

van voor de **Vloot**

Redactie: W. B. Kruysmulder.

Administratie: Mej. N. Gerstel.

Kopij in te zenden aan: Vlootredactie van „Olie” p/a Shell Tankers N.V., Postbus 874, Rotterdam-C.



Winter!

Foto: H. K. Paauw, s.t.s. „Kalydon”.

Kerstoverpeinzing

Met de Kerst is de vloot in twee groepen verdeeld: de grote groep van hen, die met de Kerst buitengaats zijn en de kleinere groep van hen, die juist met de feestdagen verlof konden opnemen. We denken hierbij aan alle leden van de vloot van Shell Tankers N.V., maar inzonderheid aan hen, die met kerstfeest 1958 ver van huis zijn. Daarbij moet ik even denken aan die meneer, die eens voorstelde om voortaan het Kerstfeest in Augustus te vieren inplaats van in December.

Zou dat wel gaan? Wat zou er dan van overblijven? Misschien hetzelfde gevoel, dat je hebt, wanneer je anders met de Kerst in de Perzische Golf zit of in de Indische Oceaan?

Daarom begrijpen we ook, dat onze koopvaardijmensen met die feestdagen heel wat missen en dat het niet altijd tot de rechte kerststemming wil komen.

En toch is het kerstfeest niet een uitvinding geweest van mensen, die behoefte hadden aan wat extra gezelligheid en sfeer of van handelaren in kerstartikelen. Het Kerstfeest heeft juist helemaal niets met een uitvinding van mensen te maken, maar wil een herinnering zijn aan een boodschap, nog juister gezegd: aan een **boodschapper!** Aan die boodschapper, die — vreemd genoeg — zelf, in eigen persoon de boodschap was. Dus meer aan iemand, die alleen maar een boodschap overbrengt: Jezus Christus.

Zijn Naam was Zijn leven en Zijn leven was Zijn boodschap: God met ons! Om dit te overwegen behoeft men niet speciaal thuis bij de kachel te zitten aan de huiselijke kersttafel, behoeft het niet eens 25 december te zijn. Wanneer we kiezen mochten tussen twee mensen: één aan de wal met zijn traditionele kerstfeestviering zonder geloof in Christus en die man op zee, ver van huis, maar gelovend in Christus, wiens geboorte hij herdenkt, dan is de keus niet moeilijk. Dan zouden we toch wel onvoorwaardelijk willen kiezen voor de laatste.

Wanneer U het zo beziet, reikt de betekenis veel verder dan 25 december. Niet prettig is het om met de feestdagen van huis te zijn, maar veel erger is het om op het kerstfeest niet meer te weten, waarom het eigenlijk gaat! Het is ook alles wel moeilijk. God schijnt ons soms ver en Zijn Woord zwaar om te geloven. Maar daarom is God juist in mensengedaante verschenen, juist om **niet ver** van ons te zijn, maar met ons, en bij ons, altijd en overal. Daar heeft U wat aan op de brug en aan dek, in de machinekamer en de kombuis.

Ja, kerstfeest is een heel geschikt feest om aan boord te vieren, want God is niet aan tijd of plaats gebonden. Wij aan de wal zijn niet de mensen, die noodgedwongen zonder U het eigenlijke kerstfeest alleen vieren. Wij willen het juist **met U** vieren. Ja, dat gaan we doen, want het echte kerstfeest is overal waar de mens komt tot de aanbedding van Christus, die arm werd om ons rijk te maken.

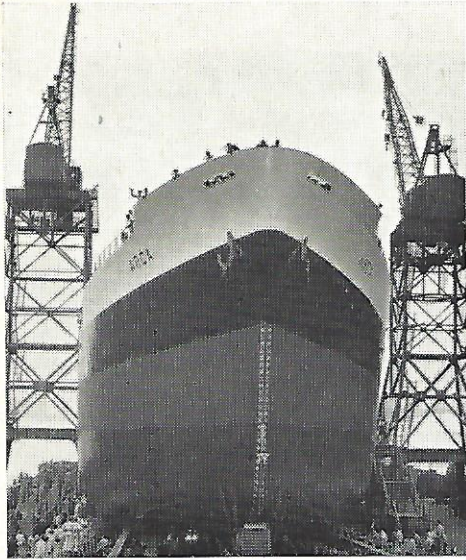
F. D. Kraan
Koopvaardijpredikant
te Curaçao.

