

*Jaap van Veen*

## **Mijn Shell Tanker Leven**

### **Wat er aan dit verhaal voorafging**

Op een dag in augustus 2004 hield de Grey Blue Circle, de vereniging van gepensioneerden van IBM Nederland N.V., een bijeenkomst op de Veluwe. Tijdens deze bijeenkomst werd een presentatie gegeven door Prof. Douwe Draaisma over "Waarom de tijd steeds sneller lijkt te gaan als je oud wordt". Een tegenhanger van deze stelling is "Waarom datgene wat in je jeugd is gebeurd steeds langer lijkt te hebben geduurd". De tweede wereldoorlog duurde 5 jaar, dat was toen een eeuwigheid en nu zijn 5 jaar zo voorbij. Ook de 9 jaar dat ik bij La Corona/Shell Tankers in dienst was, lijken nu een leven op zichzelf te zijn.

Ik trof op die bijeenkomst onder de gepensioneerden ook een oud-marconist van Radio Holland die veel op schepen van de Shell had gevaren. Al pratende over die goede oude tijd kwamen bij mij veel gebeurtenissen te boven uit de tijd dat ik bij La Corona/Shell Tankers in dienst was. Deze oud-marconist wees mij op deze plek op het web waar CNOOKS haar werkterrein heeft. Hij wist dat ik veel schrijfwerk voor de IBM PC-club had gedaan en deed de suggestie om mijn vlootwederwaardigheden op papier te zetten.

### **Hoe ben ik bij de Shell gekomen**

Het stond bij mij reeds vroeg vast dat ik wilde gaan varen maar dat was een nogal kostbare studie en we hadden thuis veel kinderen, dus werd uitgekeken naar een beurs. In november 1949 werd de Shell benaderd en ergens in januari 1950 kwam Kapitein van Eerde tijdens het middageten op bezoek. Hij vond dus het hele gezin rond de tafel en moeder in verwachting van de volgende. Op school had ik gelukkig zeer goede cijfers voor wiskunde en aardrijkskunde en werd ik aangenomen voor een beurs voor een opleiding tot scheepswerktuigkundige BM op de De Ruyterschool in Vlissingen.

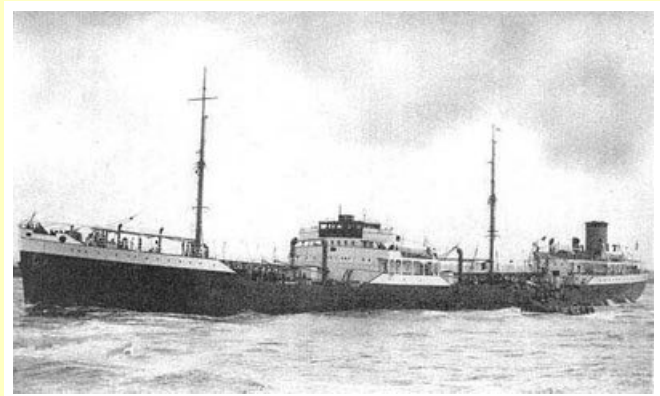
In onze klas waren 14 mensen met een beurs van de KPM/KJCPL, 14 mensen met een beurs van de Shell en nog enkelen voor eigen rekening. In 2001 heeft deze klas een reünie gehouden in Vlissingen. De meesten van de uiteindelijk 31 afgestudeerden heb ik in die 50 jaar nooit meer teruggezien. Toch was ik geïnteresseerd wat er van iedereen geworden was. Heel opmerkelijk: alle mensen met een beurs waren vroeg of laat met het varen gestopt. Van de personen voor eigen rekening waren 3 tot hun pensioen blijven varen, een was wiskundeleraar geworden, een leraar Scheepswerktuigkunde en lid van de examencommissie voor Scheepswerktuigkundigen en een had een diamantslijperij in Thailand. Van diegenen met een beurs waren allen op drie na bij utiliteitsbedrijven terecht gekomen zoals riolering, elektra, waterschappen, etc. Van die drie uitzonderingen was de een terechtgekomen bij een metaalbedrijf, een heeft een schoenenwinkel gehad en ikzelf ben in de automatisering gegaan.

Bij de nu volgende beschrijving van de schepen waarop ik gevaren heb staan niet alle havens die werden aangedaan vermeld, maar een selectie om het vaargebied aan te geven. Aan het eind van dit verhaal staat een lijst van alle havens die ik mij herinneren kan.

