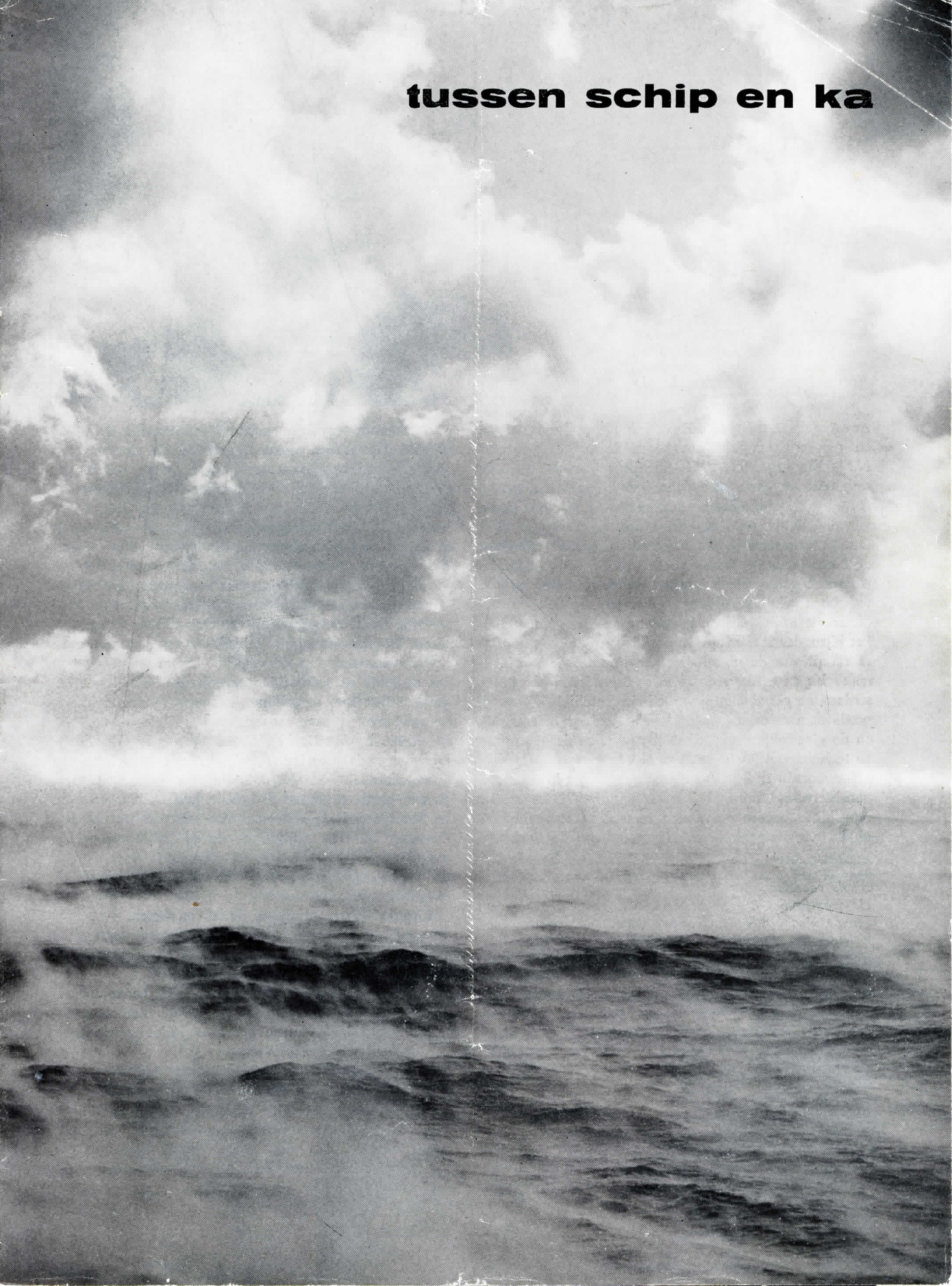


tussen schip en ka



Het m.s. „Diloma” in bedrijf gesteld

Onze Directeur, de heer D. Rodenburg, brengt een dronk uit op de voorspoedige vaart van de „Diloma”. Achter kapitein B. van Bon, diens echtgenote, mevrouw L. H. van Bon-de Vries.



Amsterdam, 2 mei 1966. Een stralende zomerse lentedag en een in de zon blakerende „Diloma”, nog met de N.D.S.M.-vlag in top. Geleidelijk aan vulde zich het commandobrugdek met genodigden, wachtend op de feestelijke overdracht van deze eerste 65.000 tons tanker van de „D”-klasse voor onze vloot.

Om 11 uur nam ir. C. Scherpenhuijsen, directeur van de Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Mij (v.o.f.), het woord. Na de vele belangstellenden hartelijk welkom te hebben geheten, dankte hij allen die aan de bouw van dit fraaie schip hun medewerking hadden verleend. In het bijzonder sprak hij een woord van dank uit voor de fabrikant van de hoofd-voortstuwingsmotor, de Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. N.V. te Rotterdam, en gewaagde hij van zijn erkentelijkheid voor de goede samenwerking met Lloyd's Register of Shipping en de plaatselijke surveyors, alsmede met de inspecteurs en technici van Shell Tankers N.V.

„Het voortdurende streven van de mens om in navolging van het woord van ir. Heijmans te komen tot een zo ver mogelijke „bepanking van de menselijke tussenkomst”, aldus ir. Scherpenhuijsen, „heeft ook bij de „Diloma”

verstreckende gevolgen gehad — automation, remote control. Het is wel allemaal gemakkelijk geworden en van alle denkbare comfort voorzien, maar, om verder te gaan met Praetvaria uit Elseviers Weekblad van 23 april jl., het vreemde, het verrassende, het adembenemende is er niet meer bij. Althans niet in de vroegere betekenis. Maar, ook dit is een evolutieproces. De vroegere pioniers zouden zich hier voelen als een kat in een vreemd pakhuis, maar zonder deze doorzetters en vechtjassen zou er nu geen „Diloma” zijn.

De zeer snelle ontwikkeling van de techniek op elektronisch en regeltechnisch gebied, de snel toegenomen betrouwbaarheid van de verschillende machines maakt het mogelijk de menselijke tussenkomst ook hier te beperken. Dat onze instelling zich mede moet omvormen en aanpassen spreekt vanzelf.”

Na kapitein Van Bon en hoofdwerktuigkundige Moerland met de overige officieren, onderofficieren en scheepsgezellen van de „Diloma” een behouden vaart en een goede toekomst te hebben toegewenst, verzocht ir. Scherpenhuijsen aan onze directeur, de heer D. Rodenburg, om het schip van de N.D.S.M. te willen overnemen.

In antwoord hierop sprak de heer Rodenburg de volgende toespraak uit:

„Mijnheer Scherpenhuijsen, dames en heren, Voor wij dit schip van u overnemen, maak ik toch graag van de gelegenheid gebruik u in het kort te antwoorden op uw veelomvattende welkomsttoespraak.

De oplevering van de „Diloma” — het eerste nieuwbouwschip van onze D-klasse — is om meer dan één reden een gedenkwaardig gebeuren in de geschiedenis van de Nederlandse Shell-vloot.

Met de „Diloma” zetten wij de eerste stap op de weg naar de anderhalf miljoen ton draagvermogen tegen het einde van dit jaar, indien tenminste de scheepswerven zich stipt aan de opleveringsdatum houden. Een oude naam keert in onze vloot terug. Verder zullen de opvarenden van dit schip voor het eerst kennismaken met

Bij de voorplaat:

De frontpagina brengt dit keer een fraaie stemmingsfoto van de Noord-Atlantic, genomen door 2e hofmeester G. J. Vrielenk op 26 mei jl. aan boord van ons s.s. „Arca”, op weg van Punta Cardon naar Rotterdam.

Het verschijnsel „zeerook”, dat duidelijk op de foto waarneembaar is, wijst er op dat wij ons ergens in het grensgebied van de golfstroom moeten bevinden, waar koude lucht boven het relatief warme water hangt. De zee stroomt als het ware tegen de koude lucht en de damp blijft, door de afwezigheid van termiek, laag boven het water hangen.

Eveneens waarschijnlijk ligt ter plaatse de oostelijke sector van een hoge-drukgebied, waardoor een zwakke aanvoer van koude lucht uit het noorden plaatsvindt.

Er kan slechts weinig of geen wind staan.

Een mooi stuk natuurschoon waarvan de walman verstoken blijft!

de afstandsbediening van de hoofdmotor vanaf de brug. Van de door u genoemde automatisering en afstandsbediening wil ik speciaal noemen:

- het automatisch in bedrijf komen van de oliigestookte ketels,
- de afstandsbediening van de diesलगenerator van zeshonderd kilowatt,
- het automatisch registreren van de machine-telegraaforders,
- het automatisch in bedrijf komen van diverse hulpwerktuigen,
- het automatisch regelen van temperaturen, drukken en niveaus in diverse systemen van de voortstuwingsinstallatie,
- het uitgebreide alarmsysteem dat automatisch in werking treedt indien bepaalde waarden een gestelde limiet overschrijden.

