

Shell Tankers strijkt de (Nederlandse) vlag

Tekst: Hans Lagendaal

Niet langer varen Shell-tankers onder Nederlandse vlag met Nederlandse bemanningen. Een nostalgisch eind van een rijke en eervolle historie.

Eens ging de zon letterlijk niet onder over de vanuit Nederland bestuurde tankvaart van Shell. Maar rationalisering, specialisering en internationale concurrentie houden geen rekening met zaken als traditie, eer en nationale historie; per begin dit jaar varen er geen Shell tankers meer onder Nederlandse vlag (En evenmin onder Britse, Duitse en Franse vlag).

De rederij Shell Tankers BV heeft haar schepen uitgecharterd aan de Londense Shell-handelsfirma STASCO (Shell International Trading and Shipping Company) terwijl de tankers (internationaal) worden bemand door het in Singapore gevestigde rederijkantoor Shell International Manning Services -SIMS.

Afvloeiingsregeling

Het eind van de directe Nederlandse Shell-activiteiten in de tankvaart is het slot van een proces dat in feite al in het begin van de jaren zestig inzette, maar versneld verliep vanaf 1975. Ondanks

Bouwtekening van de Sultan van Langkat; deze 4.000-tonner bracht begin deze eeuw benzine van Sumatra naar Rotterdam.

herhaalde ingrepen lukte het niet de vloot te opereren met een acceptabel rendement. Telkens als saneringen de kostprijs bij Shell Tankers naar beneden hadden gebracht, bleken de tarieven op de wereldmarkt nog sneller te zijn gedaald zodat de marges uiteindelijk niet verbeterden. Overigens gold dit ook voor de overige Shell-rederijen in West-Europa, die waren gevestigd in Frankrijk, Duitsland en Groot-Brittannië.

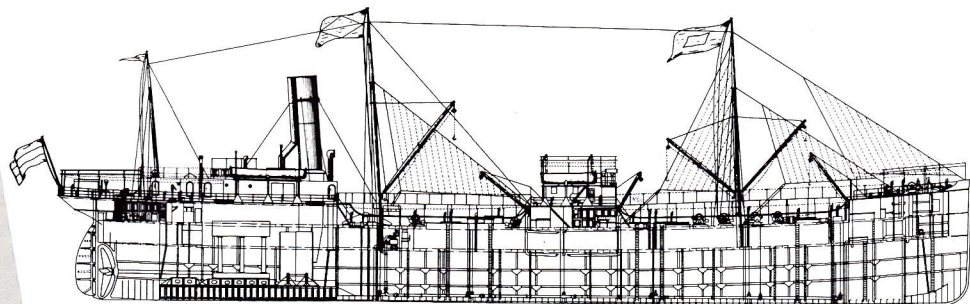
Geen mogelijkheid is in de jaren onbenut gelaten om -binnen de sociale ruimte die daar in Nederland voor bestond- Shell Tankers zo te organiseren dat het bedrijf in kostenstructuur kon concurreren met buitenlandse

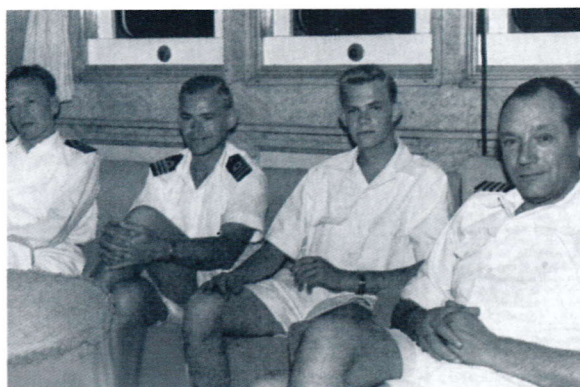
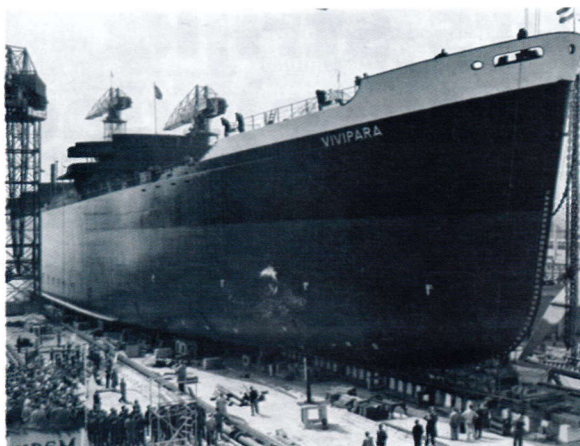
rederijen. Maar vorig jaar moest toch de beslissing vallen het bedrijf geheel af te bouwen. Voor het nog aanwezige personeel werd een afvloeiingsregeling in het leven geroepen.