Hieronder de Malea

### **Mijn eerste schip, de Malea**

Het eerste schip was de Malea, gebouwd in 1938, 12.070 dwt. groot en voorzien van een 4-tact 8 cilinder Werkspoormotor met drukverstuiving. Toen ik in september 1952 aan boord kwam lag het schip in dok voor een grote beurt en werd omgebouwd voor gebruik van 'zwarte olie' als motorbrandstof. Deze olie moest vooraf gecentrifugeerd worden en tijdens het rondpompen op 70 graden Celsius gehouden worden. Met die temperatuur kwam het ook bij de verstuivers. Ik trof aan boord ook twee klasgenoten die gewoon op volgorde van het alfabet op de Malea geplaatst waren. Meester van der Peil was onze mentor en gedurende een jaar heeft hij ons



heel goed begeleid . Maandelijks moesten wij laten zien wat wij in ons logboek hadden beschreven. De eerste reizen gingen over de Noordzee naar o.a. Manchester, Hull, Southbank. Daarna naar Lissabon, Syrië, Curaçao, Belem, Buenos Aires, Curaçao, Hamburg (tijdens de storm van februari 1953), Curaçao, Niigata, Noord Borneo, Geelong (Melbourne). Tijdens dit eerste jaar werd het mij ook duidelijk hoe gevaarlijk het op een tanker is als je niet uitkijkt. We verloren een pompman en een tweede machinist door verstikking in de pompkamer. Dit eerste jaar eindigde in dok in Singapore. Ik werd overgeplaatst naar de

### **Agatha**

Dit schip voer in de Indonesische wateren tussen Palembang (Pladju), Pulu Bukom, Tandjung Priok, Surabaya, Singkep en Billiton. Vooral de vaart op de Pladju Kali met zijn vele bochten was altijd weer spannend, geregeld vlogen we het bos in. Het schip was gebouwd in 1928, 4.330 dwt. groot en had twee 4-tact 6 cilinder Harland en Wolff-motoren met luchtverstuiving. Ook had het twee Bolnes gloeikopmotoren voor de elektriciteitsvoorziening en luchtcompressie. Wat ik me van dit schip herinner is dat de derde machinist dagelijks plaatjes stond te schuren voor gebruik in de luchtverstuivers. Ik ben niet lang op dit schip gebleven want na twee maanden werd ik overgeplaatst naar de **Marisa**. Mijn vader had de Shell ingelicht dat mijn moeder niet lang meer te leven had en gevraagd of ik niet naar huis kon komen. De Marisa was op kerstreis (de gehele Nederlandse bemanning werd afgelost) en kon ik op die manier terug naar huis. Enkele dagen voor Kerst 1953 was ik thuis.

### **Metula**

In januari 1954 werd ik op de Metula (zusterschip van de Malea) geplaatst die in Amsterdam bij de ADM in dok lag. Zo kon ik ook nog in januari geregeld thuis wezen. Eind januari ging de Metula weer op reis en wel naar Curaçao. Er kwamen reizen van Curaçao naar Rotterdam, Persische Golf, Geelong, Pulu Bukom, Brunei, Ilo Ilo City, Davao, Nauru, Ceylon. Tijdens de eerste reis van de Perzische Golf naar Geelong kwam ik 's middags van wacht, zette de radio aan en ging onder de douche. Plotseling hoorde ik door de radio "Today in Perth died Mr. K, the most decorated captain of the Dutch Merchant Navy". Nu had ik al vele jaren belangstelling voor de koopvaardij en veel daarover gelezen maar nog nooit was ik iets tegengekomen over Mr. K. Na de lunch stapte ik naar de hoge-druk-tafel en vertelde wat ik had vernomen. Een donderend gelach barstte los: "Heeft hij ze ook na zijn dood toch nog te pakken!".

Wat was het geval: Kapitein K. had vele jaren in de Oost gevaren en wist alle trucjes voor het smokkelen van wapens naar Frans Indo-China. Van het geld dat hij er mee verdiende gaf hij grote feesten in Singapore waar hij als gastheer optrad behangen met allerlei gekochte insignes. Het was dus heel bijzonder dat ik dat bericht zo maar even van mijn radio had opgepikt. Eind 1954 ging ik naar huis voor verlof. Ik had nog niet voldoende vaartijd om mijn B-diploma te gaan halen dus heb ik een deel van mijn verlof van 6 maanden uit laten betalen.