Het grootste deel van deze apparatuur en de bediening ervan is gecentraliseerd in de airconditioned controlekamer.

Ik begrijp, mijnheer Scherpenhuijsen, dat u met trots dit schip overdraagt. Wij vinden deze trots ook gerechtvaardigd. Alleen dat het „adembenemende” er niet meer bij is meen ik te moeten tegenspreken. Indien wij de ontwikkeling bezien, die sinds drie jaar geleden, toen dit schip werd besteld, heeft plaats gevonden op het gebied van tankerbouw, met alles wat daar op en aan zit, dan mag ik dit zeker geen evolutie, maar revolutie noemen. En die kan adembenemend zijn — denkt u maar aan de Franse...

Ik noemde zoëven de goede relatie en prettige samenwerking die al vanaf het begin van deze eeuw tussen uw werf en Shell heeft bestaan. Wij zien dan ook vandaag wederom het resultaat hiervan in de vorm van dit fraaie schip.

Ik dank allen die hebben meegewerkt aan het tot stand komen van dit schip voor de prettige samenwerking en voor de wijze waarop zoveel mogelijk aan onze wensen en verlangens is tegemoetgekomen.

Mijn waardering gaat ook uit naar onze nieuwbouwtechnici, onze hoofdwerktuigkundige Moerland en verdere officieren van de „Diloma” voor hun aandeel bij de inbedrijfstelling van dit schip.

Voorts wil ik niet nalaten ook de heer Van Tienhoven te danken voor zijn waardevolle adviezen voor de aankleding van de accommodatie en voor zijn bijdrage om het wonen aan boord zo geriefelijk mogelijk te maken. Hierbij wil ik vanzelfsprekend niet vergeten mevrouw Leeflang-Oudenaarden en mevrouw Kooyman, die beiden hun beste krachten hebben gegeven aan de artistieke verfraaiing van de eet- en rooksalon voor de etat-major van dit schip.

De technische proeftochten hadden een gunstig resultaat en het is dan ook met groot genoegen dat ik nu dit schip van u, mijnheer Scherpenhuijsen, overneem. Ik overhandig u hierbij een cheque voor uw personeel en vertrouw dat u aan het bedrag een goede bestemming zult weten te geven.

Nu we dan toch op eigen bodem zijn aangeland, zal ik de verantwoordelijkheid voor dit schip onmiddellijk doorschuiven om zo spoedig mogelijk te gaan verdienen en wil ik het woord richten tot kapitein Van Bon.

Kapitein Van Bon,

28 jaar geleden trad u in dienst van onze Maatschappij en 6 jaar geleden werd u aangesteld tot gezagvoerder. Vele van onze grote tankers zijn onder uw commando geweest, zoals de „Sepia”, de „Philidora” en de „Onoba”.

Het is dan ook met het volste vertrouwen dat ik u het commando over dit nieuwe schip opdraag.

Over enige uren vertrekt u met dit schip naar de Perzische Golf.

Moge de „Diloma” en haar opvarenden onder uw leiding en die van uw opvolgers steeds voorspoedig varen.

Ik verzoek u nu het sein te geven de werfvlag te strijken en de Shell-vlag te hisjen.”

Onder de tonen van het Wilhelmus vond vervolgens de vlagwisseling plaats, waarna nog menig maal het glas geheven werd op de voorspoedige vaart van de „Diloma” en van allen die op haar zullen varen.

Ter gelegenheid van deze dag bood de heer J. J. de Meulder, hoofd van de Vincent van Gogh school te Amsterdam, de adoptieschool van het schip, aan kapitein B. van Bon enkele boekwerken aan.

Het moderne stuurhuis van het m.s. „Diloma”. Op de achtergrond het m.s. „Dione” (N.D.S.M./bouwno. 500) in aanbouw.

(Foto G. Eversteyn — B.I.P.M., Den Haag)



Inauguratie van nieuw olieproject op Kharg Island opgeleusterd door s.s. „Onoba”



Het gepavoiseerde s.s. „Onoba” (links op de foto) gemeerd langs de nieuwe aanlegsteiger van Kharg Island.

Met het hierbij geplaatste artikel over het eiland Kharg, gelegen in het noorden van de Perzische Golf, wordt in feite posthume hulde gebracht aan dr. ir. J. A. Ringers, die van 1938 tot 1958 — met een onderbreking tijdens de jaren 1940/1947 — als adviseur op het gebied van steigerwerken en overbescherming aan de Koninklijke/Shell Groep verbonden was.

Hij toch was het die in 1957 de aandacht vestigde op de belangrijke plaats die dit eiland, door zijn gunstige natuurlijke ligging, in de aan- en afvoer van ruwe olie zou kunnen innemen.

Mede aan zijn vooruitziende visie is het te danken dat Kharg thans door de grootste onderwater-pijpleiding ter wereld doorverbonden is met de rijke Iraanse velden voor zware olie (Gachsaran) en lichte olie (Agha Jari) en dat de grootste supertankers er zullen kunnen laden.

Op dinsdag 15 maart 1966 onthulde de Sjah van Iran om 11 uur 's morgens een gedenkplaat ter herinnering aan de voltooiing van een project waardoor het eiland Kharg in de Perzische Golf het grootste laadstation voor ruwe olie ter wereld is geworden.

Deze plechtigheid vond plaats bij het Flow Control Station op het hoogste punt van het eiland. Ten zuiden hiervan ligt het tankpark voor ruwe olie (12 tanks, waarvan 8 van 272.000 barrels en 4 van 140.000 barrels), waarvan de capaciteit is verhoogd door de bouw van elf nieuwe tanks, elk met een inhoud van 500.000 barrels, waardoor de totale

opslagcapaciteit is gestegen tot 8.300.000 barrels. Vanaf deze tanks vloeit de olie door laadleidingen met een diameter van 1,22 meter naar de steiger, die weldra een lengte zal hebben van meer dan 1,5 km. Deze steiger is zodanig ontworpen dat er tien tankers tegelijk aan kunnen meren; ook is de waterdiepte ter plaatse voldoende voor de reusachtige supertankers van de toekomst.

Bij deze speciale gebeurtenis waren de tankers geheel gepavoiseerd, zo ook ons s.s. „Onoba”, dat onberispelijk aan ligplaats No. 4 gereed lag voor de inspectie door Zijne Majesteit.

Ten noorden van het Flow Control Station verbinden vier onderzeese pijpleidingen Kharg nu met het vasteland; twee van deze leidingen zijn de vorige zomer gelegd. Vanaf de wal op het vaste land loopt een aftakleiding naar Gachsaran, terwijl de nieuwe pijpleiding met een diameter van 1,07 m, de ruwe olie vanuit Agha Jari, een afstand van circa 170 km, aanvoert.

Eerst in vogelvlucht krijgt men een goede indruk van de enorme omvang van dit project. Ofschoon het grootste deel van de leiding ondergronds loopt, kan men toch het tracé door het ruwe bergterrein en over de zandvlakte volgen. Men ziet de zgn. „manifolds” en „scraper traps”, de bruggen die de leiding over kleinere stromen voeren en de 28 ton zware blokafsluiters aan elke kant van de grotere rivieren, waar de leiding onder water haar weg naar de overzijde vindt.

De Iranian Oil Exploration and Producing Company, die verantwoordelijk was voor de uitvoering van het project, en de leden van het Consortium, die voor de financiering ervan zorgden, gaan er allen — zeer terecht — buitengewoon trots op dat niet alleen de verschillende fasen ruimschoots vóór de vastgestelde datums zijn voltooid, doch dat tot heden de kosten £ 5.900.000 lager zijn dan de oorspronkelijke schatting van ruim £ 35.000.000.

SCHEEPSPAPIEREN

Voor onze schepen is voor het uitoefenen van de zeevaart een groot aantal documenten en certificaten vereist, waarvan als voornaamste zijn te noemen:

1. Uittreksel uit het scheepsregister
2. Zeebrief
3. Meetbrieven
4. Certificaat van Deugdelijkheid
5. Veiligheidsconstructiecertificaat
6. Uitrustingscertificaat
7. Internationaal Certificaat van Uitwatering
8. Bewijs van Goedkeuring radio-installatie
9. Radio Concessie
10. Radiotelegrafie-Veiligheidscertificaat
11. Vergunning tot Uitvaren (Zeeongevallenwet 1919)
12. Akte van Vergunning voor stoomketels en verdampers
13. Survey Certificaat
14. Classificatie-Certificaat.