Heer, tot U richt
In dit gedicht
Een zeemansvrouw
Haar Bede:
Gij schiep 't heelal
Dee'z wereld, 't al
Wat op de zee leeft
Mede.
Van Uwe troon
Heer, kwam Uw Zoon
Tot arme mensen
Neder;

Uw liefde boodt
Ons eindeloos groot
Op aard de vrede
Weder.
Wij bidden nu:
Behaagt het U
De zeeman te gedenken;
Dat Gij ons mannen weder spaart
En 't schip dat naar de haven vaart
Behouden thuiskomst schenken.

de zeemansvrouw.





De doopmoeder bezichtigt de schelpen panelen

VAN DE NIEUWBOUW

s.t.s. „ARCA” bij R.D.M. te water

Op de tribune bij een der hellingen van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij wapperde op de gure zaterdagmiddag van de 22ste november weer de vlaggen. Een zekere symboliek kon men hierin ontdekken; het waren namelijk de vlaggen van de R.D.M., de Shell, van de stad Rotterdam en onze nationale driekleur, dus symboliserende: R.D.M. bouwt voor de Shell, hetgeen zowel een Rotterdams als een nationaal belang is.

De doopplechtigheid werd verricht door Mevr. E. de Monchy-van der Hoeven, die bewees wel een zeer vaardige hand te bezitten, want nauwelijks waren de doopwensen uitgesproken of het casco van deze nieuwe 18.000-tonner gleed geruisloos te water. Dat geruisloze sloeg dan alleen maar op het schip zelve, want een geweldig hoera steeg op uit de kelen van de vele aanwezigen.

Hiermede was de doop van het 31ste schip dat de R.D.M. voor de Koninklijke/Shell Groep bouwde, volbracht. Zoals de lezer bekend, is de „ARCA” het eerste stoomturbineschip van de nieuwe gestroomlijnde serie van 18.000-tonners; de beide reeds in de vaart zijnde schepen van dit type en tonnenmaat zijn motorschepen en afkomstig van de werf van P. Smit Jr.

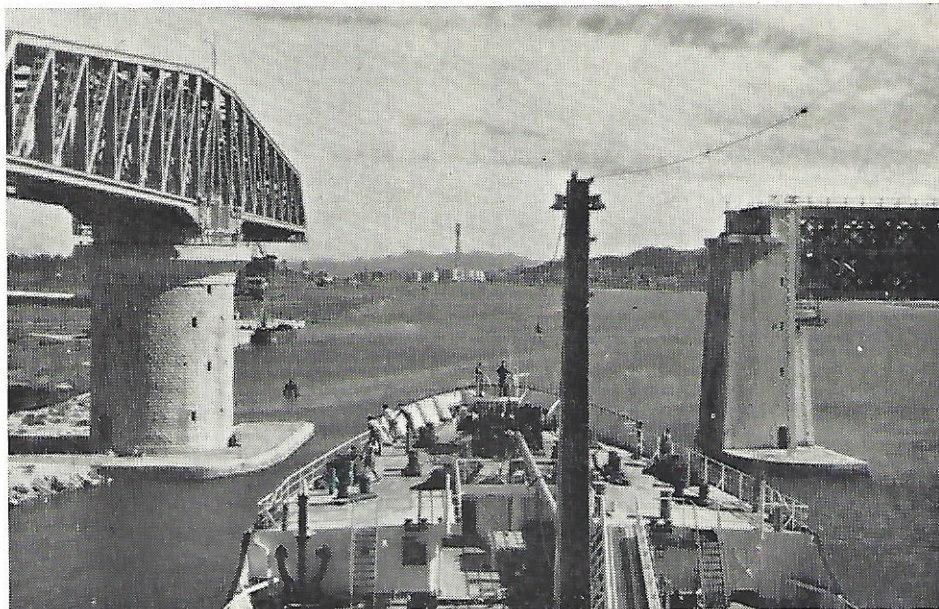
Daar het hier een zusterschip van de „ABIDA” en „ACILA” betreft, zullen wij niet in herhalingen vervallen inzake gegevens over lengte, breedte, holte, indeling enz., maar wel is er aan dit schip nog een bijzonderheid verbonden die ongetwijfeld voor U van interesse zal zijn namelijk de behandeling van het inwendige van de ladingtanks met „Epikote”-verven. Alle zijtanks zullen geheel en de