Notendopje Besitang

Rest nog slechts een herinnering. Maar dan wel een heel bijzonder rijke en een eervolle nagedachtenis ook.

Bijvoorbeeld aan die allereerste tanker van de Naamlooze Vennootschap Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië, de Besitang, in 1897 gebouwd door de firma Rijkée op Katendrecht. Een aan-





Uit de "rijke jaren"; Boven: Stapelloop (april 1957) van de Vivipara bij de NDSM in Amsterdam. Onder: Kerstmis 1959 op de Koratia. V.l.n.r. G. Beekman, K. Prins, C. Clarisse en J. Jonkheid.

doenlijk notendopje naast wat later de zeeën zou bevaren, 417 ton draagvermogen. De Besitang bracht in blik verpakte lampolie van de Koninklijke-raffinaderij bij het Sumatraanse Pangkalan Brandan rond in het Archipel-gebied rond Singapore.

Kapitein van de Besitang was de Groninger H.C. Kool - hij gaf leiding aan niet minder dan 26 officieren en bemanningsleden op het scheepje. Iets later voerde Kool ook het commando op het stoomschip Sultan van Langkat, een trotse vierduizend-tonner waarmee de Koninklijke benzine vervoerde van Sumatra naar de Sluisjesdijk in Rotterdam. Het was een tocht van 62 dagen langs Kaap de Goede Hoop omdat tot 1907 (het jaar waarin de Koninklijke en Shell Transport fuseerden) geen schepen met benzine het Suez-kanaal mochten passeren.

Alles 'eigen personeel'

De voor-oorlogse groei van de

Nederlandse tankvaart liep gelijk op met de tomeloze expansie van de Koninklijke/Shell Groep. Oliemaatschappijen waren toen volledig geïntegreerd, dat wil zeggen dat men elke activiteit, tot en met die van wasbaas op een schip, door 'eigen personeel' liet uitvoeren.

De groei van de tankervloot was ook belangrijk voor de Nederlandse economie: in 1936 liep op de werf NDSM in Amsterdam de 12.000-tonner Macoma van stapel, het honderdste schip dat voor Shell op een Nederlandse werf was gebouwd.

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werden vanuit de rederijkantoren van de Bataafsche Petroleum Maatschappij in Den Haag 92 schepen gedirigeerd met een gezamenlijk draagvermogen van 626.000 ton.

De wereldomvang van de Groep weerspiegelde zich in de opsplitsing in drie 'Nederlandse' rederijen: La Corona (thuishaven van de schepen: Den Haag), NIT (Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij, thuishaven Batavia) en CSM (Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, thuishaven Willemstad). Nederlanders, Chinezen en West-Indiërs bemanden de schepen - het aantal personeelsleden lag boven de vierduizend.

Vierhonderd doden

De oorlog begon voor de Shell-vloot al vroeg in 1940 - in februari en maart liepen drie tankers zware averij op door mijnen en torpedo's - een ervan, de Eulota, zonk in het Engelse Kanaal.

Het was een voorproefje van de ontberingen die de vloot en haar bemanningen stonden te wachten. Meer dan dertig schepen gingen verloren, bijna vierhonderd officieren en bemanningsleden vonden de dood.

Varen betekende bloot staan aan extreme spanningen - steeds de dreiging van vernietiging van het schip met de altijd gevaarlijke lading en emotioneel ook de lange scheiding van familie en/of gezin.

Tal van zeevarenden zagen hun verwanten vijf, zes, soms acht jaar niet.