1. Uittreksel uit het Scheepsregister

Als aan de voorwaarden met betrekking tot de teboekstelling is voldaan, d.w.z. dat de bescheiden ten aanzien van de Nederlandse nationaliteit van het bestuur van de Maatschappij benevens de medegezonden papieren door de rechtbank zijn goedgekeurd, en de aanvraag tot teboekstelling met de meetbrief en de nodige bewijsstukken dat het teboekstellingsmerk aan boord is aangebracht, bij de Hoofdbewaarder der Scheepsbewijzen zijn gedeponereerd, zal het schip ten kantore van de Hoofdbewaarder der Scheepsbewijzen worden ingeschreven, en wordt door deze een uittreksel uit het scheepsregister afgegeven. Uit het voorgaande blijkt dat slechts tot teboekstelling kan worden overgegaan als het schip is gemeten en een meetbrief is uitgereikt.

2. Zeebrief

De Zeebrief toont aan dat het schip in een Nederlandse plaats is teboekgesteld in het scheepsregister en derhalve een Nederlands schip is. De Zeebrief kan worden beschouwd als het paspoort van het schip. De geldigheidsduur is 4 jaar. Het document wordt afgegeven door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Directoraat-Generaal van Scheepvaart) op vertoon van het uittreksel uit het scheepsregister, waarbij

tevens de duplicaat-meetbrief moet worden gevoegd om deze instanties in de gelegenheid te stellen de juiste tonnagegegevens in de Zeebrief op te nemen. Bij vernieuwing van de Zeebrief moeten de vervallen Zeebrieven steeds bij het Directoraat-Generaal van Scheepvaart worden ingeleverd. Ook bestaat voor nog niet teboekgestelde schepen de mogelijkheid een Zeebrief aan te vragen, een zogenaamde „Voorlopige Zeebrief“. Van deze mogelijkheid wordt gebruik gemaakt als de teboekstelling niet tijdig haar beslag kan krijgen voordat het schip de Nederlandse haven zal verlaten.

Bovendien kan voor a.s. Nederlandse schepen die voor de eerste maal uit een buitenlandse haven vertrekken een Voorlopige Zeebrief worden aangevraagd. Een Voorlopige Zeebrief is een half jaar geldig en wordt eveneens afgegeven door het Directoraat-Generaal van Scheepvaart.

Voor in Nederland gebouwde, verbouwde of aangekochte schepen, welke in Curaçao worden teboekgesteld, moeten de nodige verklaringen met betrekking tot de nationaliteit van het schip aan de rechtbank in Curaçao worden overgelegd onder bijvoeging van de volgende bewijsstukken:

1. Aanvraag tot teboekstelling
2. De meetbrief
3. De bijlbrief of koopbrief.

Nadat de hierbovengenoemde verklaring door de rechtbank is goedgekeurd zal de hypotheekbewaarder te Curaçao een „Bevelschrift tot Inbranding van het Teboekstellingsmerk“ uitreiken en aan de Scheepsmetingsdienst te 's-Gravenhage zenden, welke voor inbranding van het teboekstellingsmerk zorgt. Na deze handeling zal de Scheepsmetingsdienst een „Getuigschrift tot Inbranding van het Teboekstellingsmerk“ afgeven. Dit document wordt via de Scheepsmetingsdienst aan de Hypotheekbewaarder te Curaçao gezonden, die daarna tot definitieve teboekstelling zal overgaan en een uittreksel uit het scheepsregister uitreiken. Het Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen zal tenslotte op vertoon van dit uittreksel (onder bijvoeging van de meetbrief) een zeebrief verstrekken. De Zeebrief dient o.a. te worden overgelegd bij de in- en uitklaring van het schip. Als de definitieve teboekstelling niet tijdig zijn beslag kan krijgen zal namens het Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen een Voorlopige Zeebrief met beperkte looptijd worden uitgereikt.

Ofschoon het project zich in zijn verschillende vormen van uitvoering over geheel Khurzistan uitstrekt, was het toch passend dat de openingsceremonie in Kharg plaatsvond, de haven van waaruit de Iraanse olie wordt vervoerd naar de wereldmarkten.

In zijn toespraak memoreerde de heer J. A. Warder, algemeen directeur van de I.O.E.P.C., dat de eerste fase in de ontwikkeling van Kharg 5½ jaar geleden werd afgesloten en dat sedertdien 100 miljoen ton ruwe olie vanaf deze kusten waren verscheept; de volgende 100 miljoen ton zouden het eiland echter in nog niet ¼ van deze tijdsduur verlaten. „En“, zo vervolgde hij, „uiteindelijk zullen wij 10 miljoen ton per maand kunnen uitvoeren zonder dat dit laadstation verdere uitbreiding behoeft.“

In het lange verleden van Kharg heeft de mens er heel wat

veranderingen teweeggebracht. Er hebben parelvisseren en piraten gewoond, Nestoriaanse monniken, Hollandse kooplieden en Britse soldaten. Maar geen verandering is zo groot geweest als die welke wordt gesymboliseerd door de koperen gedenkplaat die door de Sjah is onthuld. Het is zeer goed mogelijk dat de een of andere, reeds lang vergeten quant*) nu door een laadleiding met een diameter van 1,22 meter wordt doorkruist; de honingraat-vormige koepel van de Mir Mohammed Moskee staat in scherp contrast met de reusachtige tanks; en de ruïne van een altaar in een vuurtempel van Zoroaster wordt verlicht door het flikkerende licht van een gasvlam.

*) ondergronds irrigatiesysteem.

3. Meetbrieven

De Internationale Meetbrief vermeldt de bruto en netto tonnage alsmede diverse afmetingen en een korte omschrijving van de constructie van het schip. De meetbrief wordt o.a. gebruikt bij het berekenen van loods-, haven- en kanaalgelden. De meetbrief heeft een onbepaalde geldigheidsduur, en zal slechts worden vernieuwd als een schip wordt verbouwd, dus waarbij een hermeting moet plaatsvinden. Voor kantoorgebruik wordt een duplicaat-meetbrief afgegeven welke wordt gebruikt voor het vernieuwen van de Zeebrief.

Bij nieuwbouw wordt de aanvraag tot meting ingediend door de bouwer; bij ombouw door DFT/6.

De meting van zeeschepen geschiedt volgens de voorschriften van de Meetbrievenwet 1948, welke wet is aangepast aan de internationale voorschriften als vastgesteld bij het Verdrag van Oslo 1947.

Behalve de Internationale Meetbrief worden nog uitgereikt speciale meetbrieven met betrekking tot het Suezkanaal en Panamakanaal.

De meetregels welke voor deze certificaten worden toegepast worden verstrekt aan de diverse landen door de kanaalmaatschappijen zelf, deze regels zijn nogal eens aan wijzigingen onderhevig. Wanneer door de kanaalmaatschappijen tussentijds veranderingen in hun meetregels worden gebracht zullen vele schepen met een foutieve meetbrief het kanaal passeren. Deze meetbrieven worden dan door de kanaalmaatschappij, tegen afgifte van een reçu, van boord gehaald en gecorrigeerd. Bij een volgende doortocht van het schip door het kanaal wordt het certificaat weer aan boord geplaatst.

Indien b.v. schepen van de Curaçaosche Scheepvaart Mij. in Engeland of Duitsland worden gebouwd of verbouwd, gaat er een scheepsmeter uit Nederland naar het schip voor het verrichten van de meting. C.S.M.-schepen krijgen eveneens een Suez- en Panamakanaal Certificaat.

4. Certificaat van Deugdelijkheid

Het Certificaat van Deugdelijkheid heeft betrekking op de veiligheid van het schip. Het wordt uitgereikt door de Scheepvaartinspectie en blijft één jaar geldig. Het certificaat moet op een voor ieder zichtbare plaats aan boord worden aangebracht. Het tweede exemplaar wordt in het opbergstelsel Scheepsdocumenten opgeborgen, en dient beschikbaar te zijn voor de in- en uitklaring van het schip. De uitreiking vindt plaats na gehouden inspectie door ambtenaren van Scheepvaartinspectie bij nieuwbouw en periodieke dokking. Betreft het een normale dokking in het buitenland (dus een dokking waarbij geen verbouwing heeft plaatsgevonden), dan wordt volstaan met een onderzoek door een Lloyd's Surveyor, en wordt het nieuwe Cert. van Deugd. uitgereikt op vertoon van de desbetreffende Lloyd's dokrapporten.

Met betrekking tot het periodiek droogzetten van de schepen heeft de Scheepvaartinspectie de bevoegdheid om, indien gegronde redenen aanwezig zijn, de dokking enige maanden uit te stellen, hetgeen inhoudt dat Scheepvaartinspectie een verklaring zal uitreiken waarin wordt bevestigd dat de geldigheidsduur van het Certificaat van Deugdelijkheid is verlengd tot Echter moet Lloyd's geen bezwaar hebben de termijn van de nog uitstaande survey posten overeenkomstig de voorgestelde doktijd uit te stellen.