centertanks op de meest kwetsbare gedeelten met „Epikote”-verf worden beschermd tegen corrosie. De centertanks worden bovendien van kathodische bescherming voorzien. De inwendige behandeling van de tanks, die tijdens het op de helling staan reeds is aangevangen, zal gedurende de afbouw worden voltooid.

In de afgelopen 4 jaren hebben uitvoerige proefnemingen met „Epikote”-verven op diverse tankers plaatsgevonden, maar de „ARCA” is het eerste schip van onze vloot met een zo uitgebreide toepassing. Deze toepassing wordt in het huidige geval aanzienlijk vereenvoudigd door het feit dat alle scheepsplaten vóór de bouw van hun walshuid werden ontdaan door behandeling met staalgrit. Het staal bevindt zich hierdoor in een gunstige conditie om behandeling met corrosiewerende verfsystemen te ondergaan.

Voor hen die van cijfers houden nog een aanhaling uit de toespraak van Ir. L. Schepers, Directeur van de N.V. Koninklijke Nederlandse Petroleum Maatschappij. „In de periode 1925-1940 bouwde de R.D.M. 10 tankschepen voor de onder Nederlandse vlag varende Groepsvloot met een totaal draagvermogen van ca. 100.000 ton. In de jaren na 1946 heeft deze werf voor de Groep of voor verhuur aan de Groep 8 tankschepen met een totaal draagvermogen van 200.000 ton gebouwd respectievelijk in aanbouw. In een iets korter tijdsbestek is de totale tonnage dus reeds verdubbeld. Met deze, na de oorlog, verdubbelde tonnage is echter ruim 9 maal zoveel aan bouwkosten gemoeid, uiteraard in gulden respectievelijk van toen en nu.”

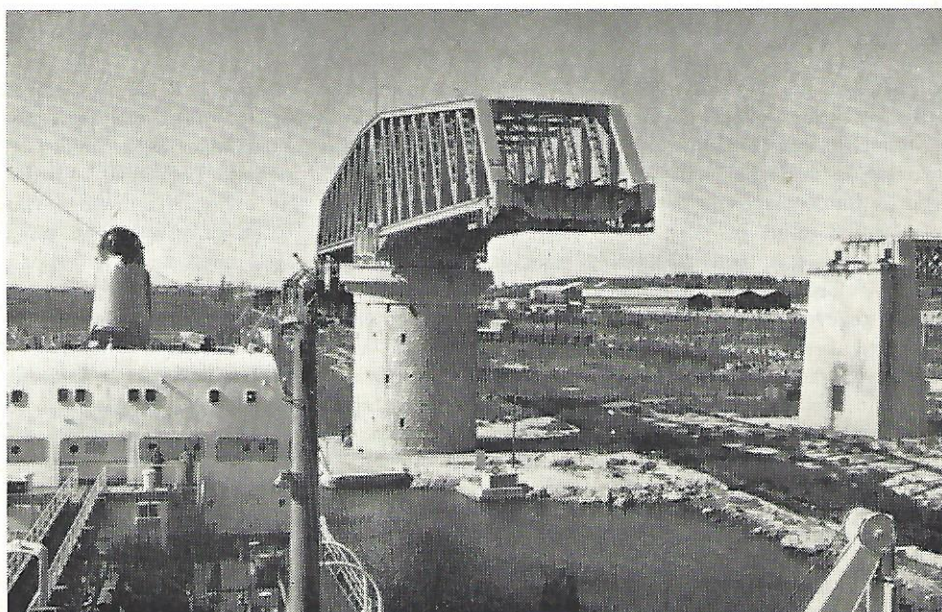
*m.s. „Abida” passeert het
„Viaduc de Caronte” in
het kanaal Port de Bouc-
Martigues*



