

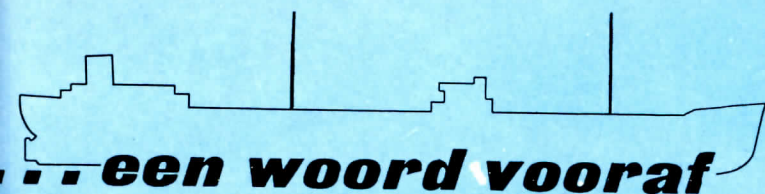


SHELL TANKERS N.V.





varen..?



...een woord vooraf

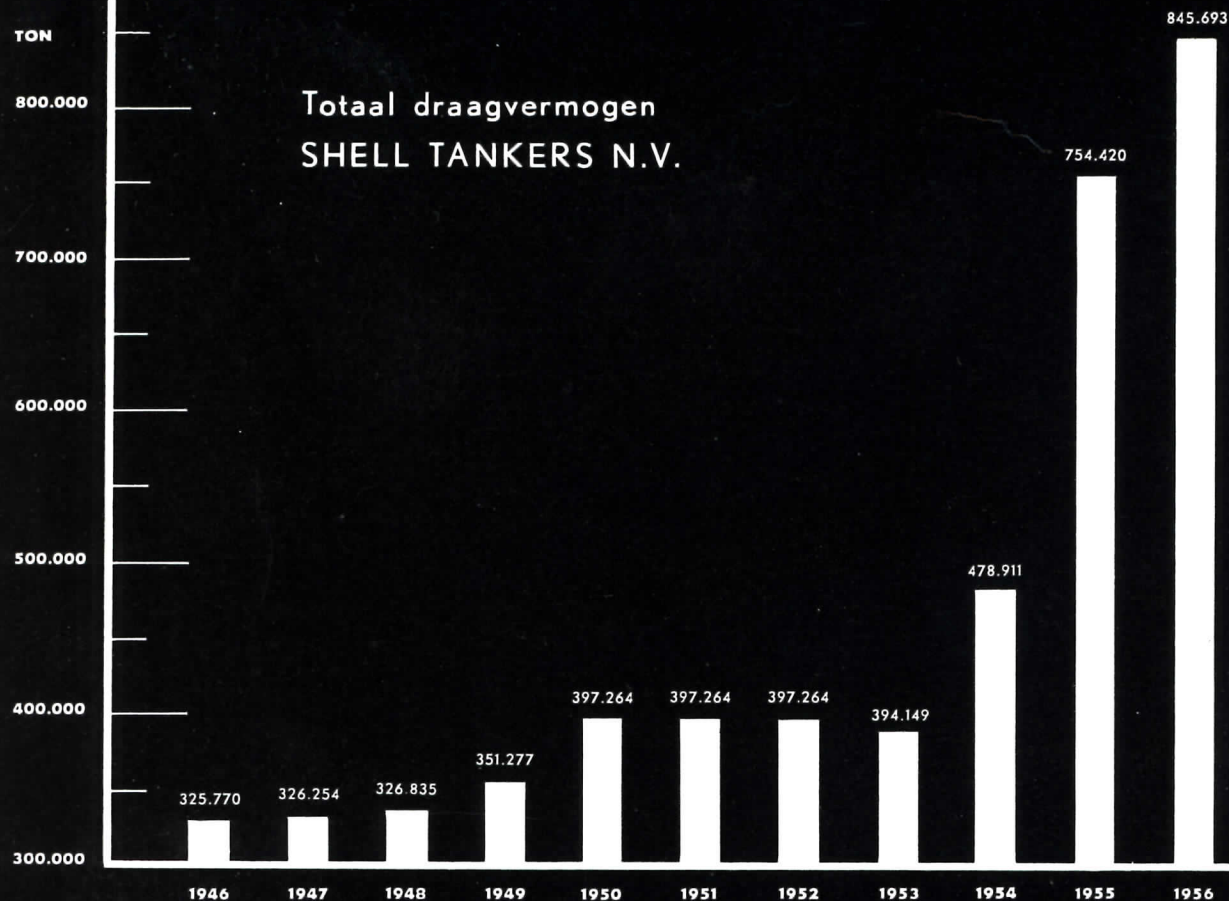
Voor ieder, die het nieuws in krant en radio regelmatig volgt, is de grote betekenis van een industrie als de Koninklijke/Shell voor ons economische en sociale leven zonder meer duidelijk. Werden niet, om een sprekend voorbeeld aan te halen, in de jaren 1954 en 1955 belangrijke orders voor grote moderne tankers tot een waarde van in totaal 300 miljoen guldens aan onze Nederlandse scheepswerven verstrekt?

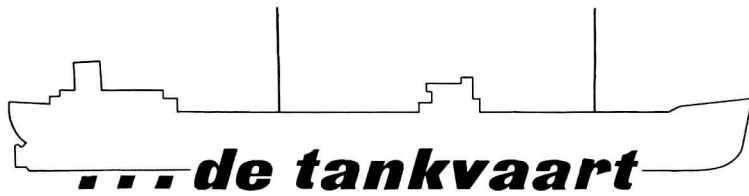
Zulke opdrachten brengen bedrijvigheid in menige tak van industrie en zij verruimen de werkgelegenheid in belangrijke mate. Begrijpelijkwijze hebben dus tal van takken van de Nederlandse industrie grote belangstelling voor een organisatie, waarvan het arbeidsterrein zich uitstrekt over de gehele wereld. Maar ook de werknemers in ons land delen deze belangstelling, immers voor veel jonge mensen scheppen deze opdrachten een aantrekkelijk arbeidsveld in onze nijverheid, en velen voelen zich dan ook aangetrokken tot een carrière bij een wereldomspannende organisatie als de Koninklijke/Shell Groep.

Een van de maatschappijen, welke tot deze Groep behoren, is de Shell Tankers N.V., welke de onder Nederlandse vlag varende tankervloot beheert. Deze tankers vormen de onmisbare schakel tussen de velden waar de ruwe aardolie gewonnen wordt enerzijds, en de raffinaderijen en de distributiecentra van de marktprodukten anderzijds.

Voor aspirant koopvaardij-officieren opent Shell Tankers een loopbaan, die niet alleen interessant is, maar die, zo de ware interesse voor het zeemansberoep aanwezig is, tevens goede vooruitzichten biedt.

Dit boekje is samengesteld voor jongelui, die voornemens zijn hun toekomst op zee te kiezen. Het geeft derhalve een overzicht van de mogelijkheden, die hun bij de vloot van Shell Tankers worden geboden.