5. Veiligheidsconstructiecertificaat

De Scheepvaartinspectie zal, ingevolge het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee 1960, na een onderzoek bij nieuwbouw of bij elk Special Survey,

een Veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschepen uitreiken. (Onder vrachtschepen worden ook tankers bedoeld). In feite heeft het Veiligh. Constr. Cert. dus dezelfde waarde als het Certificaat van Deugdelijkheid, met dien verstande dat het Cert. van Deugd, een nationaal certificaat is en het Veiligh. Constr. Cert. een internationaal, zoals het Internat. Cert. van Uitwatering, het Radiotelegrafie-Veiligh. Cert. en het Uitrustingscertificaat. De vervaldatum van het certificaat is gelijk aan die van het Internat. Cert. van Uitwatering (5 jaar). Bij elk Special Survey, dus gewoonlijk om de vier jaar, wordt het Veiligh. Constr. Cert. vernieuwd.

6. Uitrustingscertificaat

Dit certificaat wordt door Scheepvaartinspectie uitgereikt na keuring van de reddingsmiddelen, waaronder te verstaan: reddingboten - reddingboeien - uitrusting van de reddingboten - lijnwerptoestel - brandblusmiddelen - navigatielichten en de middelen tot het geven van geluids- en noodsignalen. Het Uitrustingscertificaat blijft 2 jaar geldig.

Ook dit certificaat is internationaal voorgeschreven krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1960.

Hierbij moet nog worden opgemerkt dat het Schepenbesluit 1965 voorschrijft dat de uitrusting bij elke jaarlijkse droogzetting van het schip wordt gekeurd en een nieuw Uitrustingscertificaat uitgereikt, zodat er voldoende tijd overblijft om het schip met een geldig certificaat te laten varen ingeval van uitstel van dokking (certificaat is immers 2 jaar geldig).

7. Internationaal Certificaat van Uitwatering

Het Int. Certificaat van Uitwatering is ook weer een certificaat m.b.t. de veiligheid van het schip. Het wordt uitgereikt krachtens de bepalingen van het Internat. Verdrag betreffende de Uitwatering van schepen, 1930, door de Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart en vermeldt, voor de verschillende zones waarin de wereldkaart is verdeeld, de minimum uitwatering van het schip. De uitwatering van een schip is de afstand van de wateroppervlakte tot aan het hoogste doorlopende waterdichte dek aan boord. Het komt dus hierop neer dat men voorschrijft hoeveel het waterdichte gedeelte van het schip boven water moet uitsteken. Men stelt dus een reserve aan drijfvermogen vast. De berekening van de gegevens is internationaal. Aangezien de Classificatie-Bureaus uiteraard zeer geïnteresseerd zijn bij de uitwatering van alle bij haar geclassificeerde schepen worden de certificaten van uitwatering door de Scheepvaart Inspectie via deze bureaus — voor onze schepen Lloyd's — uitgereikt. De geldigheidsduur is 5 jaar. Een exemplaar van het certificaat zenden wij met fotokopie aan boord. Het tweede exemplaar (het wordt in duplo uitgereikt) houdt DFT/6 i.v.m. vernieuwing.

8. Bewijs van Goedkeuring Radio-Installatie

Dit certificaat dient ten bewijze dat de radio-installatie aan boord is goedgekeurd door de autoriteiten. Het wordt afgegeven namens de Directeur-Generaal der P.T.T. nadat de installatie aan boord is geïnspecteerd. De geldigheidsduur is onbepaald, doch na verrichte werkzaamheden en eventuele vervanging van gedeelten van de installatie wordt het Bewijs van Goedkeuring vernieuwd. DFT/6 zorgt voor het plaatsen aan boord van het nieuwe exemplaar. Een fotokopie blijft bij DFT/6.

9. Radio-Concessie

(Machtiging voor het Gebruik van een Radio-Installatie)

Dit document bevat de naam van de gemachtigde alsmede de

naam van het schip en datum van afgifte. Het document dient ook zichtbaar in of nabij de radiohut te worden aangebracht. De machtigingen worden door de P.T.T. (voor onbepaalde tijd) uitgereikt en moeten worden ingeleverd wanneer de stations niet meer worden gebruikt of wanneer het schip van eigenaar verandert.

10. Radiotelegrafie-Veiligheidscertificaat

Het Radiotelegrafie-Veiligh. Cert. wordt door de Scheepvaart-Inspectie uitgereikt na keuring van de radio-installatie door een inspecteur van de P.T.T. en blijft een jaar geldig. Het certificaat is in zoverre internationaal dat het wordt erkend door de landen welke het Intern. Verdrag ter Beveiliging van Mensenlevens op Zee 1960 hebben ondertekend. In deze landen is het ook mogelijk via de Nederlandse Consul een nieuw certificaat te verkrijgen na keuring in die haven. Krachtens het nieuwe Schepenbesluit is ook hier beslist om bij elke jaarlijkse dokking het cert. te vernieuwen, zodat ook hier de vervaldatum vrijwel parallel loopt met die van het Cert. van Deugdelijkheid.

11. Vergunning tot Uitvaren

(Zeeongevallenwet 1919)

Elk lid van de bemanning van een zeevaartuig heeft, ingeval hem een ongeval overkomt in verband met zijn dienstbetrekking, gedurende de tijd van zijn ongeschiktheid tot werken, recht op een uitkering. Onze Maatschappij is aangesloten bij de Vereeniging Zee-Risico, welke vereniging voor ons de uitkeringen verricht. Wij worden voor deze uitkeringen door Zee-Risico belast. De Vereeniging Zee-Risico werd

opgericht op onderlinge grondslag door werkgevers in zeevaart en zeevisserij en is een verzekeringsorganisatie. De administratie wordt gevoerd door het Gemeenschappelijk Administratiekantoor.

De Staat der Nederlanden verkrijgt zekerheid dat de waarborgen die de Wet van de rederij verlangt — dus die welke de schepeling moet vrijwaren tegen geldelijk onvermogen van zijn rederij — inderdaad zijn gesteld, doordat de Wet de gezagvoerder verbiedt een Nederlandse haven of rede te verlaten zonder schriftelijke vergunning afgegeven door de Scheepvaart Inspectie (Art. 4 lid 1 van de Zeeongevallen-Wet). De ambtenaren van de in- en uitklaring zien toe op de aanwezigheid van deze vergunning.

De vergunning wordt aangevraagd bij het „G.A.K.” die het verzoek met zijn akkoordverklaring doorgeeft aan de Inspecteur voor de Scheepvaart in het 2e district (Rotterdam), waarna uitreiking van de vergunning door laatstgenoemde plaats vindt.

In de vergunning verklaart de Inspecteur dat de in art. 2 van de Z.O.W. bedoelde uitkeringen voldoende gewaarborgd zijn ten aanzien van de bemanning en hun nagelaten betrekkingen van het in de vergunning met name genoemde zeevaartuig.

De geldigheidsduur van de vergunning is onbeperkt. Nadat de vergunning aan ons is uitgereikt, ontvangen wij van Zee-Risico een staat waarop wij de bemanning van het betrokken schip moeten vermelden. De ingevulde staat zenden wij naar Zee-Risico terug.

(vervolg pag. 12)

ONZE VLOOTJUBILARISSEN



G. BRAAK
3e werktuigkundige
1956 - 7.5 - 1966



C. P. DE WAARD
3e werktuigkundige
1956 - 9.5 - 1966



A. J. BLOEM
2e stuurman
1956 - 15.5 - 1966



C. HAAS
2e stuurman
1956 - 17.5 - 1966



J. POST
2e stuurman
1956 - 22.5 - 1966



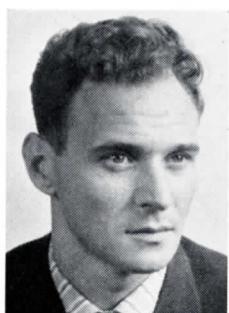
M. DE GRAAF
2e stuurman
1956 - 24.5 - 1966



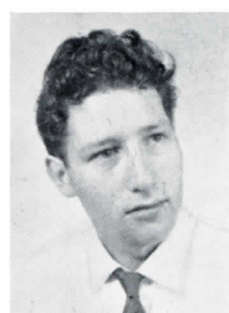
C. E. BESTEBROER
chef hofmeester
1956 - 4.5 - 1966



P. NOBEL
stoker/olieman
1956 - 12.5 - 1966



J. DEN HARTOG
stoker/olieman
1956 - 19.5 - 1966



L. DEYNESTER
chef hofmeester
1956 - 31.5 - 1966



H
m.s. „
VOO
eerst
(apr

◀ *Officiers-eetsal*



et
"Piloma"
het
op zee
(1966)



recreatiezaal voor ►
scheepsgezellen

Afscheid van de heer H. J. Zoon

V.l.n.r.: de heer H. J. Zoon, mevrouw K. Zoon-Wassenaar en onze Directeur, de heer D. Rodenburg.



Op 21 april jl. was voor de heer H. J. Zoon de dag aangebroken waarop hij afscheid nam van zijn werk op het kantoor van Shell Tankers N.V., laatstelijk op de sectie DFF/2, en van zijn vele collega's, die hij in de loop der jaren tot zijn vrienden had gemaakt.

