

# "Shell 48"

*Een periode uit de vaartijd van het mts. "Shell 48" met de bemanning Joop den Haan als kapitein samen met matroos Henk Huisman.*

Shell Nederland Verkoopmaatschappij verzorgde ook de transporten van producten vanaf de Shell-raffinaderij te Pernis naar de afnemers.

Voor het transport van vloeibare bitumen (asfalt) waren diverse schepen in de vaart. In 1963



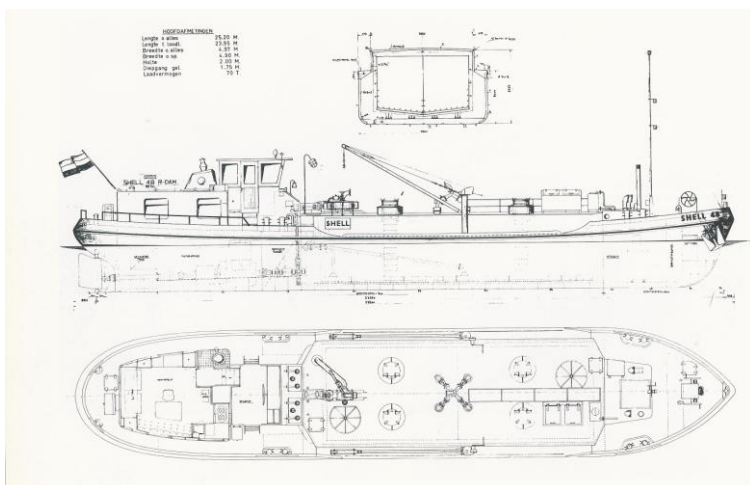
zijn ter vervanging van oudere schepen de Shell 47 en Shell 48 gebouwd. Vanwege hun kleine afmeting was het mogelijk de schepen in een loods bij scheepswerf A. de Jong te Schiedam te bouwen. Met behulp van een drijvende bok zijn beide schepen te water gelaten. De afmetingen van de schepen waren 25.20 meter lang

bij een breedte van 5 meter. De geladen diepgang is 1.75 mtr. Het laadvermogen van de nieuwe schepen was ca. 70 ton. De indienststellingsplechtigheid werd gehouden te



Nieuwesluis. (Nieuwesluis was de noordelijke uitloop van het Voornse kanaal. Dit is bij de uitvoering van de Botlek- en Europoortwerken verdwenen) ([www.topotijdreis.nl](http://www.topotijdreis.nl)) De schepen kregen vanwege hun afmetingen al snel de bijnaam van de "Dinky Toys"

De ladingtanks bestonden uit een grote, goed geïsoleerde unit met vier compartimenten welke los in het ladinggedeelte op de katesporen geplaatst stond. Voor het laden was er midden op het dek een spruitstuk geplaatst met een leiding voor iedere tank. Voor het lossen was er een onderleiding vanaf iedere tank naar de pomp aan dek. De bitumen werden geladen met een temperatuur boven de 160° Celsius. Mocht de temperatuur tijdens de reis dusdanig zakken



dat verpompen moeilijk of niet meer mogelijk zou worden was er in het voorschip een verwarmingsketel in gebouwd. Deze verwarmingsketel maakte gebruik van olie voor de warmteoverdracht. Met de warme olie van 225° C werd via verwarmingsspiralen in de ladingtanks de lading weer opgewarmd. Voorafgaand aan het lossen moest de ladingpomp via de verwarmingsketel voorverwarmd worden. Dit

nam ca. drie uur in beslag en werd waar mogelijk tijdens de reis reeds gedaan.

In de loop der jaren was door de achterblijvende bitumen in de ladingtanks een laag kool gevormd die niet te verwijderen was en de hoeveelheid te vervoeren lading zodanig verminderde dat we nog maar 60 ton konden vervoeren.

Voor het lossen van de lading werd gebruik gemaakt van een spiraalslang. Deze slang was een lange stalen strook die als een spiraal gewikkeld werd. Denk hierbij aan het model doucheslang van metaal.

Deze slangen werden pas soepel als er hete bitumen doorstroomde dus oppassen met koude slangen was geboden. Voor het werken buiten boord met de slangen stond aan beide zijden een simpele david met giek opgesteld. Hierin werd ook de slang na lossen zoveel als mogelijk rechtop opgehesen om de slang zoveel mogelijk leeg te maken en te voorkomen dat er afgekoeld product in de slang achterblijft en een prop vormt.