*m.s. „Abida” passeert het
dorpje Martigues in het
kanaal van Port de Bouc
naar Berre*

*Nogmaals het
„Viaduc de Caront”*

*foto's F. H. Bergman
Radiotelegrafist
m.s. „Abida”*



DUBBELSCHROEF-TANKSCHEPEN

Enige ideeën over de voor- en nadelen

Momenteel leveren bijna alle bouwers van voortstuwingsinstallaties tweetakt super-charged motoren. Deze blijken voor tankers uitermate geschikt te zijn. Met de huidige motoren kan een tanker volstaan met een enkele schroef - en dus met een enkele schroefas - zelfs als het draagvermogen boven de 60.000 ton ligt. Toch, als wij als voorbeeld de grootste Burmeister & Wain-moter nemen, met een boring van 840 mm en een slag van 1.800 m, zien wij dat een 12-cilinder motor nodig is om een vermogen van 20.000 pk te krijgen.

Bij zulke motoren komt de gedachte naar voren omtrent het aantal schroefassen. Men kan niet ontkennen, dat in het algemeen gesproken, de oplossing toch wordt gevonden in een enkele schroefas. Hier valt veel voor te zeggen: de bouwkosten zijn geringer, het nuttig effect is groter en men behoeft het aantal werktuigkundigen niet op te voeren, terwijl de aanleg van leidingen en het plaatsen van hulpmotoren zeer wordt vereenvoudigd.

Niettemin dient door eigenaren, die de bouwkosten van een schip niet als het meest belangrijke beschouwen en die in de exploitatie ook wat risico durven te aanvaarden, de vraag inzake een tanker met twee schroefassen wel degelijk te worden overwogen: zou het geen aanbeveling verdienen in plaats van één motor met 12 cilinders, twee motoren van elk 6 cilinders te plaatsen? Er moet ook onder ogen worden gezien dat geen enkele motor gevrijwaard is tegen storingen, en dat een schip met een lading van 50 tot 90.000 ton blootstaat aan gevaren, indien het - onder slechte weersomstandigheden of nabij de kust - niet over voortstuwingsmiddelen beschikt. Bovendien zal in geval van motorschade die op zee niet kan worden verholpen, het schip met een enkele schroef sleepboothulp moeten vragen. Zo iets kan buitengewoon veel geld gaan kosten en daarmee alle financiële voordelen die

men van een enkelschroefschip verwachtte teniet doen.

Onder de voordelen die men in het algemeen aan een enkelschroefschip toeschrijft, neemt die van het nuttig effect van de voortstuwingsinstallatie wel de belangrijkste plaats in. Uit talloos genomen proeven blijkt, dat het nuttig effect van een enkelschroefschip minstens 4% hoger ligt dan dat van een dubbelschroefschip.

Het varen in ballast

De heer M. Lafont, directeur van een der grootste Franse werven, heeft hierover zeer interessant commentaar geleverd. De vergelijkende proeven die tussen dubbel- en enkelschroefschepen werden gedaan, hadden alle betrekking op schepen in beladen toestand. Voor goed ontworpen schepen vertoonden de enkelschroefschepen in zo'n toestand duidelijk voordelen boven de dubbelschroefschepen. Tankers leggen echter minstens even grote afstanden af in ballast als in beladen toestand. De vergelijkende proeven voor geballaste schepen vertoonden geheel andere resultaten, die in het voordeel van dubbelschroefschepen uitvielen of in ieder geval een gelijkheid in de twee gevallen aantoonde. Op basis van proeven in het bassin, bleek dat de voordelen van enkelschroefschepen niet zo groot waren als men over het algemeen dacht.