Nadat de heer en mevrouw Zoon, in tegenwoordigheid van de heer Th. F. Prause, hoofd van de afdeling Financiën en Administratie (DFF), door de heer Rodenburg waren ontvangen, begaven zij zich met de heer Prause naar diens kamer voor een afscheid in de „financiële sfeer”, die de heer Zoon zo vertrouwd was geworden.

Met enkele hartelijke woorden, waaruit grote waardering sprak, richtte de heer Prause zich tot de heer Zoon, waarbij hij hem tevens dank bracht voor de accurate en blijmoedige wijze waarop hij alle jaren zijn taak heeft volbracht.

Na hem nog tal van jaren in goede gezondheid temidden van hen die hem dierbaar zijn te hebben toegewenst, overhandigde de heer Prause aan de heer Zoon het afscheidscadeau van zijn collega's, dat bestond uit een veel-delige hobbyset.

In zijn dankwoord getuigde de heer Zoon er van dat hij zijn werk steeds met veel genoegen heeft verricht en dat hij altijd met vele goede herinneringen aan zijn 38-jarige loopbaan bij de Groep zal terugdenken.

Na dit afscheid, dat op speciaal verzoek van de scheidende in kleine kring plaatsvond, zodat het alleen door zijn directe chef, de heer D. van Zanen, werd bijgewoond, werden zijn collega's in de gelegenheid gesteld hem en zijn echtgenote

(vervolg pag. 11 onder)



Na de aanbieder van het afscheidsgeschenk en het receptieboek. V.l.n.r.: de heer Th. F. Prause, de heer D. van Zanen, mevrouw K. Zoon-Wassenaar en de heer H. J. Zoon.

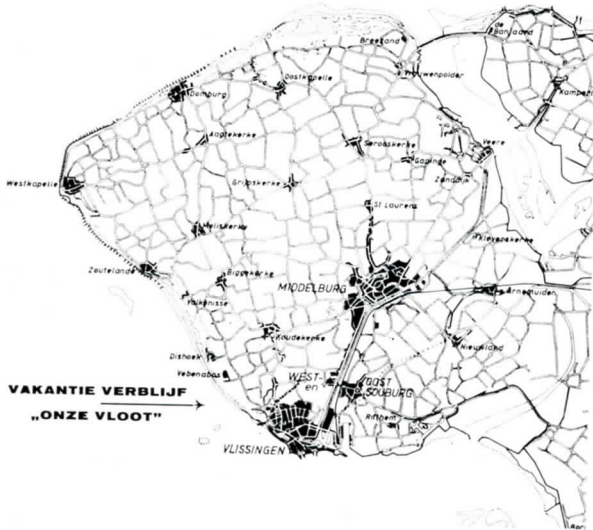


Een der velen die afscheid kwamen nemen van de heer en mevrouw Zoon was mej. J. M. de Groot (sectie DFF/1).

VAKANTIEVERBLIJF

Onze Vloot

VLISSINGEN



Op ongeveer 1 km van zee en strand en 10 km van het watersportcentrum „Veerse Meer“, ligt op het eiland Walcheren het internaat van de „De Ruyterschool“ te Vlissingen, dat onder meer uit 46 nieuwgebouwde ééngezinshuizen bestaat.

Bij de verwezenlijking van dit nieuwbouw-project was, naast enkele andere scheepvaartmaatschappijen, ook Shell Tankers betrokken. Het bestuur van de Stichting Zeevaartschool Belangen te Vlissingen heeft nu besloten om de woningen, die gelegen zijn aan de Van Hogendorpweg in de wijk Paauwenburg, gedurende de vakantietijd van de leerlingen te verhuren en wel — dit jaar — van 28 mei tot 20 augustus.

Men heeft daarbij in eerste instantie gedacht aan employés van de bovenbedoelde maatschappijen.

De verhuurprijs per woning bedraagt f 200,— per week, vermeerderd met f 10,— per persoon, met een *minimum* van twee en een *maximum* van acht personen.

Voor de drie weken van 4 tot 25 juni a.s. wordt een reductie op de huurprijs gegeven van 10%.

Voor elke week dat men een woning wenst te huren wordt een waarborgsom gevraagd van f 100,—, die na het verlaten

(vervolg van pag. 10)

de hand te schudden. Uit de grote toeloop bleek overduidelijk hoe gezien de heer Zoon zich onder zijn superieuren en collega's gemaakt had.

Wij weten te spreken mede namens allen die hem in zijn langjarige carrière leerden kennen, wanneer wij hem de allerbeste wensen meegeven voor een zorgenvrije, gelukkige toekomst.

van de woning aan het einde van het vakantieverblijf wordt terugbetaald, vooropgesteld dat er zich geen beschadigingen e.d. hebben voorgedaan.

De huurprijs dient bij het betrekken van de — volledig gemeubileerde — woning te worden voldaan. In deze huurprijs zijn begrepen het gebruik van ledikanten, matrassen, dekens, lakens en kussenslopen, het gebruik van eetservies en van water, gas en elektriciteit.

In de woningen is kookgelegenheid en keukengerei aanwezig. Op het terrein van het internaat zijn wasserettes, waarvan de huurders tegen een redelijke vergoeding gebruik kunnen maken, terwijl in een kampwinkel de dagelijkse levensbehoeften kunnen worden aangeschaft. Voorts zijn couponboekjes verkrijgbaar voor het gebruik van maaltijden in een restaurant, dat aan de boulevard te Vlissingen gelegen is. Er is een ruime parkeergelegenheid voor auto's op het terrein. De busdienst van het station Vlissingen naar de stad heeft een halte bij de ingang van het internaat.

Zij die interesse hebben om een van deze woningen — waarvan er een twaalfstal naar Nederlandse Shelltankers zullen worden vernoemd — voor een week of langer te huren, kunnen op ons kantoor bij sectie DFP/31 (toestel 151) een aanvraag indienen voor toezending van een folder met inschrijvingsformulier.

Om teleurstelling te voorkomen, raden wij eventuele gegadigden aan niet te lang met het indienen van hun aanvragen te wachten, want ongetwijfeld zullen velen — ook van andere scheepvaartmaatschappijen — gebruik willen maken van dit unieke aanbod voor een onbezorgde vakantie in het recreatiegebied bij uitstek dat de provincie Zeeland, en met name het eiland Walcheren, is.

Aangesteld als Gezagvoerder per 1 mei 1966



A. DE LIGT



T.J. KUYPER

Aangesteld
als

Hoofdwerk-
tuigkundige

per

17 maart 1966



H. BLAAUW

(vervolg van pag. 7)

12. Akte van vergunning voor stoomwerktuigen

Volgens art. 4 van de Stoomwet is het verboden een stoomtoestel (ook voor wal-installaties) in werking te brengen zonder daartoe een door of namens de Minister uitgereikte vergunning te hebben. Deze vergunning wordt verleend na gunstige uitslag van het van Regeringswege gehouden onderzoek en beproeving van het stoomtoestel. Aangezien dit onderzoek bedoeld is ter beveiliging van de personen die met de toestellen moeten werken — en niet uitsluitend betrekking heeft op toestellen aan boord van schepen — ressorteert het toezicht onder het Departement van Sociale Zaken. Aan het schriftelijk bewijs der vergunning worden toegevoegd een constructietekening van het toestel, een staat met gegevens, opgemaakt en gewaarmerkt door het districts-hoofd, en een aantal aantekenningsbladen, waarop door de ambtenaar bij latere keuringen zijn bevindingen aangaande het stoomtoestel of het toebehoren daarvan worden vermeld. Al deze stukken worden verenigd in een boek, controleboek genaamd.

Onze schepen ressorteren onder het bureau „Dienst voor het Stoomwezen” te Rotterdam. Aanvragen voor vergunningen voor nieuwe stoomtoestellen worden uiteraard door de werf of DFT/6 gedaan.

Hogergenoemde latere keuringen worden door Lloyd's verricht wanneer het schip in het buitenland (buiten Europa) dokt. De Lloyd's rapporten ontvangen wij van Lloyd's Londen en sturen deze via DFT/6 naar Stoomwezen.

De gezagvoerder ontvangt vervolgens van Stoomwezen een machtiging voor de Nederlandse Consul op grond waarvan laatstgenoemde een aantekening betreffende de keuring in het controleboek kan maken.

Stoomtoestellen van in Nederland dokkende schepen staan onder rechtstreeks toezicht van Stoomwezen. De keuring moet periodiek plaatsvinden, t.w. voor ketels 1 jaar; voor stoomontwikkelaar 2 jaar; voor stoompijpen 4 jaar.

Er bestaan zekere mogelijkheden tot uitstel van keuring, afhankelijk van diverse omstandigheden (o.a. leeftijd van het schip), e.e.a. geheel ter beoordeling van Stoomwezen.

De vergunningen worden in enkelvoud afgegeven en blijven van kracht zolang de toestellen waarop zij betrekking hebben geen wijzigingen ondergaan of afgekeurd worden.