### **Cinulia**

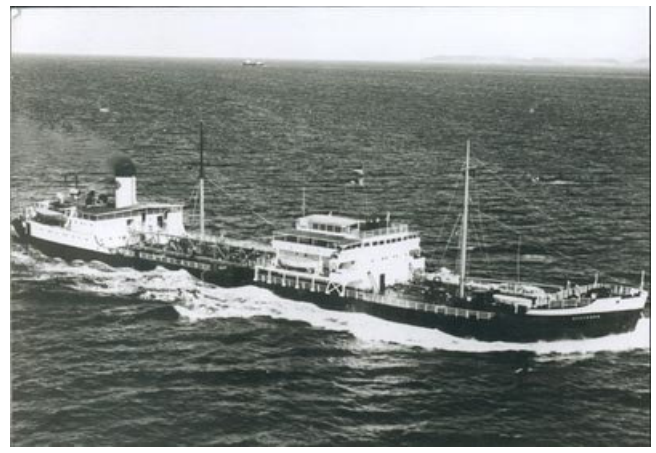
De Cinulia was een nieuw schip en ik kwam aan boord vanaf de Parkkade in Rotterdam vlak voor het begin van de proefvaart. Het schip was 13.655 dwt. groot en was heel compact gebouwd. De motor was een 5 cilinder 2-tact B&W-motor met turbodruklading die bijna de gehele machinekamer vulde. Het schip had ook een heel speciaal leidingsysteem om diverse soorten smeerolie gescheiden te kunnen bewaren en verpompen. Met dit schip ben ik twee keer naar Curaçao gevaren. De tweede keer werd ik bij aankomst overgeplaatst naar de

### **Gaza**

De Gaza mat 15.342 dwt. was in 1954 in Bremen gebouwd om dienst te doen tussen het Meer van Maracaïbo en Curaçao. Naar ik begrepen heb, heeft het schip op z'n maidentrip verscheidene malen op de Atlantische Oceaan rondgedobberd. Het schip was uitgerust met twee quadruple-expansie-machines, dat wil zeggen de lage druk expansie over twee cilinders was verdeeld. Het was mijn eerste ervaring met open machines en het duurde even voor ik mijn handen tussen de scharen en stangen durfde te steken om de temperatuur van de lagers te voelen. Ook op dit schip moest ik twee collega's missen, nu door een verkeersongeluk. De Gaza voer op en neer tussen Venezuela en Curaçao voor de aanvoer van ruwe olie. Uit en thuis duurde drie dagen. Degenen die op het eiland woonden gingen gewoon naar huis en lieten de wachtofficiëren het werk doen als het schip in het Schottegat lag. Speciaal voor deze grotere tankers op het Meer van Maracaïbo werd een zandzuiger (De Sandpiper) aangeschaft die ook door officieren van La Corona werd bemand. Na drie maanden ging ik naar de

### Gastrana

Dit was een schip van 8.254 dwt. en gebouwd in 1949 ook met het speciale doel om olie van Venezuela naar Curaçao te vervoeren. Het was uitgerust met twee triple-expansie-machines. Volgens mijn monsterboekje heb ik van september 1955 tot augustus 1956 dienst gedaan op dit schip. Doordat je veel aan de wal kwam op Curaçao bouwde je daar ook vele contacten op. Om niet altijd afhankelijk te zijn van het interne transport heb ik de eerste openbare bromfiets op het eiland geïmporteerd! Er reden wel bromfietsen, maar dat waren Mobilettes en die mochten alleen op het CPIM-terrein rijden. Dat was wel een



opschudding voor zowel de het bedrijf als de lokale politie. Nadat ik een keer opgepakt was wegens het rijden zonder rijbewijs mocht ik met mijn bromfiets (NSU) voor de politie uitrijden en kreeg ik na enige weken alsnog het missende document toegestuurd. Tijdens de reis verbleef de fiets in de bonded stores. (douane-opslag)

Zo'n langere tijd op een schip, op een route geeft ook de mogelijkheid om te zien hoe de mensen in zo'n gebied leven en ook de weersverschijnselen te leren zien. Kwam er een wervelstorm langs dan kreeg die de naam van een persoon of verschijnsel, b.v. Pia Beck, of De Dikke Olifant. Dan was het "Ben je Pia Beck al tegengekomen?". Ook de vele wervelstormen op het Meer van Maracaïbo waren een belevenis. Verschillende malen heb ik lokale vakanties genomen, waarvan een keer in Maracaïbo. Verder heb ik een aantal malen dienst gedaan als machinist van de wacht op het stoomschip **Berta** dat werd gebruikt om de bunkerstations in Bullenbaai bij te vullen. Aan het eind van mijn verblijf in het Caraïbische gebied bracht de **Ondina** mij weer terug naar huis. De Ondina mat 9.070 dwt. en was uitgevoerd met een 6 cilinder 4-tact Werkspoormotor. De Ondina behoorde tot dezelfde lichterij als de Malea maar was een slag kleiner.