Een groot nadeel dat vaak genoemd is van dubbelschroef-tankers, zou de slechte bestuurbaarheid in nauwe vaarwaters zijn; een groot aantal dubbelschroefschepen hadden moeilijkheden ondervonden bij het varen door het Suezkanaal. En tankers zijn nu eenmaal trouwe klanten van het Suezkanaal. Na de proeven in het bassin te Parijs, waar ook de proeven voor 70.000-tons tankers, in aanbouw voor onze Groep, werden gedaan, bleek dat - mits voldoende voorzorgsmaatregelen worden genomen - dezelfde bestuurbaarheid kan worden bereikt voor dubbel- als voor enkelschroefschepen.

De aangebrachte wijzigingen die tot dit goede resultaat hebben geleid, zijn drievoudig:

25 JARIG JUBILEUM M. VAN DIJK

Op 21 oktober 1958 volbracht de heer M. van Dijk 25 jaar dienst bij onze Maatschappij.

Dit feit werd 23 oktober d.a.v. herdacht met een bijeenkomst ten kantore te Rotterdam.

De jubilaris, vergezeld van zijn echtgenote en twee zoons, werd door de Directie ontvangen, waarna hij werd toegesproken door de heer A. D. Olie.

In het kort memoreerde deze de loopbaan van de heer Van Dijk, die na vele jaren op zee, nu „vaste voet aan wal” had.

Namens de collega's werd de heer en mevrouw Van Dijk een theeservies aangeboden. Met een paar geestige woorden uitte de heer Van Dijk zijn dankbaarheid, daarbij verklappend - want iedereen had het al vergeten - dat zijn eerste geschenk van collega's eveneens uit een theeservies had bestaan.

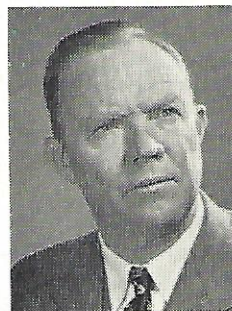


wij nemen afscheid van...

Kapt. N. P. J. van Doorn, die in juli jl. zijn 25-jarig dienstjubileum vierde - voor het verslag hiervan verwijzen wij naar het september 1958 nummer van ons blad - heeft met ingang van 1 december j.l. de dienst der Maatschappij met pensioen verlaten. Zware berekeningen zijn dan ook overbodig om het jaar van zijn indiensttreding op 1933 te stellen. Zijn eerste commando - alhoewel van korte duur - werd hem in 1946 opgedragen.

In 1950 werd een meer definitieve stap naar het gezagvoorderschap genomen, die binnen 8 maanden werd bekrachtigd door zijn aanstelling tot permanent gezagvoerder.

In de na-oorlogse jaren heeft hij geruime tijd in Indonésische wateren gevaren waar hij, ook buiten zijn collega's op de vloot, zich door zijn grote hulpvaardigheid en vriendelijk optreden vele vrienden heeft verworven. De tijd van afscheid nemen uit het actieve varende leven bij de Groep is thans angebroken maar zonder twijfel zal een prettige herinnering aan zijn persoon bij velen op de vloot en aan de wal blijven voortleven.



De heer W. A. Koopman, 2e werktuigkundige, heeft de dienst der Maatschappij, na ruim 24 jaar met pensioen verlaten.

Hij trad in dienst in 1934, toen hij met het toenmalige m.s. „MIRZA” naar Curaçao vertrok. Zijn gehele dienstperiode bleef hij het Caraïbische gebied en de schepen van de C.S.M. trouw. Wij wensen hem namens onze lezers en zijn vele vrienden op Curaçao, nog vele jaren in goede gezondheid in zijn geboorteplaats Dordrecht, waar hij zich thans ook heeft gevestigd.