13. Classificatie-Certificaat

14. Survey Certificaat

De classificatie-bureaus duiden met letters en cijfers aan in welke klasse een bepaald schip door hen is geclassificeerd. Onze schepen zijn geregistreerd in de hoogste klasse van Lloyd's Register of Shipping, t.w. + 100A1. Ten einde deze klasse te behouden is het schip aan periodieke onderzoeken door Lloyd's onderworpen, namelijk eenmaal per jaar periodiek survey en eenmaal per vier jaar special survey, met de mogelijkheid van een jaar uitstel special survey na gehouden General Examination. Door de Lloyd's surveyor wordt daarbij aangegeven welke reparaties of vervangingen dienen plaats te vinden. Het classificatie-certificaat bevindt zich aan boord. Ten bewijze dat dit certificaat geldig blijft wordt na elke dokking door de Lloyd's surveyor een survey certificaat aan de gezagvoerder overhandigd, waarin o.m. staat: „that I here recommended that she be continued as classed”. Een afschrift van dit survey certificaat gaat naar Lloyd's Londen, en het tweede afschrift daarvan ontvangen wij.

Shell Verkoop brengt „SHELLINA” PREMIX

Beter brommen

Maandag 9 mei bracht Shell Verkoop een nieuwe brandstof voor brommers en scooters op de markt: „SHELLINA” Premix.

Zij bestaat uit een niet-loodhoudende benzine, die in een vaste verhouding is vermengd met een speciale tweetaktolie. Dit mengen gebeurt in de raffinaderij te Pernis, waardoor men er zeker van kan zijn dat dit zo intensief mogelijk geschiedt en dat altijd de juiste olie in de juiste mengverhouding wordt gebruikt.

De goede eigenschappen van „SHELLINA” Premix kunnen blijken uit het volgende overzicht:

Starten: onder alle omstandigheden start de motor onmiddellijk;

bugie: de vonk blijft krachtig en pieren, vervuiling en vetslaan behoren tot het verleden;

verbrandingsruimte: de verbranding blijft goed en ontkolen is overbodig geworden;

uitlaat- en spoelpoorten: deze blijven schoon en behoeven derhalve niet gereinigd te worden;

compressieveren en veergroeven: de veergroeven blijven schoon en de compressieveren blijven los in de groeven;

kerkas- en drijfstanlaggers: corrosie behoort tot het verleden; *cilinder:* de slijtage is minimaal;

uitlaatpijp en demper: de vervuiling is uitermate gering;

mengverhouding: is altijd constant en ook bij langdurige opslag zal de olie homogeen verdeeld blijven in de benzine.

Lange ontwikkeling

De ontwikkeling van „SHELLINA” Premix — kant en klaar per tankauto bezorgd — is een langdurige zaak geweest. Want naast een nieuwe tweetaktolie moest men tevens een nieuwe benzine ontwikkelen. Op het eerste oog lijkt het recept zo simpel: neem een goede olie, meng die met een goede benzine en het resultaat is een goed tweetaktmengsel. Maar dan hebt u beslist nog geen nieuwe „SHELLINA” Premix, zoals die van maandag 9 mei af aan de Shell-verkooppunten kan worden afgeleverd.

Langdurige proeven met alle mogelijke tweetaktmotoren, zowel op de proefstanden als op de weg, hebben namelijk aangetoond, dat er een ideale brandstof voor kleine tweetaktmotoren te maken is. Die proefnemingen hebben meer dan twee jaar gekost en al die draaiende proefmotoren zouden een afstand van 1.900.000 kilometer — ruim 47 maal rond de aarde — hebben kunnen afleggen.

Dank zij de enorme hoeveelheid voorbereidend werk die in alle stilte is verricht, kunnen de Shell-verkooppunten nu aan hun klanten een mengbrandstof leveren van een kwaliteit waaraan geen concurrent ook maar kan tippen.

Zoals wellicht bekend, is het Shell-employés in Nederland op grond van bepalingen, richtlijnen en wettelijke voorschriften niet toegestaan, deel te nemen aan de door onze maatschappij voor het publiek georganiseerde wedstrijden. Dat is dan ook een van de redenen, waarom — parallel lopend aan de fotowedstrijd in het kader van onze Touring Service — de op deze pagina aangekondigde fotowedstrijd voor Shell-employés wordt georganiseerd.

Grote fotowedstrijd met waardevolle prijzen voor Shell-employés

Ieder personeelslid, werkzaam bij een van de Groepsmaatschappijen in Nederland, kan meedoen aan een fotowedstrijd, die Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V. in het kader van haar reclamecampagnes dit jaar organiseert. Ook voor huisgenoten van Shell-employés en gepensioneerde Shell-employés staat deelname aan deze wedstrijd open.

Wat moet u fotograferen?

Deze fotowedstrijd staat in het teken van twee onderwerpen

- 1) vakantie;
- 2) Shell.

De foto die u instuurt moet deze twee (dus niet één van de twee!) facetten voldoende illustreren. Voor de hand liggend is, dat u uw foto onderweg in binnen- of buitenland tijdens uw vakantie maakt.

Wat stuurt u in?

In dit blad hebben wij een deelnamestrook bijgesloten. Met deze ingevulde strook stuurt u één foto-afdruk in van tenminste 6 × 9 cm. Deze afdruk mag zwart/wit of in kleuren zijn. U mag géén negatieven, dia's, enz. inzenden.

Tot wanneer kunt u inzenden?

Uw foto-afdruk en de ingevulde antwoordstrook moeten vóór 1 oktober 1966 binnen zijn op het op de strook vermelde adres. Inzendingen, die na 1 oktober a.s. binnenkomen, zijn van deelname aan deze wedstrijd uitgesloten.

Nog enkele bepalingen

- De foto-afdruk die u instuurt, wordt en blijft het eigendom van Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V., Den Haag. Zonder uw toestemming zal Shell uw foto niet in enig openbaar medium voor publikatie gebruiken.
- Alle prijswinnaars zullen vóór 1 januari 1967 bericht ontvangen.
- Aan deze fotowedstrijd kan uitsluitend door employés van de Nederlandse Groepsmaatschappijen worden deelgenomen. Ook huisgenoten van deze employés en gepensioneerde employés kunnen aan deze wedstrijd meedoen.
- Over de uitslag, de toekenning der prijzen e.d. kan niet worden gecorrespondeerd.

Jury en prijzen

De vóór 1 oktober 1966 ontvangen foto-afdrucken worden aan een neutrale en deskundige jury ter beoordeling voorgelegd. Deze jury bepaalt, welke afdrucken voor de verschillende prijzen in aanmerking komen.

Als hoofdprijs wordt beschikbaar gesteld: f 250,—.

Voorts kunnen worden toegewezen:

- 1) 8 geldprijzen waarvan 3 à f 100,— en 5 à f 50,—.
- 2) 25 exemplaren Grote Shell Atlas, Benelux/Europa.

„Hele-huis-verwarming” binnen ieders bereik

Aantrekkelijk THERMOSHELL-plan

Shell Verkoop is op woensdag 20 april, een grote landelijke reclame-actie begonnen met het doel THERMOSHELL een nog grotere bekendheid en vanzelfsprekend, een nog grotere omzet te verzekeren. Op bijzonder attractieve wijze wordt centrale verwarming met THERMOSHELL, de speciaal voor c.v.-installaties ontwikkelde olie, gepropageerd. Shell brengt nu zorgenvrije warmte in het hele huis binnen ieders bereik. Zij adviseert: ruim de geldverslindende en de niet altijd ongevaarlijke bijverwarmingsapparaten op en ga over op een ideale „hele-huis-verwarming”.

Een van de belangrijkste aspecten van het „hele-huis-verwarmingsplan” is een financieringsregeling, die de volgende voordelen biedt:

100% financiering van de apparatuur- en installatiekosten

Met dit THERMOSHELL-plan zijn alle kosten gedekt, ook de leidingen, de radiatoren en de tank. Het THERMOSHELL-plan is een volledig plan!

Lage rente

Een lage rente die als aftrekpost voor de Inkomstenbelasting geldt. De fiscus betaalt dus een deel van het woon- en warmtecomfort.

Acht jaar

Men heeft acht jaar de tijd om de lening af te lossen. Van de eerste dag af is de installatie, ongeacht het bedrag van de lening, direct het eigendom van de klant.

Gratis levensverzekering

Als de lening voor het zestigste jaar wordt afgesloten, krijgt men gedurende de eerste vijf jaar een gratis levensverzekering. Kwijtschelding van het restant-saldo bij voortijdig overlijden van het gezinshoofd. Borgstelling is niet nodig.

In elke woning

Met centrale oliestookverwarming is het probleem van warmtekort in iedere woning op te lossen. En de kosten vallen mee.

Natuurlijk zijn niet alle situaties gelijk, maar in vele gevallen is voor rond drieduizend gulden een goed, efficiënt warmteplan al te verwezenlijken. Het installeren behoeft evenmin moeilijkheden te veroorzaken. Men mag zelf zijn installatie en zijn installateur uitkiezen.