De wereld-tankervloot heeft vooral in de laatste 50 jaren een zeer grote uitbreiding ondergaan. Omstreeks de eeuwwisseling bestond deze vloot uit ongeveer 100 tankschepen met een draagvermogen van ± 500.000 ton. In 1939 was deze reeds aangegroeid tot 1500 tankers met een draagvermogen van 17 miljoen ton, terwijl eind 1954 ongeveer 2700 tankers met ± 39 miljoen ton draagvermogen voor het transport van aardolie en aardolieprodukten zorgden.

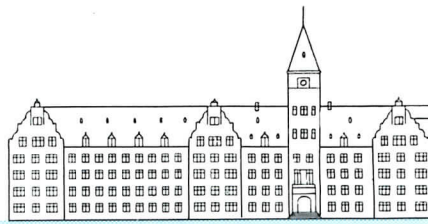
Het verbruik van olieprodukten neemt nog steeds toe en het behoeft daarom geen betoog, dat de expansie van de wereld-tankvloot daarmee gelijke tred dient te houden.

Het aantal tankers van de tot de Koninklijke/Shell Groep behorende rederijen levert een belangrijk aandeel van de wereldtankvloot en wordt nog steeds groter. Daardoor kunnen er bij de Shell Tankers nog vele jonge mensen een goede carrière maken.

Aan de ontwikkeling van het tankschip tot de moderne tanker van vandaag heeft „Shell's Marine Research and Development Department” te Londen bijgedragen. Op dit gebied werd b.v. baanbrekend werk verricht, zowel wat betreft de voortstuwing als de constructie en inrichting van de schepen. Het bestek van dit boekje laat niet toe hier veel over te zeggen, maar een paar van de voornaamste bijzonderheden willen wij toch even aanstippen.

De Nederlandse tankboot „Vulcanus”, gebouwd in 1910, was het eerste zeegaande motorschip ter wereld en de Shell-tanker „Auris” maakte in 1953 geschiedenis door als eerste schip met een door een gasturbine gedreven schroef de Atlantische Oceaan over te steken.

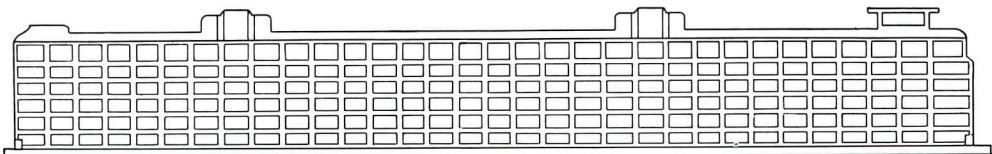
Het aanbrengen van in samenwerking met Shell-technici ontwikkelde kathodische bescherming op vele nieuwe tankschepen wordt terecht beschouwd als een belangrijke vinding om de zo gevreesde corrosie van de inwendige verbanddelen van deze schepen een halt toe te roepen en zo de levensduur van deze kostbare schepen te verlengen.



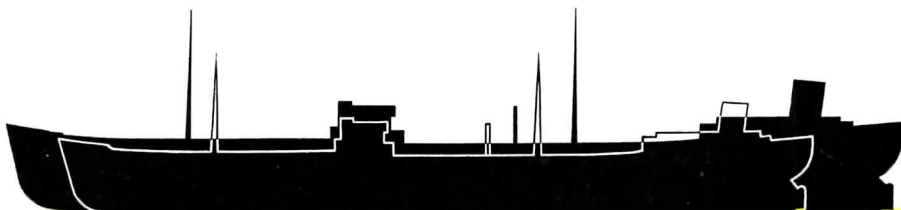
Het Hoofdkantoor van de N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij,



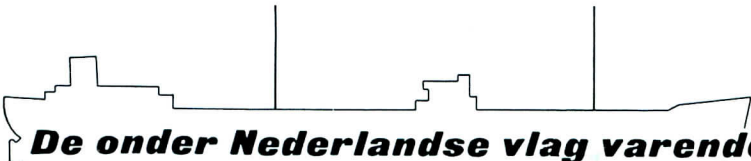
het Paleis op de Dam



en het Groothandelsgebouw



in vergelijking met een 32.000 resp. 18.000 ton tanker op dezelfde schaal.

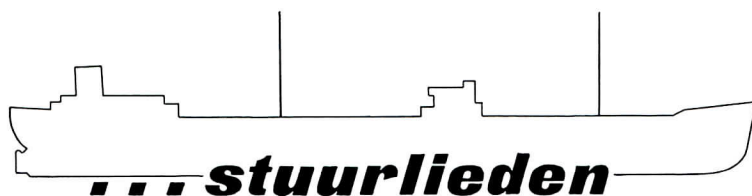


De onder Nederlandse vlag varende tankers der „Koninklijke/Shell Groep”

Bij beëindiging van het thans in uitvoering zijnde nieuwbouwprogramma, omstreeks eind 1960, zal het totaal aantal schepen varende voor Shell Tankers N.V. een gezamenlijk draagvermogen van omstreeks 1 miljoen ton hebben.







Om als stuurmansleerling te kunnen worden aangenomen moeten gegadigden in het bezit zijn van het eindgetuigsschrift B.S. of A.S. Diverse zeevaartscholen hier te lande leiden voor deze diploma's op. Afhangend van de vooropleiding kan de cursus in één of twee jaren worden doorlopen. Toelatingseisen voor het B.S.-diploma zijn:

1. voor het volgen van de éénjarige cursus in het bezit zijn van het einddiploma Gymnasium B of van een h.b.s. 5-jarige cursus B met ten minste ruim voldoende voor wiskunde.
2. Voor het volgen van de tweejarige cursus in het bezit zijn van een voldoende overgangsrapport van de 3e naar de 4e klas van een h.b.s. of van de 4e naar de 5e klas van een gymnasium, dan wel in het bezit zijn van het m.u.l.o. B diploma.

Toelatingseisen voor het A.S.-diploma zijn eenvoudiger; zij die slechts 2 jaar h.b.s. of het m.u.l.o. A-diploma bezitten, kunnen worden toegelaten.

3. De aspirant moet voldoen aan de keuringseisen voor lichaam, gehoor- en gezichtsscherpte en kleurenonderscheidingsvermogen; Nederlander zijn en de leeftijd van 20 jaar nog niet hebben bereikt op 1 september van het jaar van inschrijving.