Het schip was niet uitgerust met radar en marifoon. Dat betekende dat je altijd onderweg ergens moest aanmeren om contact met kantoor te maken en geen contact had met scheepvaartbegeleiders en sluisen. Varen in donker betekende dan ook dat je vrijwel altijd door een open raam stond te turen naar de oevers en/of lichtboeien.

De schepen werden de eerste jaren ingezet voor het bitumentransport naar de dijkwerken voor onder andere de Flevopolders en de Balatumfabriek te Huizen. De fabriek in Huizen fabriceerde vloerbedekking van oude kleding die vermalen werd waarna het met bitumen vermengd de onderlaag van diverse vloerbedekking (zeil) vormde. Deze vloerbedekking heeft bij veel gezinnen op de vloer gelegen.

Voor de dijkwerken werd de bitumen vaak als gietlaag gebruikt om de stortsteen op de dijkvlooiing vast te houden.



Mijn tijd als schipper op de Shell 48 kwam in het voorjaar van 1971. De bemanning bestond uit een schipper en een ervaren matroos. Ik was toen 26 jaar in de rang van stuurman met het vooruitzicht van bevordering naar kapitein. Het schip kwam uit de winterse stilligperiode weer in de vaart. Veel reizen werden gedaan naar Koudasfalt te Gouda, dat was aan de Hollandse IJssel tegenover de Veerstal. Met hoogwater was het geen probleem om voor de lossteiger te komen. Er was daar door bitumenlekkage een bult gevormd waardoor je tijdens laagwater een aanloop moest nemen en met een gangetje de bitumenbult op moest varen.

Keij en Kramer te Maassluis gebruikte bitumen voor onder andere het isoleren van pijpen die gebruikt worden voor ondergrondse en onderzeese pijpleidingen. De lossteiger was aan de Nieuwe Waterweg en het was geen pretje om daar te lossen vanwege de snelvarende en grote scheepvaart.

Voor de waterbouwwerken van de Europoort hebben we veel bitumen gelost op de Splitsingsdam. Dit is de strekdam die de Europoort scheidt van de Nieuwe waterweg ter hoogte van Hoek van Holland.

Heden ten dage is er al weer een groot stuk van deze dam verwijderd om het toenmalige zeer smalle Breddiep te verbreden. Deze bitumen waren puur bestemd als gietasfalt voor versteviging van de taluds.

Een heel grote klus waarvoor veel bitumen nodig was was de aanleg van drie spaarbekkens voor de drinkwatervoorziening van de regio Rotterdam. Tot die tijd was Rotterdam aangewezen op het drinkwater wat nabij de Brienenoordbrug werd ingelaten. Hier werd voor de zuivering van het drinkwater veel chloor toegevoegd waardoor het water een smerige smaak kreeg. Door de aanleg van de spaarbekkens in de Biesbosch werd vanaf het gereed komen water uit de benedenloop van de Maas gebruikt. Het drinkwater werd daarna van ongekend goede kwaliteit.

Zand wat bij de aanleg van de grote spaarbekkens vrijkwam werd gebruikt voor het bouwgereed maken van het industrieterrein te Moerdijk. De spaarbekkens kregen de namen: "Gijster", "Honderd en Dertig" en "Petrusplaat". De grote dijklichamen die gevormd werden zijn bekleed met een laag asfaltmengsel waarmee het geheel waterdicht is gemaakt. Deze spaarbekkens worden gebruikt als voorraadbuffer en bezinkputten om het zwevende vuil te laten bezinken. Transport gaat via een pijpleiding naar de grote "druppels" die aan de noordzijde vlak langs de oprit van de Brienenoordbrug liggen. Was er even geen werk voor bovenstaande afnemers, deden we een reisje naar het bitumen-depot te Zutphen. Naast het depot te Drachten werd dit depot gebruikt als voorraadbuffer voor de wegenbouwbedrijven.

