto werd genomen rond 1978 en toen was de sleper eigendom van de hr Neumann uit Willemstad*  
foto: C.P.J. Hollemans.

rug in Indonesië in tal van terreinen: olie- en gaswinning, transport en chemie.

Over de periode vóór 1945 is op sleepvaartgebied ook hier weinig bekend. Voor de Tweede Wereldoorlog bouwde de Arnhemsche Stoomsleephelling Mij de *Salambo*, *Sigurd* en *Zaza*, uitgerust met een 100 pk Kromhout diesel. Vaargebied en verdere gegevens van dit trio zijn (nog) niet bekend: mogelijk was dat echter Oost-Europa.

In 1948 vertrokken de *Oemar*, *Soekahadji*, *Soekalanting* en *Soekalila* naar Indonesië. Dit waren de voormalige *ST 674*, *ST 676*, *ST 542* en *ST 726* (allen 650 pk) die in Antwerpen van het Amerikaanse leger werden overgenomen, ze waren in 1944 naar Europa gekomen ten einde de scheepvaart in de van de Duitse bezetters bevrijde havens weer op gang te helpen.

In 1948 bouwde de Arnhemsche Stoom-



*De ROLF, veel sleepboten werden van een zonnentent voorzien*

*foto: Werf Timmer.*

bj 1962, 36 brt, 60 pk), *Shell 90* (bnr 474, bj 1962, 37 brt, 60 pk), *Shell 91* en *Shell 92* (bnrs 475 en 476, bj 1962, 36 brt, 60 pk), *Shell 93* (bnr 477, bj 1963, 36 brt, 42 pk), *Shell 94* en *Shell 95* (bj 1963, 48 brt, 100 pk), *Shell 96* (bj 1963, 55 brt, 100 pk), *Shell 97* en *Shell 98* (bj 1963, 56 brt, 100 pk), *Shell 99* en *Shell 100* (bj 1963, 48 brt, 100 pk), *Shell 64* (bnr 478, bj 1963, 60 pk), *Shell 65* (bnr 479, bj 1963, 54 pk), *Shell 74* en *Shell 78* (bj 1965, 120 pk), *Shell 72* (bj 1965, 100 pk), *Shell 19* (bnr 492, bj 1965, 165 pk), *Shell 13* (bnr 493, bj 1966, 165 pk), *Shell 73* (bnr 495, bj 1966, 80 pk), *Shell 26* (bnr 496, bj 1966, 165 pk), *Shell 71* en *Shell 70* (bnrs 497 en 498, bj 1966, 80 pk), *Shell xx* (nummer onbekend, bnr 499, bj 1967, 180 pk), *Shell 79* (bnr 500, bj 1967, 120 pk) en ten slotte *Shell 68* (bnr 509, bj 1969, 120 pk).

Andere, grotere sleepboten van het Shell-concern wereldwijd zijn o.a. de volgende geweest: *Palencia II* van Shell Company of Gibraltar Ltd (bj 1967, 74 brt, 23 m lang, 8-cil KHD diesel, 10 knopen), *Ruwais* van Shell Co. of Qatar Ltd (bj 1964, 325 brt, 33 nrt, tweemaal 6-cil English Electric diesels), *Shell Invader* van Shell Trinidad Ltd (bj 1972, 290 brt, tweemaal 12-cil Caterpillar diesels, later *Trintoc Invader* en nu *NPMC Invader* van een lokale oliemaatschappij), *Zac Williams*