Bezitters van het B.S.-diploma kunnen zonder examen het diploma 3e stuurman G.H.V. verkrijgen, indien uit overgelegde bescheiden blijkt dat zij tijdens het vereiste jaar vaartijd als stuurmansleerling hun studie naar het oordeel van de examencommissie voldoende hebben bijgehouden. Na het verkrijgen van het diploma 3e stuurman G.H.V. kan een vaste aanstelling als 4e stuurman volgen.

Na 2 jaar varen als 4e of 3e officier, volgt de studie van het 2e stuurmansexamen G.H.V. (± 6 maanden), dan moet weer 2 jaar worden gevaren als 3e of 2e officier, waarna de voorbereiding plaats vindt voor het 1e stuurmansexamen G.H.V. (± 8 maanden). Met het behalen van het 1e stuurmansdiploma G.H.V., welk diploma tevens bevoegdheid geeft om als kapitein te varen, is de zeevaartkundige opleiding afgesloten. De benoeming tot de verdere rangen is nu een kwestie van promotie. Shell Tankers stelt voor een beperkt aantal jongelui de gelegenheid open om voor het getuigsschrift B.S. te worden opgeleid.





In het stuurhuis van een „General Purpose” tanker



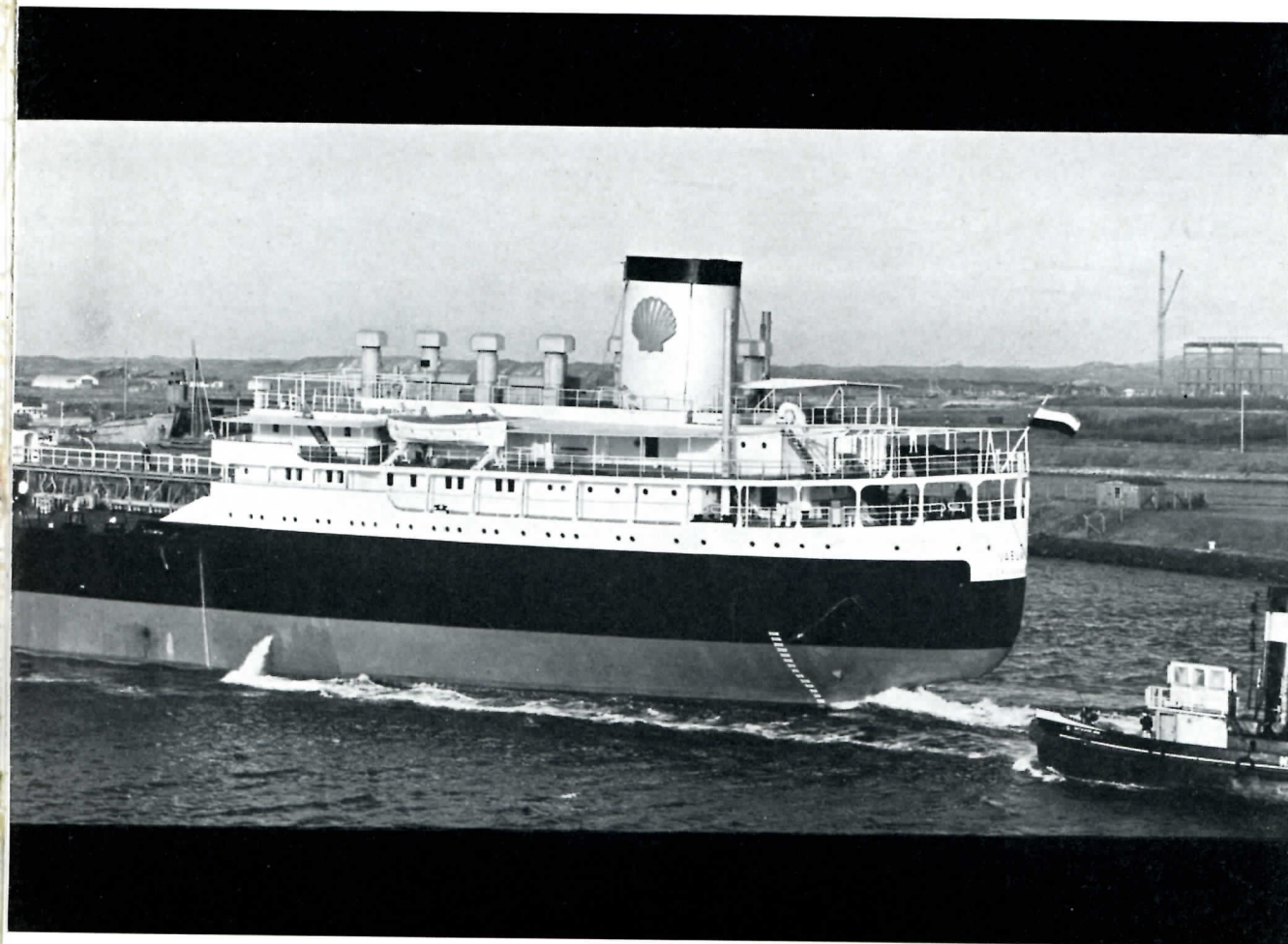
Azimuth nemen



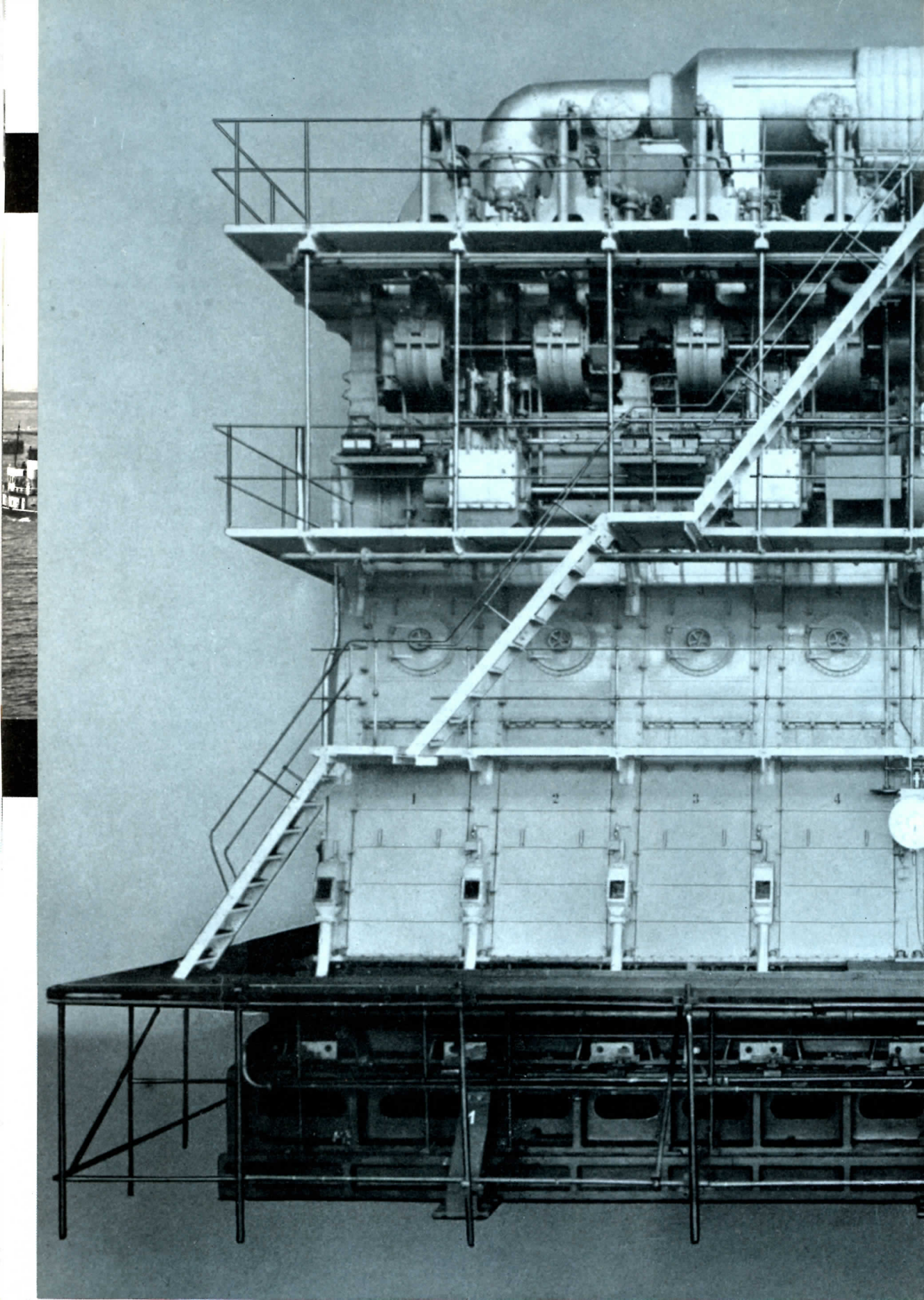
s.t.s. „Vasum” bij vertrek uit IJmuiden

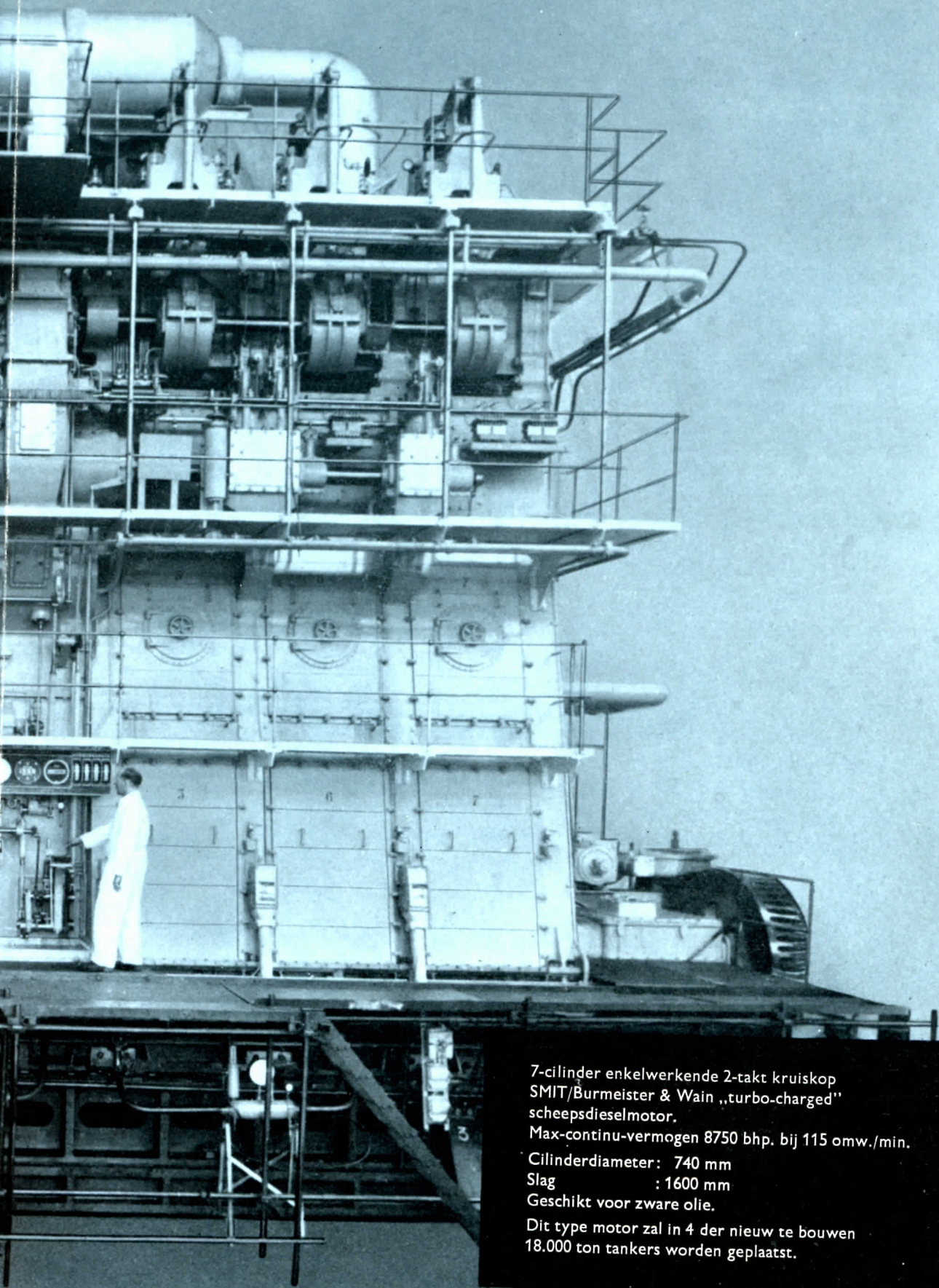
Technische gegevens:

Lengte over alles:	201,16 meter
Lengte tussen de loodlijnen:	193,54 meter
Holte tot hoofddek:	14,10 meter
Diepgang op zomermerk:	10,59 meter
Dienstsnelheid:	16¼ knoop
Draagvermogen:	32,150 ton
WATERVERPLAATSING:	41,620 ton



Temperatuur en soortelijk gewicht bepalen





7-cilinder enkelwerkende 2-takt kruiskop
SMIT/Burmeister & Wain „turbo-charged”
scheepsdieselmotor.
Max-continu-vermogen 8750 bhp. bij 115 omw./min.
Cilinderdiameter: 740 mm
Slag : 1600 mm
Geschikt voor zware olie.
Dit type motor zal in 4 der nieuw te bouwen
18.000 ton tankers worden geplaatst.