De transporten naar de Oosterschelde-werken waren met dit kleine scheepje wel heel speciaal. In de aanloop naar dat werk was er al veel bitumen naar eerdere Deltawerken vervoerd. Dat waren onder andere de Brouwersdam en Grevelingendam. De aanleg van de Oosterscheldekering was ook voor de ervaren waterbouwkundigen een speciaal project. De vele peilers waartussen de waterkerende schuiven geplaatst moesten worden en aan de bovenzijde een wegdek dragen was een uitdaging die geleid heeft tot wereldwijde bewondering.

De aanloop voor ons was een kantoorbezoek bij de walkapitein. Hij had een kaart van de Oosterschelde op zijn bureau liggen en ik kreeg de mededeling dat wij voorlopig in gezet zouden worden naar de Oosterschelde-werken om het werkschip "Dorus Heijmans" te bevoorraden. Op mijn vraag waar dat schip in de Oosterschelde lag kwam het antwoord: "Jij bent de kapitein en zorgt dat het product goed wordt afgeleverd." Als aanvulling de mededeling Dat de Dorus Heijmans in de nabijheid van de "Mytilus" was afgemeerd. Met die



kennis en de Oosterscheldekaart onder mijn arm kon ik weer naar boord en gaan laden voor de reis naar we zien wel.

De Volkeraksluizen waren in 1970 de enige sluizen in het vaargebied tussen Pernis en de Oosterschelde, dat betekende dat je met afgaand getijde in relatief korte tijd naar de Oosterscheldemonding kon varen. Dit in tegenstelling als je een 'verkeerd' tij had en alles tegen de vloedstroom in moest varen, dat scheelde enkele uren. Na het passeren van de Zeelandbrug zag je over de grote watervlakte de hoge trilnaalden van de Mytilus en kon je de juiste vaargeul

varen om op de losplaats te komen. De Mytilus was op dat moment bezig in de Roompot.

De Mytilus was een groot werkvaartuig met een trilinginstallatie. De trilinginstallatie bracht via naalden de zandbodem in beweging waardoor deze verdichtte en de Dorus Heijmans via een lange pijp met aan het einde een brede vloeimond de verdichtte zandbaan van een laag asfaltmengsel voorzag.

De Dorus Heijmans was een oud landingsvaartuig uit de tweede wereldoorlog waarop de installatie was gebouwd. Dit schip werd na korte tijd opgevolgd door een veel groter en door een modern uitgeruste "Jan Heijmans" vervangen. Met het inzetten van dat grote schip konden wij het transport niet meer alleen aan. Gezien de grote opslagruimte en verwerkingscapaciteit werden daarvoor ook onder andere de "Zostera", "Arundo" en Flava van de rederij Zwaans van den Heuvel ingezet.



Na de aanleg van het werkeiland "Neeltje Jans" met twee werkhavens werden de eerste contouren van de waterkering zichtbaar. Aan de zuidzijde was de werkhaven 'Noordland' en aan de noordzijde de 'Neeltje Jans'. In beide havens waren opslagtanks voor bitumen. Aan de Neeltje Jans werd ook de bouwput voor het maken van de peilers gerealiseerd. De hoeveelheid opslag en het verbruik lag in de beginperiode van de bouw meer in lijn met de hoeveelheid product wat de Shell 48 per reis kon aanvoeren. De bitumen op het werkeiland werd hoofdzakelijk gebruikt voor het aanleggen van een aantal wegen en gietasfalt voor de dijkversterking.



In oktober kwam er, voor ons, weer een einde aan het varen met de Shell 48 en werden wij weer ingezet als bemanningslid op de grotere schepen. Dat was voor mij tevens het begin van aflossen als kapitein op vrijwel alle schepen die ook hun eigen te vervoeren product en traject hadden. Dat is een leerperiode geweest waar ik goed op terug kan kijken. Als dank voor het jaar goed onderhoud plegen aan boord van de Shell 48 werd ik het jaar daarop een aantal maanden op de Shell 47 geplaatst. Toen er weer druk naar de Oosterschelde gevaren moest worden werd ik weer op de Shell 48 geplaatst.

*Als je na jaren tijdens een inspectie aan boord komt en constateert dat er aan het uiterlijk van het schip en in de woning niets is veranderd dan geeft dat een goed gevoel. Daarna kom je in 2018 wederom een keer aan boord en blijkt de huidige eigenaar de woning wel vernieuwd maar niet veranderd te hebben. Dat geeft de liefde voor het schip weer.*

Sint Pancras, november 2018  
J. den Haan