### Verlof 1956/57

Ik liet de Shell weten dat ik weer enige maanden van mijn verlof wilde verkopen maar dat kwam ze niet goed uit. Er was door een slapte in de markt tijdelijk teveel personeel en konden ze mij niet gebruiken. Het volgende werd geregeld, ik ging met verlof om mijn B-diploma te halen en daarna werd ik drie maanden te werk gesteld bij Wilton Feijenoord in de ketelmakerij. Dat diploma halen viel na de tewerkstelling bij Wilton. Kom ik bij het mondeling examen ketels; "Meneer vertelt u mij eens hoe zit een Foster Wheeler in elkaar". Laat ik die ketel nu net bij Wilton bestudeerd hebben, kon ik dus precies vertellen hoe ze in werkelijkheid in elkaar zaten. Maar dat was niet de bedoeling; hoe zitten ze in **zijn** boek in elkaar!! Dus na tien minuten zaten de examinerator en ik met rode koppen tegen elkaar. De andere examinerator heeft het daarna overgenomen. Diverse toehoorders bleven na het examen wachten om te horen wat ik er van gebakken had. Geslaagd!!

### Theobaldius

Was mijn volgende schip. Dit was een Turbo-Electrisch schip van 16.478 dwt. van Amerikaanse makelij gebouwd in 1945 van het type T-2. Voor mij was het een fantastisch schip. Ik heb de hele machinekamer bestudeerd zodat ik van elk apparaat de werking kende. Dat was mogelijk doordat deze schepen een uitgebreide bibliotheek hadden met alle beschrijvingen van de werking van de diverse apparaten. Tenslotte konden de bemanningen in oorlogstijd ook niet even op de werf terugvallen als ze iets niet wisten. De hoofdturbine dreef niet alleen de synchrone hoofdmotor aan maar ook de ladingpompen. Op volle kracht had de aandrijfstroom een frequentie van 90 Hz maar de ladingpompen konden alleen maar draaien op 60 Hz. Bij het schoonspoelen en ballasten onderweg betekende dit dat de hoofdmotor niet op volle kracht kon draaien. Als je de machinekamer binnenkwam wist je niet wat je zag, een hele grote ruimte met een kleine turbine in het midden. De bemanning had deze ruimte zachtgroen geschilderd, gewoon een kunststuk op zichzelf. De Theobaldius had ook eens als bestemming Livorno in Italië en had ik mijn Italiaanse penvriend geschreven waar we naar toe gingen. Bij aankomst in Livorno stond hij op de kade en kon ik hem een hand geven nog voordat het schip geheel aangemeerd was. Kreeg ik van de kapitein te horen dat hij

bijna een bekeuring had gekregen omdat er lijfelijk contact was met de wal, terwijl het schip nog niet medisch ingeklaard was!

De brieven van die penvriend gingen natuurlijk via het Shellkantoor in Rotterdam met de scheepspost mee naar het schip. Een dame die de post verzorgde op het Shellkantoor noteerde de afzender en schreef een brief naar mijn penvriend met een sollicitatie voor een plaats als au-pair. Dat lukte en tenslotte is zij met hem getrouwd.

De Theobaldus en de

### **Kosicia**

waren mijn entree in de automatisering. Ik volgde schriftelijke cursussen 'Meet en regeltechniek' bij het PBNA om mijn kennis op dit gebied te verruimen. De Kosicia mat 19.349 dwt. en was echt een modern schip in vergelijking met de schepen van voor 1950. Het had een drietraps stoomturbine voor de voortstuwing en de machinekamer was geheel in spiegelbeeld uitgevoerd, alles zowel aan stuurboord als aan bakboord gelijk. De stoom werd opgewekt in mijn Foster Wheeler ketels waarop ik mijn B-diploma had gehaald. Omdat dit een van de eerste schepen was met veel



automatisering, had men kennelijk gedacht, "Wat goed is aan de wal, is ook goed aan boord". Nu, dat hebben we geweten: Bij het begin van de tweede reis naar de West zakten de koolstof spanningsregelaars in elkaar en dreven we stuurloos in Het Kanaal. Ook de Bailey stookpanelen, de telefooncentrale, e.d. waren niet bestand tegen de trillingen. Het moderne had een groot nadeel; de hutten konden niet meer zo als voorheen openblijven want dan raakte de airconditioning in de war. Veel van de vroegere gezelligheid is daarmee verdwenen. Ik heb vanaf de proefvaart tot september 1958 op de Kosicia dienst gedaan.