...werktuigkundigen

Om als leerling-werktuigkundige te kunnen worden aangenomen moeten gegadigden in het bezit zijn van het getuigschrift B.M. of A.M. (M betekent hier machinisten ter onderscheiding van soortgelijke diploma's voor stuurmansleerlingen, t.w. B.S. en A.S.), dan wel de Verklaring voor het Voorlopig Diploma als Scheepswerktuigkundige (Verklaring M.V.D.).

Shell Tankers' leerlingen
van de
„De Ruyterschool”
te Vlissingen



Diverse scholen hier te lande leiden voor deze diploma's op. Gegadigden moeten voldoen aan de keuringseisen voor lichaam, gehoor- en gezichtsscherpte en kleurenonderscheidingsvermogen.

Bij de aanvang van een dagcursus dient men Nederlander te zijn en de leeftijd van 20 jaar nog niet te hebben bereikt op 1 september van het jaar van inschrijving.

Shell Tankers stelt sinds vele jaren een beperkt aantal jongelui in de gelegenheid opgeleid te worden voor het B.M.-diploma. Daarom wordt hier volstaan met de toelatingseisen voor het B.M.-diploma te geven, zoals die wettelijk zijn vastgesteld.

- a. m.u.l.o.-diploma B zonder vrijstelling, of
- b. bewijs van onvoorwaardelijke toelating tot de 4e of hogere klasse van een h.b.s. met 5-jarige cursus, of
- c. bewijs van onvoorwaardelijke toelating tot de 5e of hogere klasse van een gymnasium.

Hut van een
leerling werktuigkundige

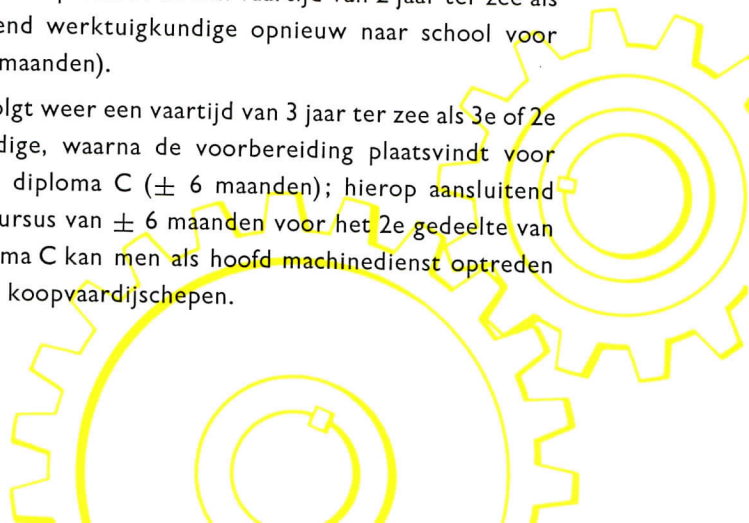


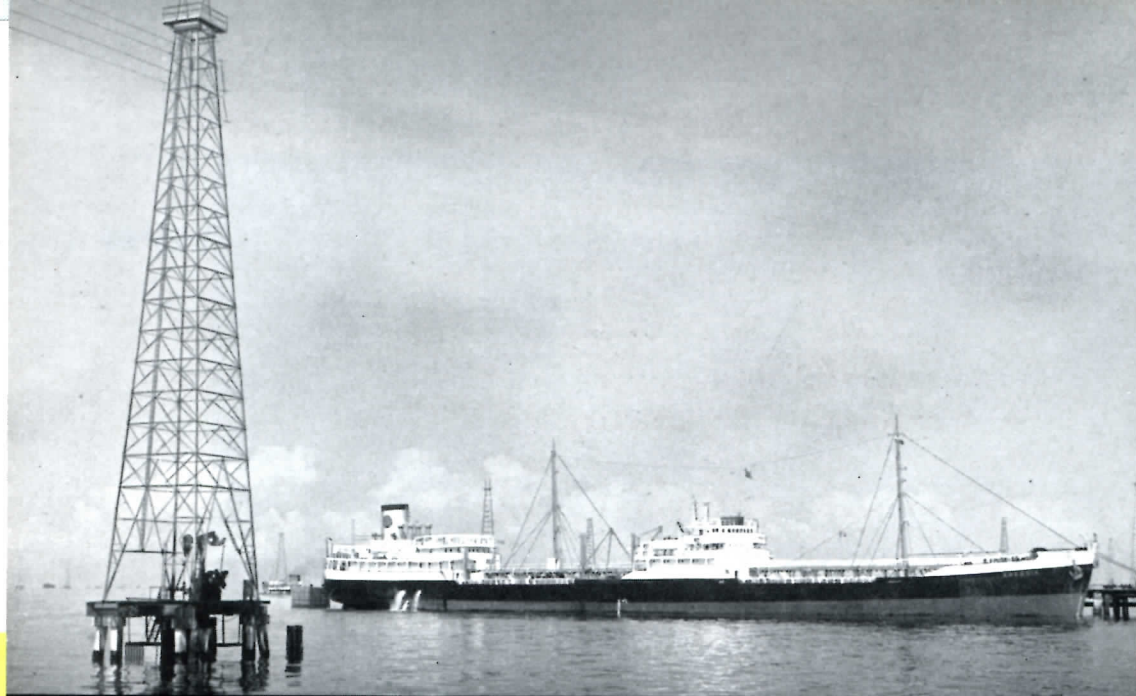
Bovendien kunnen nog leerlingen met vooropleiding l.t.s. afd. smeden/bankwerkers, motorrijtuigherstellers, electriciens of instrumentmakers worden toegelaten, mits zij aan de eisen van een toelatingsexamen voldoen. Voor een compleet overzicht van de opleiding voor BM, AM, Verklaring MVD en MVD zie schematisch overzicht achter in de brochure.