In het juninummer van „Olie” zal in meer details op deze actie van Shell Verkoop worden ingegaan. Zij die nu reeds meer inlichtingen willen hebben, kunnen zich wenden tot Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V., Wassenaarseweg 80, afd. MOV, toestel 394.



Deelnemers 37e vlootstafkursus 18 t/m 22 april 1966

Van links naar rechts:

Kapt. J. de Nijs — docent

J. Prinsze — 4e werktuigkundige

S. A. Verhage — 2e werktuigkundige

H. J. Kievit — 3e werktuigkundige

T. Vromans — 4e werktuigkundige

L. A. J. W. Bink — 4e werktuigkundige

M. Pronk — sectie DFP/13

Mej. C. J. J. Klein — sectie DFP/13

C. H. de Koning — 3e werktuigkundige

J. J. Jonkman — 4e werktuigkundige

A. P. J. Schets — 3e stuurman

J. S. de Jong — 3e stuurman

W. van den Born — 3e stuurman

R. van Kranen — 3e stuurman

J. de Jong — 2e werktuigkundige

A. J. de Kraker — 3e stuurman

H. Barth — 1e stuurman

L. B. A. van Bruinisse — 2e stuurman

B. C. den Exter van den Brink — 1e stuurman

Kapt. J. L. F. Vermeulen — cursusleider

O.V.S.T.

Bestuursmededeling

Op 16 maart jl. is de 5e Algemene Ledenvergadering van de O.V.S.T. gehouden. Bij de opening memoreerde de voorzitter, de heer A. H. W. Karelse, in het kort de hoogtepunten uit het afgelopen verenigingsjaar. Hierbij werd vooral aandacht besteed aan de jaarlijkse feestavond, die ook in 1965 een groot succes was. Deze avonden mogen zich in een steeds groeiende belangstelling verheugen.

Tevens wees de voorzitter er op, dat het voor het bestuur alleen niet mogelijk is steeds weer aantrekkelijke activiteiten te organiseren zonder steun en suggesties van de leden. Hij richtte daarom een algemene oproep tot alle O.V.S.T.-leden om het bestuur behulpzaam te zijn door het doen van voorstellen voor te organiseren evenementen, en zo nodig, aan de realisering daarvan mede te werken.

Bestuursverkiezing

Aan de beurt van aftreden waren: mej. J. F. Schilt, mej. P. M. M. Hoogmoed, kapt. H. den Ouden en de heer A. H. W. Karelse, van wie alleen mej. J. F. Schilt en mej. P. M. M. Hoogmoed zich herkiesbaar stelden.

Door het huidige bestuur werden de volgende kandidaten

voor bestuursfuncties voorgedragen: mej. J. R. R. Wils, de heer J. C. W. Schuller tot Peursum, de heer P. Noordegraaf. Alle kandidaten werden met algemene stemmen gekozen.

Het bestuur is thans als volgt samengesteld:

hr. J. C. W. Schuller tot Peursum	— voorzitter
kaptein L. van den Ende	— vice-voorzitter
hr. F. J. A. I. van Maanen	— penningmeester
mej. P. M. M. Hoogmoed	— secretaresse
mej. J. R. R. Wils	— 2e secretaresse
mej. J. F. Schilt	— lid
hr. P. Noordegraaf	— lid

Aan het slot van de vergadering werd de heer Karelse dank gebracht voor de wijze waarop hij gedurende de vier jaren dat hij het voorzitterschap van de O.V.S.T. heeft vervuld, deze vereniging heeft geleid en tot verdere bloei heeft gebracht.

In het komend seizoen zal het bestuur alle gebruikelijke activiteiten zoals voetbal, tafeltennis, bridge-drives en bingo-avonden voortzetten.

Ook zullen er — zo mogelijk — verschillende excursies worden georganiseerd.

De jaarlijkse feestavond is inmiddels op 7 mei gehouden, verdere bijzonderheden hierover vindt u in het juni-nummer.

MET PENSIOEN



C. BRAVENBOER
Hoofdwerktuigkundige
16.10.1937 - 30.4.1966

Op 1 mei 1966 namen wij afscheid van hoofdwerktuigkundige G. Bravenboer, die met ingang van deze datum is gepensioneerd.

De heer Bravenboer trad op 16 oktober 1937 als 5e werktuigkundige in dienst van de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij; zijn eerste schip was het m.s. „Perna”. Ook gedurende de oorlogsjaren heeft de heer Bravenboer gevaren.

Met ingang van 3 januari 1945 werd hij overgeplaatst naar de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, bij welke maatschappij hij tot en met juni 1953 heeft dienstgedaan.

Op 1 januari 1961 werd hij aangesteld als hoofdwerktuigkundige.

Sedertdien heeft hij het beheer over de machinekamer gehad van de „Neverita”, „Kylix” en „Viana”.

Zijn laatste schip was de „Viana”, dat hij op 30 maart 1966 in Mena al Ahmadi verliet, waarna hij per vliegtuig repatrieerde.

Wij wensen de heer Bravenboer nog vele jaren van goede gezondheid te midden van zijn gezin.

vlootpersoneel/personalia

(in de periode 16.3 t/m 15.4.1966)

GEHUWD:

- 11.3: J. W. Heiligers, 5e wtk., met mevr. R. W. C. Stein;
12.4: J. J. Jonkman, 4e wtk., met mej. E. C. van den Berg.

GEBOREN:

- 11.3: Reinier Dennis, zoon van R. Groeneveld, 2e wtk., en mevr. A. L. Groeneveld-de Jong;
11.3: Jolanda Antoinette, dochter van J. D. B. Ewers, 4e wtk., en mevr. A. J. Ewers-van Dam;
13.3: Mark Alexander, zoon van P. B. Hibma, 1e stm., en mevr. F. A. Hibma-van Enk;
17.3: Marry Ellen Christine, dochter van M. J. Baak, 4e wtk., en mevr. M. H. Baak-de Vis;
17.3: Edward Daniël, zoon van E. P. Kooijman, 4e stm., en mevr. A. C. Kooijman-Bikbergen;
21.3: Johannes Dirk, zoon van J. D. Muyskens, 4e wtk., en mevr. K. C. Muyskens-Overweel;
22.3: Leendert Andries, zoon van L. A. J. W. Bink, 4e wtk., en mevr. M. Bink-de Vrijer;
24.3: Remco Carl, zoon van C. G. Pusch, 2e wtk., en mevr. W. L. Pusch-van Holthuysen;
31.3: Gerrit Joost, zoon van M. J. de Jong, 4e wtk., en mevr. N. G. de Jong-Verhoef;
2.4: Harm Johannes Otto, zoon van A. J. Hulzebos, 4e wtk., en mevr. C. G. G. Hulzebos-Sluiters.

MET VERLOF:

gezagv.: H. E. Glansbeek, N. P. N. Reus, K. J. van Noortwijk, C. Wortel, C. J. J. Rozema, G. Heising, H. R. van Sas, J. J. Schouten;

1e stl.: Tj. Kuyper, F. Klaassen, B. de Boer, H. J. Allaart, H. Barth, H. H. J. Dijkhuizen, Jolle de Jong, L. v. d. Valk;

2e stl.: E. Moll, W. O. Kooi, L. B. A. van Bruinnesse, H. W. Vermaas, N. A. Jager, G. M. Schipper, J. Klein Roseboom, J. S. Schregardus, P. R. Brunet de Rochebrune, J. V. Kruit;

3e stl.: L. D. J. van Zuilekom, A. J. de Kraker, W. R. Muusze, M. Stammes, P. H. van der Ham, J. H. F. Franken, A. P. J. Schets, R. E. Sieders;

4e stl.: E. A. Bik, G. A. IJsveld, W. v. d. Graaff, J. B. Krul, Th. P. Holst, L. N. Saal, J. J. B. Roest, R. A. van Gelderen; hfd.wtk.: H. Blaauw, W. A. van Rooijen, F. in 't Veld, G. Bravenboer, D. Gooris, H. van Manen;

2e wtk.: G. H. Germing, P. J. de Lange, R. N. Groen, A. de Boer, J. W. van Wegen;

3e wtk.: H. J. Kievit, W. F. A. van Mossevelde, H. S. Schlaghecke, H. Steenhuis, C. H. de Koning, J. Schrale;

4e wtk.: A. J. Hulzebos, C. A. v. d. Kroonenberg, H. Th. Mellegers, W. D. Hoogland, G. J. Walraven, C. J. Lambregts;

5e wtk.: M. K. Jansen, J. van Pijkeren, B. R. de Ridder, J. Almekinders, C. Loman, J. Homminga, J. C. A. Stevens, J. G. N. Beekman, G. van Dalen, A. A. J. Cornelissen, J. J. M. van Kooten, J. C. Ganzinga, B. de Rooij, J. H. S. Brijde, J. H. S. v. d. Pas, J. H. Dor;

II.wtk.: F. J. Snippe;

bootslieden: H. Buurman, C. de Vet, M. J. v. d. Neut, P. de Vries;

wachtassistenten: B. Wolven, C. Valentijn;

1e pomplieden/bankwerker: J. J. Koop, A. P. L. van Vrijaldenhoven, C. P. Hazelbag;

2e pomplieden/bankwerker: R. C. R. van Rooijen, H. P. J. v. d. Lenden;

bankwerkers: J. van Scherrenburg, L. G. van Raalte, L. A. T. Blankemeijer;

chef hofmeesters: L. Deynen, C. Boogaarts, C. E. Bestebroer, J. Baard;

chef koks: M. L. v. d. Graaf, C. Lokhorst, L. J. W. Broenink.

TWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. **Abida**: 2e stm. F. W. van Oerle;

m.s. **Acila**: 3e stm. G. C. Peters, wnd. 3e wtk. E. Hoogevorst;

m.s. **Acmaea**: 1e stm. M. E. Wolper;

- s.s. **Arca**: gezagv. F. Fekkes, 1e stm. J. W. M. Vollebregt, 2e stm. W. S. van der Ham, wnd. 3e stm. S. B. M. Breukel, 4e stm. M. van den Belt, hfd.wtk. C. de Gast, 2e wtk. J. L. 't Mannetje;
- s.s. **Atys**: 2e wtk. R. Praasterink;
- m.s. **Camitia**: gezagv. P. van Hassel, 2e stm. C. Vlas, 3e stm. S. Termeer, wnd. 4e wtk. J. L. M. van Eijndt, 5e wtk. E. S. Venema, ass.wtk. J. C. N. Brakeboer;
- m.s. **Cinulia**: wnd. 4e wtk. C. J. T. Baarslag;
- m.s. **Diadema**: wnd. 3e wtk. J. Ommering, 4e wtk. E. Dallinga, 5e wtk. J. W. Heiligers, 5e wtk. G. J. Leussink;
- m.s. **Diloma**: gezagv. B. van Bon, 4e stm. Th. G. P. Appel, radio-officier A. Weldering;
- s.s. **Kabylia**: 1e stm. H. A. de Visser, 3e stm. G. J. Knol, 4e stm. A. G. Kroon, 4e wtk. G. P. Hoogeveen, 5e wtk. F. C. Koens, 5e wtk. G. Pos;
- s.s. **Kalydon**: wnd. 3e wtk. L. C. W. Biesheuvel;
- s.s. **Katelsia**: wnd. 3e stm. G. van Kernebeek;
- s.s. **Khasiella**: wachtassistent R. W. van Rooijen, chef hofmeester M. van Hagen;
- s.s. **Kelletia**: wnd. 3e wtk. G. J. van Neuren;
- s.s. **Kermia**: wnd. hfd.wtk. J. Mostert, 5e wtk. O. de Roos;
- s.s. **Kopionella**: 1e stm. A. J. Schumm, wnd. 2e stm. H. Steenstra, 3e stm. P. Puijpe, wnd. hfd.wtk. O. K. Nicolai;
- s.s. **Koratia**: 4e stm. W. F. de Haan, wnd. 2e wtk. Th. Bakker, 5e wtk. Th. P. M. Westhuis, radio-officier F. A. Egas;
- s.s. **Korenia**: gezagv. D. A. C. Vermeulen, wnd. 1e stm. A. J. de Ronde, 2e stm. C. Haas, 2e wtk. J. H. Veen, wnd. 3e wtk. F. F. Ozinga, radio-officier F. W. A. Willemse;
- s.s. **Korovina**: hfd.wtk. J. E. Weidema, 2e wtk. J. G. Bron, 11.wtk. H. C. den Ouden, bootsman J. H. Roos, wachtassistent W. Gerritsen, 1e pompman/bankwerker J. M. Wigleven, 2e pompman/bankwerker H. J. Roelvink, chef hofmeester J. N. Krans, chef kok C. P. Hoogesteger;
- s.s. **Kosicia**: gezagv. K. van der Horst, wnd. 3e stm. M. A. J. Swakhoven, hfd.wtk. J. B. Biondina, radio-officier H. Terhell;
- s.s. **Kosmatella**: gezagv. Th. G. J. Roeten, hfd.wtk. H. W. Bosman, 5e wtk. R. B. Scherjon, 5e wtk. J. J. Bakker;
- s.s. **Krebsia**: wnd. 4e wtk. W. H. Nieman;
- s.s. **Kylix**: wnd. gezagv. R. E. v. d. Miesen, 1e stm. H. G. Willemsen, 3e stm. H. Bijvank, 4e stm. H. L. W. Koning, 4e wtk. J. P. J. Reichwein;
- s.s. **Onoba**: hfd.wtk. P. Taconis, 5e wtk. W. P. Volker, 5e wtk. T. Middelkoop;
- s.s. **Philidora**: 2e stm. D. M. Mos, 4e stm. J. B. H. Lutmers, 5e wtk. H. Blankvoort, 5e wtk. F. T. de Boer;
- s.s. **Philine**: gezagv. W. J. de Haan, 1e stm. A. W. C. van Schendel, 11.stm. W. Goedegebuure, ass.wtk. F. Overveld;
- s.s. **Philippia**: wnd. 3e stm. J. A. van Kesteren;
- s.s. **Sepia**: wnd. 3e stm. J. N. A. v. d. Giesen, wnd. 4e wtk. G. van Wijhe;
- s.s. **Viana**: 2e stm. G. C. van Malland, hfd.wtk. P. J. v. d. Waals, wnd. 2e wtk. W. G. v. d. Velden, 5e wtk. P. C. W. Enders;
- s.s. **Videna**: 4e stm. W. Beekman, 5e wtk. L. J. Feunekes;
- s.s. **Vitreia**: gezagv. Th. J. v. d. Vrie, 2e wtk. C. J. Vermeulen, wnd. 4e wtk. J. C. J. Walraven, bootsman H. C. den Daas;
- s.s. **Vivipara**: 2e stm. J. C. Aartsen, wnd. 4e wtk. W. M. J. de

IN DIENST GETREDEN: Vlootpersoneel



TH. G. P. APPEL
4e stm. per 24.3



M. VAN DEN BELT
4e stm. per 28.3



A. G. KROON
4e stm. per 12.4

Kwant, radio-officier J. B. A. Walop.
s.s. **Zaria**: gezagv. G. Hoving, 1e stm. C. Wolse, 2e stm. R. A. M. van Hooijdonk, 2e wtk. F. L. Alexandre.

DE DIENST VERLATEN:

4e stl.: J. C. Coster, E. P. Kooijman;

5e wtk.: J. A. Lammerts;

wachtassistent: P. de Krey;

2e pompman/bankwerker: H. v. d. Kley;

bankwerker: T. G. ten Ham.

OVER IN DIENST SHELL NEDERLAND

VERKOOPMAATSCHAPPIJ N.V.

3e stuurman H. H. van Roest.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V. Th.: 2e stl. A. P. J. Ham, N. Venendaal;

2e stuurman G.H.V.: 3e stm. C. A. Koppendraaier;

3e stuurman G.H.V.: 11.stm. J. B. H. Lutmers;

„C“: 2e wtk. J. van Essen, W. Eeuwijk;

C.th.: 2e wtk. J. F. v. d. Bogaard, J. J. F. Reitsma;

B.th.: 3e wtk. G. J. B. Hartman, 4e wtk. R. A. Risseeuw, T. E.

Leeuwangh;

A/Bth.: 5e wtk. H. R. Godlieb, Rudy Sloof, H. Japin, T. Middelkoop;

A: 5e wtk. W. H. Nieman, J. J. Bakker;

MVD: 11.wtk. F. C. Koens;

scheepskok: chef hofmeester M. van Hagen; 2e kok/bakker R.

N. Morel.

AANGESTELD ALS:

gezagvoerder: A. de Ligt, Tj. Kuyper;

3e stm.: G. J. Knol;

4e stm.: J. B. H. Lutmers;

hfd.wtk.: H. Blaauw;

3e wtk.: P. Balt, J. Slot, J. Schrale;

5e wtk.: F. C. Koens;

1e pompman/bankwerker: J. M. Wigleven;

2e pompman/bankwerker: H. J. Roelvink.

mutaties walpersoneel

(in de periode 16.3 t/m 15.4.1966)

IN DIENST:

1.4: H. Stobbe - sectie DFT/1 (ex vloot);

1.4: G. Veldt - sectie DFT/6 (ex vloot).

Redactiecommissie:

G. W. Bakker
A. Baljet
I. J. A. van Dommelen
G. H. van Leeuwen
J. C. W. Schuller tot Peursum
(voorzitter)
W. N. Wouters

tussen schip en ka

vijfde jaargang no. 9 — mei 1966
maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF
BEWERKEN VAN ARTIKELEN EN/OF HET REPRODU-
CEREN VAN FOTO'S OF AFBEELDINGEN IS SLECHTS
GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING
VAN DE REDACTIE.

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

Kopij in te zenden aan:
Redactie „Tussen Schip en Ka“
p/a Shell Tankers N.V.
Postbus 874, Rotterdam-C