- a) Een roer van veel grotere afmetingen;
- b) het gedeeltelijk weglaten van het scheg vóór het roer teneinde het naar het roer stromen van het water te vergemakkelijken;
- c) een vergroting (alleen voor het varen in nauwe vaarwaters) van de draaisnelheid van het roer, die tot ongeveer 8 graden per seconde kan worden opgevoerd.

Van de drie hierboven genoemde verbeteringen waren de twee eerste geheel volgens de verwachtingen, maar wat betreft de derde was men wel enigszins verbaasd. Dit is n.l. het gevolg van het feit dat nadat het roer een zekere hoek heeft bereikt, het beantwoorden van het schip aan deze roerstand afhankelijk is van de snelheid waarmee deze roerstand is verkregen, d.w.z. snel of langzaam. De proeven hiermede zijn genomen met twee bestaande schepen, n.l. de „Berenice” en de „Bethsabée”, beide met een draagvermogen van 31.500 ton, die te zamen 65 reizen door het Suezkanaal hebben gemaakt zonder een enkel ongeval en die de reputatie hebben minstens even goed bestuurbaar te zijn als enkel-schroefschepen.

In feite werd bij de proeven in Parijs met dit type schepen nog een vierde verbetering van de bestuurbaarheid bestudeerd. Men ging uit van de wetenschap dat wanneer een dubbelschroefschip moeilijkheden in het Suezkanaal ondervindt, de motoren op ongelijk aantal toeren kunnen worden gedraaid zodra het roergeven geen effect meer heeft; zelfs kan men één motor op achteruit zetten. Het gedrag van het model werd bestudeerd terwijl het aantal omwentelingen van iedere schroef afzonderlijk geregeld werd afhankelijk van de stand van het roer, ten einde op die manier het stuur-effect te vergroten. In het algemeen was men zeer tevreden over deze proeven. De twee schepen die hierboven werden genoemd, zijn beide uitgerust met een door het roer bepaald aantal schroefomwentelingen. Ongelukkigerwijze, mede door het feit, dat zij zonder deze controle zeer goed sturen, is er nog nooit een loods geweest die ermee durfde te werken, zodat het bewijs van een daadwerkelijke proef met een echt schip nog nooit mogelijk is geweest.

Het vermijden van trillingen

Tenslotte nog een punt dat de scheepsbouwer te hulp komt wanneer dubbelschroefschepen worden gebouwd, n.l. de gevolgen van scheepstrillingen. Het is geen geheim dat bij vele

enkelschroeftankers onaangename trillingen worden ondervonden. Buiten trillingen die veroorzaakt worden door niet juist uitbalanceren van de motor, heeft het achterschip een aantal impulsen te verduren waarvan de frequentie gelijk is aan het produkt van het aantal schroefomwentelingen en het aantal schroefbladen. De uitwerking van deze impulsen begint beslist onaangenaam te worden wanneer zij dezelfde frequentie hebben als de natuurlijke trillingsfrequentie van het schip.

Ongelukkigerwijze blijkt, dat er, ook met behulp van alle theorieën over trillingen, in de praktijk geen enkel aantal omwentelingen te vinden is waarbij geen resonantie met één van de harmonische trillingen van het schip optreedt. Met andere woorden het is hopeloos om te gaan zoeken naar een aantal omwentelingen waarbij resonantie wordt vermeden. De juiste wijze om de impulsen te elimineren is door deze zo gering te maken dat zij geen merkbare trillingen veroorzaken. Wat dit betreft is dat gemakkelijker te bereiken bij een dubbelschroefschip dan bij een enkelschroefschip, want het is gemakkelijker de schroeven verder van het schip af te plaatsen wanneer deze aan de zijden van het achterschip worden gemonteerd, dan om het schroefraam voldoende te vergroten in geval van een enkele schroef.