Na één jaar fabriekspraktijk verkrijgt de B.M.-er het diploma assistent-werktuigkundige. Dit jaar praktijk kan men ook behalen door als leerling werktuigkundige te varen, maar dan moet uit overgelegde bescheiden blijken dat tijdens het vereiste praktijkjaar theoretische en praktische kennis naar het oordeel van de examencommissie voldoende zijn ontwikkeld. Na het verkrijgen van het diploma assistent-werktuigkundige kan een aanstelling als 5e werktuigkundige volgen. Na een jaar als 5e werktuigkundige te hebben gevaren kan men aan een der scholen een herhalingscursus volgen voor het diploma A (± 4 maanden).

Na het behalen van het diploma A en een vaartijd van 2 jaar ter zee als zelfstandig dienstdoend werktuigkundige opnieuw naar school voor het diploma B (± 6 maanden).

Met het diploma B volgt weer een vaartijd van 3 jaar ter zee als 3e of 2e scheepswerktuigkundige, waarna de voorbereiding plaatsvindt voor het 1e gedeelte van diploma C (± 6 maanden); hierop aansluitend volgt tenslotte een cursus van ± 6 maanden voor het 2e gedeelte van diploma C. Met diploma C kan men als hoofd machinedienst optreden op alle Nederlandse koopvaardij schepen.





Een 18.000 ton „General Purpose" tanker in het meer van Maracaibo

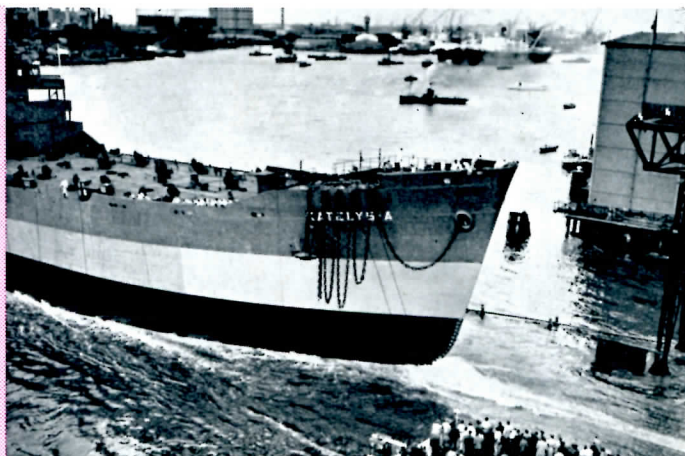


s.t.s. „Katelsia" in volle zee

De 18.000 ton „General Purpose” tankers

Het stoomturbineschip KATELYSIA is de eerste, in oktober 1953 onder Nederlandse vlag in de vaart gebrachte Shell-tanker van de serie 18.000 ton schepen, waarvan de bouw aan een aantal Nederlandse werven werd opgedragen.

Stapelloop s.t.s. „Katelysia”



De voornaamste bijzonderheden zijn als volgt:

Gebouwd bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij;

Tewatergelaten op 8 oktober 1953;

Van de werf overgenomen op 7 mei 1954;

Lengte over alles (buitenkant voorsteven tot achterkant hekplaat)	169,38 m
Lengte tussen de loodlijnen	161,55 m
Grootste wijdtte	21,16 m
Holte tot bovendek	11,89 m
Diepgang zomermerk	29' 9"
Draagvermogen zomermerk	18.170 ton
Dienstsnelheid	14½ mijl

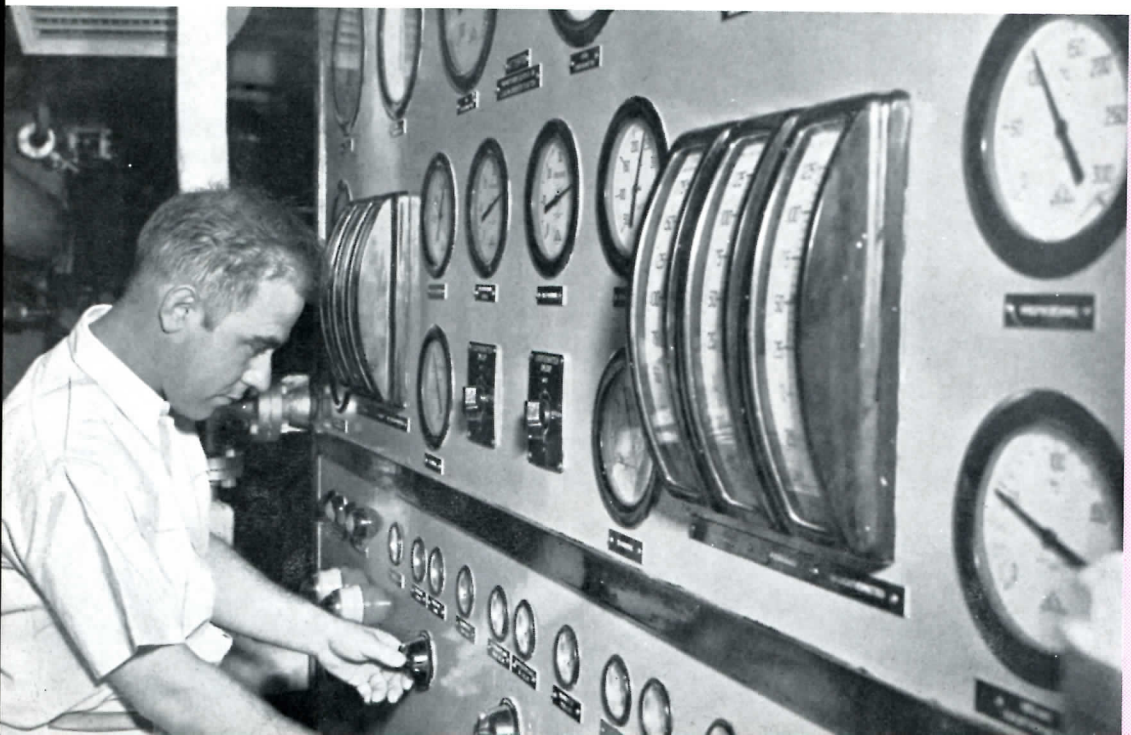


Deze tanker is van een nieuw type dat de naam „General Purpose“-tanker heeft gekregen. Men heeft namelijk bij het ontwerp de verhouding lengte x breedte x holte zodanig gekozen, dat bij dit betrekkelijk grote draagvermogen van 18.000 ton de – naar verhouding – geringe diepgang van 29' 9" bij zomermerk werd verkregen, zodat een groot aantal havens zonder bezwaar kan worden bereikt. Deze diepgang is bijvoorbeeld slechts 2' 3" meer dan van de bestaande 12.000 tonners en geringer dan van de 16.000 tons zogenaamde T2 schepen.