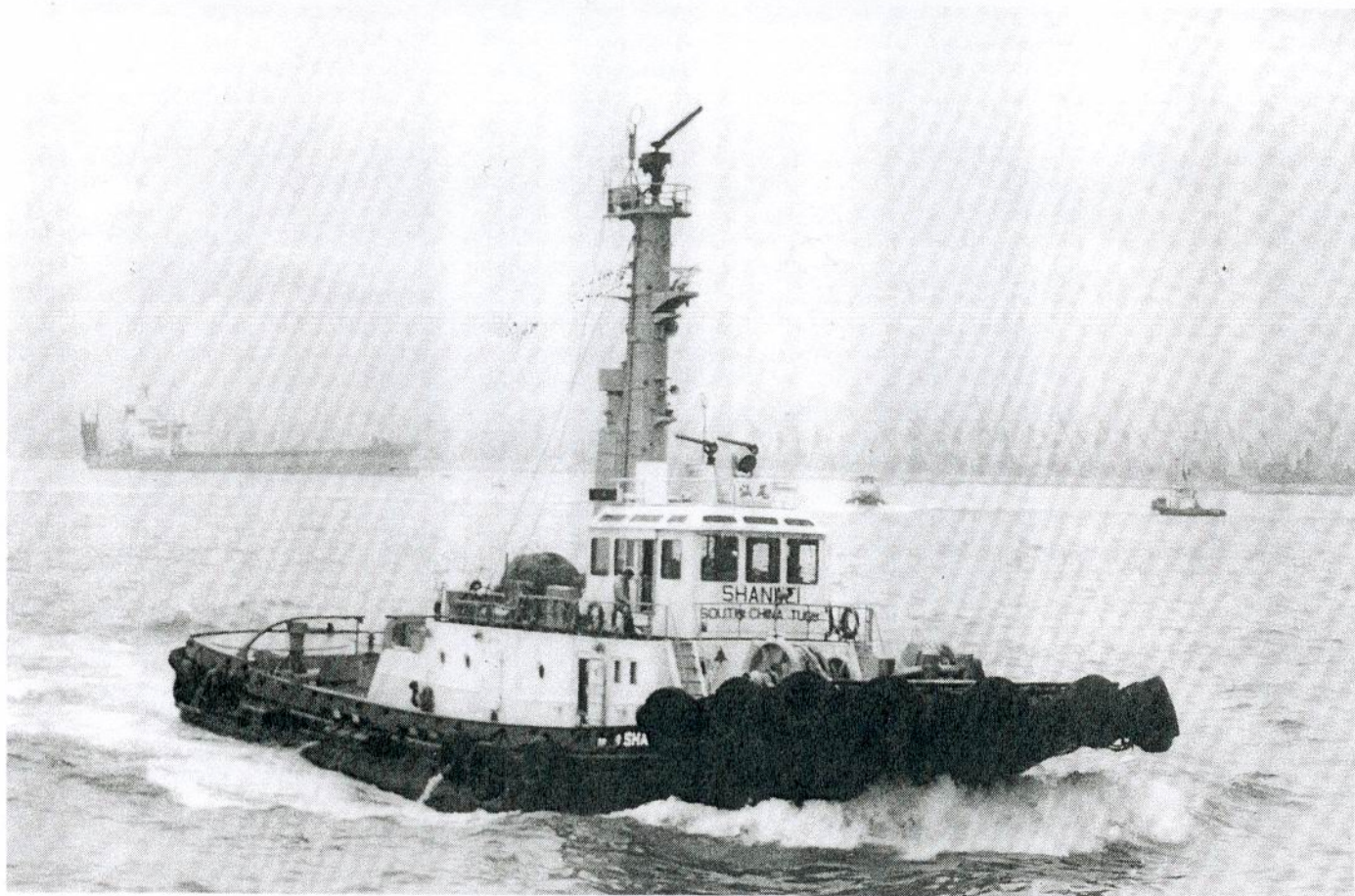


De *EL TIGRE*, gefotografeerd in 1989 te Curacao, zou de voormalige *TIJGER* van de K.N.S.M. zijn, wie kan dat bevestigen? foto: C.P.J. Hollemans.

van Shell Portuguesa S.a.r.L. (bj 1947, twee-cil Plenty stoommachine, 53 brt, 2 nrt, 19.5 m lang, gebouwd als *Midello*, heette van 1955 tot 1971 *Shell Midello*). In Lekko 199 werd al de *Ekole Creek* als de Matsas-sleepboot *Starlet* getoond, een andere sleepboot van de Shell Petroleum Development Co. of Nigeria Ltd. was de *Benin River* (bj 1981, 90 brt, 22.00 / 20.65 x 6.01 x 2.49 x 2.13 m, tweemaal 8-cil Caterpillar diesels). De *Shuaiba*, gebouwd in 1982, stond geregistreerd bij de Shell Internationale Petroleum Mij BV met als thuishaven Doha in Qatar. Dit was formeel een

sleepboot/bevoorradingssloop, uitgerust met twee 12-cil MTU diesels, goed voor een snelheid van maar liefst 22 knopen (afm.: 144 brt, 31 m lang). Een zusterschip was de *Yamama*.

Tot zover onze berichtgeving over (vooral de Nederlandse) Shell-sleepboten, waarbij het zonder meer duidelijk is dat de lijst verre van compleet is en soms wellicht onbetrouwbaar. Zo moeten voor de Engelse ondernemingen van Shell nog vele andere sleepboten hebben gevaren en heeft de Shell-groep nog meer grotere havensleepboten in de vaart gehad. Het Shell-project wordt bij deze echter geheel afgesloten, tenzij een Lekko-lezer ons een volledig uitgewerkt en duidelijk leesbaar overzicht kan bezorgen.



De *SHANWEI*, varende voor South China Tugs, werd begin maart door P.M. Inpijn in Hong Kong gefotografeerd. Deze havensleepboot werd in 1977 door Kanagawa Zosen in Kobe gebouwd als *AKAGI MARU* (afm.: 29.01 x 9.21 x 4.22 x 3.10 m, 261 brt). In 1991 werd ze door Nishi Nippon Kisen verkocht, twee 8-cil Niigata diesel zorgen voor de voortstuwing