Op onlangs gebouwde schepen is gebleken dat, met de nodige voorzorgsmaatregelen, tankers van 40.000 tot 50.000 ton kunnen worden gebouwd met een enkele schroefas, die trillingvrij zijn. Maar het probleem wordt moeilijker en belandt buiten alle verhoudingen naarmate het over te brengen aantal paardekrachten toeneemt en het is daarom ook niet uitgesloten dat het voor de zeer grote schepen noodzakelijk zal zijn om tot 2 schroefassen over te gaan teneinde het trillen te voorkomen.

Vermeld dient te worden dat tankers met 2 motoren twee speciale moeilijkheden zullen opleveren wat betreft de nodige sterkte van de scheepshuid. De eerste is de lengte van de machinekamer en de tweede is de noodzaak van een zeer grote opening in het hoofddek boven de machinekamer. Wij weten dat de stilwaterbelasting, welke bepalend is voor de materiaalafmetingen, toeneemt naarmate de totale tanklengte vermindert. Een vrij algemeen erkende regel is dat de totale laadruimte gelijk of iets meer is dan 63% van de lengte van het gehele schip. Deze regel kan moeilijk worden gehandhaafd met twee langzaam lopende motoren, want deze kunnen niet onbeperkt naar het achterschip worden verplaatst.



Neptunus-feest a.b. „Kermia”



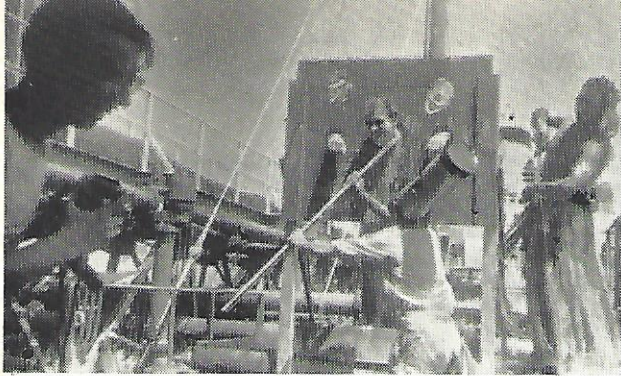
Het passeren van de evenaar is aan boord van elk schip steeds weer een evenement dat niet onopgemerkt voorbij mag gaan, hoewel men tegenwoordig niet eens meer reageert op het bericht van de zoveelste mislukte vlucht van een maanraket.

Ook de „Kermia” zou de evenaar passeren, en op de lange reis van Punta Cardón naar Singapore was dit evenement een welkome afleiding.

Reeds dagen tevoren heerste er aan boord een zekere opgewonden, hoopvolle stemming, alsof Neptunus Sint-Nicolaas was met een zak vol geschenken, in plaats van de man die op de traditionele, niet bepaald zachtzinnige manier door zijn gevolg een doopplechtigheid zou laten verrichten.

Verskillende gedeelten van het schip waren door Neptunus' volgelingen tot verboden gebied verklaard, en alleen ingewijden konden wijs worden uit die vreemdsoortige instrumenten en apparaten waarmee deze samenzweerders met een vals lachje hun heiligdom binnenschoten. Aan geruchten was er deze dagen dan ook geen gebrek en al het wereld- en voetbalnieuws moest hiervoor plaats maken.

Wat kan voor een aanstaand slachtoffer van Neptunus ook belangrijker zijn dan de doopprocedure die de andere be-reisde globetrotters aan boord voor hem uitgedokterd hebben? Vooral degenen die reeds verschillende malen de evenaar illegaal gepasseerd waren en nu probeerden aan deze doop te ontkomen door zich op hun jarenlange smette-



loze zeemansloopbaan te beroepen, werden nieuwe, geraffineerde doopmethodes voorgespiegeld. Wat een opluchting was het dan ook voor die stakkers toen eindelijk de evenaar gepasseerd werd.