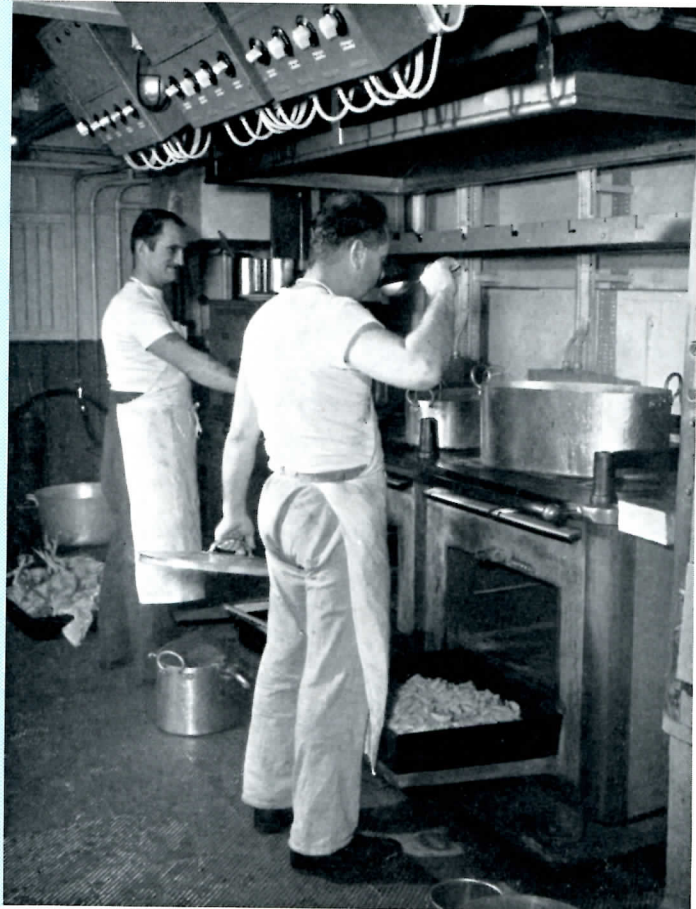
Het algemeen plan van dit type tanker toont de volgende indeling:

1. Voorpiek ingericht voor waterballast, daarboven enige bergplaatsen en de kettingbak.
2. Een grote vóór-dieptank ingericht voor berging van brandstof en uitgerust met een kleine pompkamer. Boven deze dieptank is een ruim voor verpakte lading, waarin zo nodig olie in drums kan worden vervoerd. Het ruim kan met een stalen luik gasdicht worden afgesloten.

Gedeelte ketelbord „General Purpose“ turbine tanker



De kombuis



3. Vóór-cofferdam.
4. De ruimte voor de vloeibare lading is door 2 langsschotten en 10 dwarsschotten in 33 ladingtanks onderverdeeld.
5. Pompkamer en achter-cofferdam.
6. Oliebunkers met bezinktanks, z.g. zijbunkers.
7. Machinekamer en ketelruim. Onder de gehele machinekamer bevindt zich een ruime dubbele bodem.
8. Achterpiek en drinkwatertanks, daarboven de ruimte waarin de stuurmachine is geplaatst.

De schepen hebben een doorlopend hoofddek waarboven



zich de bak, het midscheeps dekhuis en de achteropbouw bevinden.

In de midscheeps onder het stuurhuis, de kaartenkamer en de radiohut bevindt zich de accommodatie van de gezagvoerder; daaronder zijn de hutten van stuurlieden, telegrafist en hofmeesters, het hospitaal, het kantoor en de gyrokamer gelegen.

In de achteropbouw zijn op het hoofddek de ruime éénpersoonshutten voor de bemanning; daarboven op het kampanjeden en sloependek de accommodatie van de werktuigkundigen, de rooksalon, eetsalons, kombuizen, een wasserij en een (openlucht) zwembad.



Een kaartje leggen



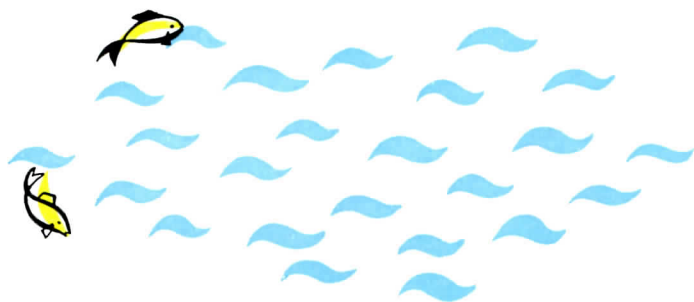
Ontwerp eetsalon „Etat-Major” (Architectenbureau E. A. M. Schöna en J. Schuil)



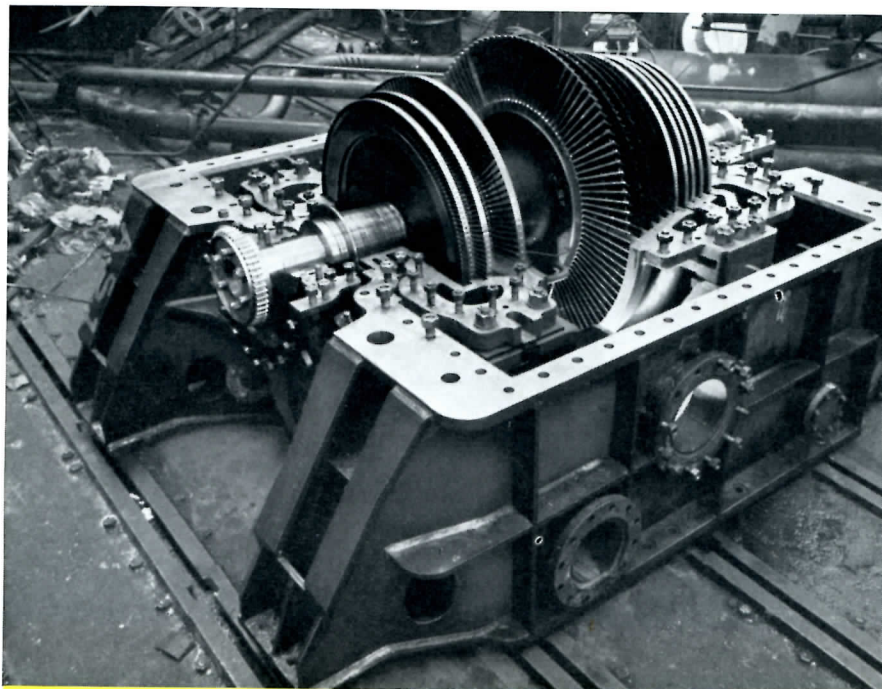
Ontwerp hut Gezagvoerder (Architectenbureau E. A. M. Schöna en J. Schuil)