Samen leverde men een heldhaftige bijdrage aan de geallieerde oorlogsinspanning en de verdediging van de democratie. Er werd een hoge prijs voor betaald.

Groei in 'wederopbouw'

Na de oorlog pakte Shell de draad van de groei van haar tankervloot weer op. De werven NDSM, RDM, Wilton Feijenoord en Piet Smit zaten boordevol werk voor Shell evenals tientallen toeleverende bedrijven zoals Stork en Werkspoor. Tussen 1954 en 1962 werden op deze werven 34 tankers voor Shell gebouwd.

Per 1955 kwamen alle onder Nederlandse vlag varende tankers in de nieuwe opgerichte rederij Shell Tankers. Het ging om 56 schepen met een totaal-draagvermogen van 582.000 ton. Het bedrijf telde bij elkaar zo'n 3.400 personeelsleden.

Tot 1960 was de 'wederopbouw' in feite gebaseerd op het doortrekken van de voor-oorlogse sociale en economische lijnen - daarna trad een schaalvergroting in. De schepen werden heel snel heel veel groter (de eerste 210.000-tonner voor Shell werd in 1968 afgeleverd) en de internationale concurrentie nam toe.

Mammoets opgelegd

In 1975 bereikte de vloot van Shell Tankers de grootste omvang: 54 schepen met samen 3,5 miljoen ton draagvermogen; bijna het zesvoudige van 1955. Gelijktijdig werd alles gedaan om de exploitatielasten in de hand te krijgen. De schepen groeiden, maar konden door minder mensen worden geopereerd: in 1975 bedroeg het aantal zeevarenden en walpersoneel ongeveer 2.600.

Toen in de jaren tachtig een enorme overcapaciteit ontstond op de wereldtankermarkt (de vloot was kolossaal uitgedijd onder invloed van het lineair doortrekken van de groei in de olieconsumptie in de jaren zestig en

zeventig - terwijl er na 1980 juist een daling optrad) kelderden ook de marges. Tientallen mammoet-tankers werden her en der in de wereld opgelegd. De Nederlandse Groepsvloot ontkwam niet aan de gevolgen van de jarenlang aanhoudende malaise.

Wereldveranderingen

De ingrijpende wereldveranderingen van de jaren tachtig en negentig werkten onafwendbaar tegen het handhaven van een met eigen mensen bemande vloot. Shell aanvaardde de consequenties ruim een jaar geleden en zette een totale verandering van de structuur op stapel.

Met ingang van dit jaar telt de Koninklijke/Shell Groep 56 olie- en vloeibaar-gastankers, in eigendom of lange-termijncharter.

De personele bezetting van alle tankers wordt geregeld door een in Singapore gevestigd bemanningskantoor (SIMS) met een 'bijkantoor' op het eiland Man. SIMS put daarvoor uit het wereldreservoir aan 'uitzendkrachten' in de zeescheepvaart. Schip plus bemanning worden vervolgens aangeboden aan organisaties die ruwe olie of olieproducten hebben te vervoeren, bijvoorbeeld de in Londen gevestigde Shell-dochter STASCO.

Nostalgisch afscheid

Eind vorig jaar werd in Rotterdam afscheid genomen van de laatste actieve werknemers van Shell Tankers. Het was een bijeenkomst vol nostalgie. Shell Nederland president-directeur Jacques Schraven haalde de versregels van Willem Kloos aan:

"De zee, de zee klotst voort in eindeloze deining.

De zee, waarin mijn ziel zichzelf weerspiegeld ziet".

Schraven: "Heel lang heeft ook de ziel van Shell in Nederland haar weerspiegeling gevonden in die eindeloze zee. Het was de ziel van de bemanningen die bouwden aan de welvaart van hun land en hun maatschappij. Samen gaven ze lange jaren inhoud aan de ziel van een bedrijf dat voortdurend onderweg was, allemaal mensen die samen nieuwe horizons verkenden. De vloot vaart nu niet meer onder eigen vlag - maar nog steeds zijn we met elkaar onderweg naar een nieuwe morgen. Want de verandering gaat door - eindeloos, net als het klotsen van de deining van de zee".

Een Shell tanker; nog steeds onderweg, maar niet meer onder Nederlandse vlag.