### **Corilla**

Nog een oudgediende van de vloot was de Corilla, evenals de Malea in 1939 gebouwd. en van hetzelfde formaat 12.025 dwt. Ook met een 8 cilinder 4-tact Werkspoormotor. Op de Corilla heb ik het gehele jaar in het oostelijk deel van onze aarde gevaren. Madras, Calcutta, Bombay, Ceylon, Geelong, Auckland, Napier, Brunei, Singapore, Kobe, Tokio, etc. Ook hebben we een paar ritten Balikpapan-Surabaia gemaakt. We waren dan tevens postschip want Sukarno had een jaar daarvoor alle internationale bedrijven genationaliseerd en lag de hele postvoorziening in duigen. Bij een van die bezoeken aan Balikpapan trof ik een douaneambtenaar aan wie ik vroeg hoe het ging in Indonesië. Hij zei "de blanke hollander is weg en de bruine hollander (de javaan) is er voor in de plaats gekomen". In september 1959 ging ik met verlof en aansluitend werd ik drie maanden tewerkgesteld bij De Hoop om te oefenen in het reviseren van electromotoren en accusetts. En toen kreeg ik Pfeiffer (kissing disease) die duurde tot september 1960.

### **Videna**

Dit schip kwam in september 1960 gereed bij Wilton Fijenoord. Wat werd er toch gebouwd in die jaren!! De Videna was een wat groter schip en mat 35.724 dwt. Voor de voortstuwing was het uitgerust met een drietraps stoomturbine. Op kantoor kreeg ik te horen dat ik was bevorderd tot hoofd van de onderhoudsgroep aan boord van de Videna. Ik zou drie bankwerker/lassers tot mijn beschikking krijgen om de



onderhoudsdiensten aan boord te vervullen. Nu begon ik te snappen waar de stageperioden bij De Hoop en Wilton voor gediend hadden. Verder kreeg ik niets te horen. Op de Videna klopten drie man op de deur van mijn hut die zich voorstelden als de onderhoudsploeg. Dat was de introductie van een



nieuw instituut op de schepen van Shell Tankers. Zoek het zelf maar uit. Ik heb er in ieder geval van geleerd hoe je een nieuwe organisatie niet moet opzetten. De Videna maakte vele reizen vanaf de Perzische Golf naar Rotterdam. Australië, Japan. Typerend voor het moderne tankerbedrijf, lange reizen, kort verblijf in de havens. Ook voor mij persoonlijk typerend in die zin, dat ik in mijn fototheek geen foto's van de Videna heb!! (inmiddels wel)

In april 1961 nam ik afscheid van de Videna en van Shell Tankers om mijn werkzame leven voort te zetten in de automatisering.

Havens die ik heb aangedaan:

Hamburg, Aarhus, Oslo, Stockholm, Manchester, Hull, Southbank, Porthsmouth, Liverpool, Gent, Rouaan, Pouillac (Bordeaux), Lissabon, Etang de Berre (midden door het plaatsje Port de Bouc) , Genua, Livorno, Tripolis, Port Said, Freetown, Monrovia, Takoradi, Lagos, Kaapstad, Reunion, Mauritius, Djibuti, Aden, Dubai, Mena al Ahmadi, Basra, Bombay, Madras, Calcutta, Colombo, Singapore, Pulu Bukum, Biliton, Singkep, Pladju, Tandjung Priok, Surabaia, Balikpapan, Sorong, Ilo Ilo City, Davao, Brisbane, Sydney, Geelong (Melbourne), Adelaide, Auckland, Napier, Nauru, ergens in de Cochin delta, Kobe, Yokohama, Tokio, Niigata, niets aan de westkust van Noord- en Zuid-Amerika, Portland (Maine), New York (Staten Island), Havana, Houston, Panama, Colon, Baranquilla, Maracaïbo, Lagunillas, Cabimas, Bachaquero, Punta Cardon, Aruba (Eagle Oil Comp. met het toen lege prachtige strand), Willemstad, Port of Spain, Belem, Buenos Aires. Misschien ben ik er nog een paar vergeten.

Opmerkingen/ reaties aan Jaap J. van Veen, 13 september 2004.

Aangepast 1 oktober 2004 (definites), 21 november 2004 (tekst m.s. Agatha, tekst m.s. Corilla)

Terug naar hoofdpagina <http://home.kabelfoon.nl/~quetzal8/index.html>

Voor meer info:  
jaapjvanveen op  
kabelfoon.nl

+++++JJVV0904+++++