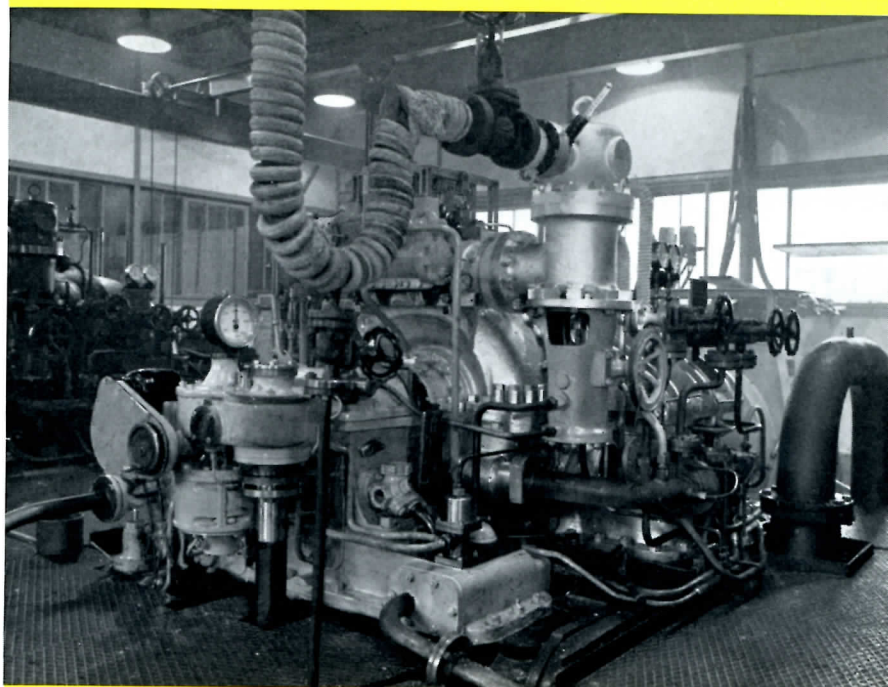
In het zwembad



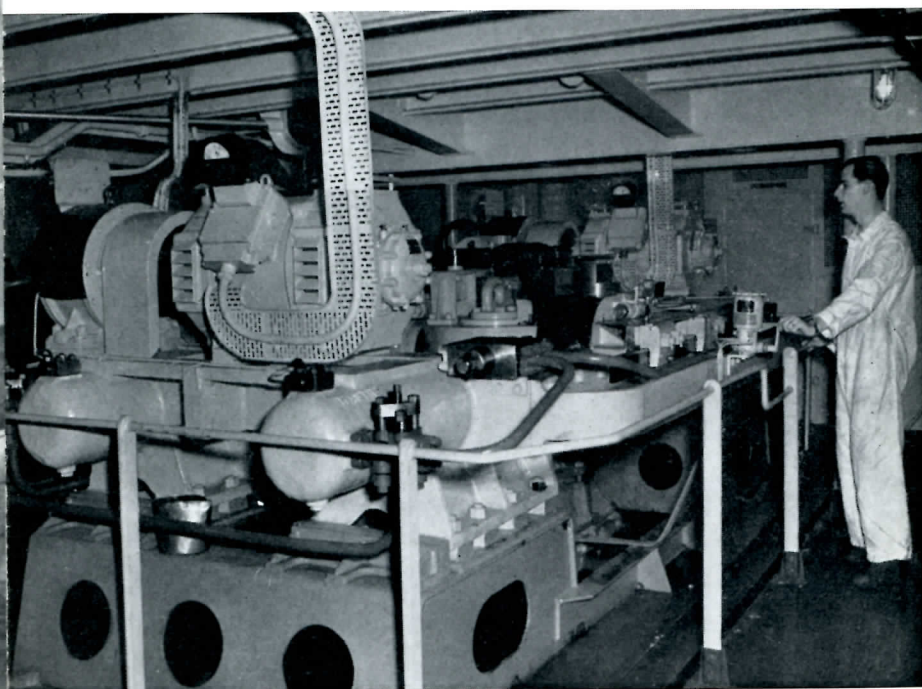
Hoge- en lage-drukturbine en turbogeneratoren



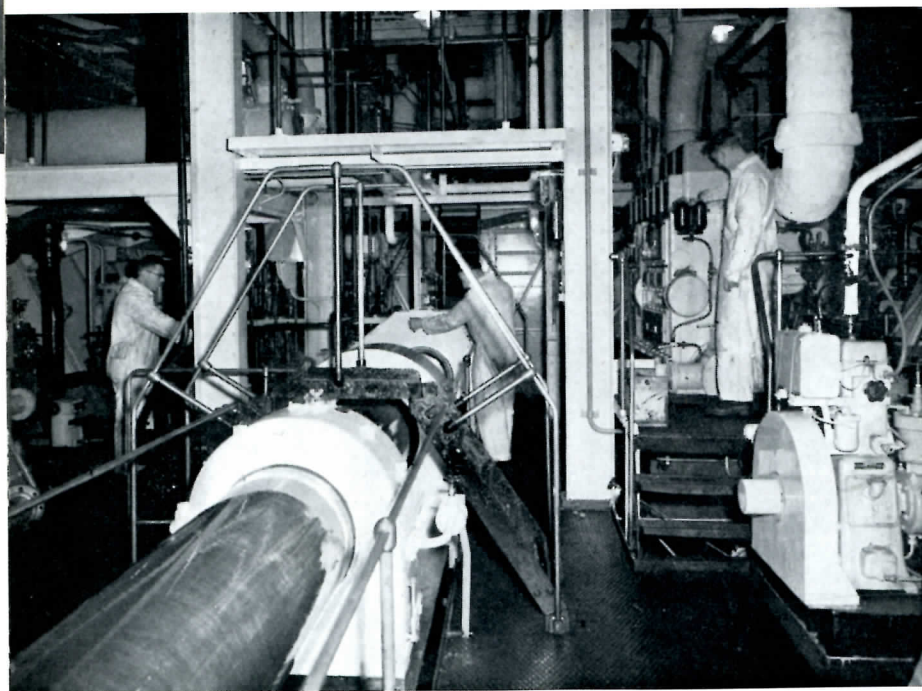
Lage-drukturbine met rotor



550 kw. turbogenerator
op proefstand



Stuurmachine
„General Purpose”
turbine tanker



Asleiding „General
turbine tanker



SHELL TANKERS N.V.