's Morgens om 09.15 uur, een kwartier later dan volgens de gewisselde eta's - hetgeen echter aan het toilet maken van Neptunia werd geweten - stapte Neptunus met ega en gevolg begeleid door een overdovend getoeter, gefluit en gebel, eindelijk aan boord.

Het was opvallend, hoe jong en blommig Neptunia er nog steeds uitzag; Max Factor zelf had aan haar make-up en de rest niet veel kunnen verbeteren.

Nadat de Gezagvoerder hen welkom had geheten, was het woord aan Neptunus, die na zo'n vermoeiende reis nog bijzonder welbespraakt bleek te zijn. In zijn toespraak zei hij, dat hij graag de schepen van Shell Tankers bezocht, aangezien men daar altijd uitstekende gastheren heeft.

Deze hint werd niet misverstaan. Er werd een toast uitgebracht op het welslagen van dit feest. Na het uitwisselen van geschenken, waarbij de Gezagvoerder werd verrast met een paar „zangvogels”, n.l. een vliegende vis en de onmisbare Shell-kippers in een kooitje, en een bosje „Tulpen” (een kunstprodukt van onze Chefkok) voor Neptunia, kon met de doopplechtigheid een aanvang worden gemaakt.

Een voor een werden de slachtoffers voorgeleid en na door Neptunus op strenge wijze op hun zonden jegens de Zee-goden te zijn gewezen, volgde dan de boetedoening in de vorm van het bekende inzepen, scheren, de schandpaal en het kruipen door een koelzeil, dat over de loopbrug gespannen was, en waar aan beide einden een der knechten van Neptunus het slachtoffer met de dekslang stond op te wachten.

Een opvallend verschijnsel bij deze doopplechtigheid was, dat tegen het eind de toespraken van Neptunus, die na zijn zeereis wel over een opmerkelijke dorst scheen te beschikken en daarom ook geregeld vochtig werd gehouden, steeds korter werden, evenals de straffen.

Boze tongen beweerden, dat de reden van deze haast de plechtigheid van het uitreiken der doopcificaten was, hetgeen onder het genot van een koel glaasje bier achterop het sloependek zou gebeuren. Maar daar kunnen we een figuur als Neptunus toch niet van verdenken, al was hij voor zo'n oude man wel opmerkelijk gauw op het achter-schip.

Ook tijdens de uitreiking werd menig hartelijk woord gewisseld. Dat Neptunus een internationale figuur is, bleek wel weer uit de toespraken die op het laatst niet alleen in het Hollands maar ook in het Engels en Spaans gehouden werden.

Tijdens dit gehele feest zorgde de muziek van Max van



Praag (ónze Max) en de Jantjes ervoor, dat beurtelings de bekende Ahoy-stemming en het „Afscheid op de Sluizen” erin gehouden werd.

Aan alles komt echter een eind en om 2 uur 's middags kon, nadat op deze dag eerst het record van het aantal gehouden toespraken der Verenigde Naties was gebroken, Neptunus ondersteund (wat wordt die man al oud!) door zijn volgelingen, de „Kermia” verlaten.

Hiermee was de rust aan boord weergekeerd en kon men ook de mensen thuis, via de radiosurprisedienst melden; dat volgens tekst nummer 018, „Neptunus, de olijke baas aan boord geweest was”.

Dames en Heren, hier was de „Kermia”, tot een volgende keer!

Uw speciale Verslaggever.

„De Blauwe Wimpel”

Op de 19e januari 1946 vond ten paleize Soestdijk een bescheiden maritieme plechtigheid plaats. Die dag bood een deputatie van de Nederlandse Koopvaardij Prinses Margriet, petekind van de koopvaardij, het eerste nummer aan van een zojuist verschenen scheepvaartblad, getiteld „DE BLAUWE WIMPEL”.

19 januari a.s. gaat dit periodiek, gewijd aan de zee, de schepen en de mannen die op deze schepen varen, zijn 14e jaargang in, en dat getal 14 bewijst dat diegenen die in 1946 als hun mening gaven dat DE BLAUWE WIMPEL wel geen lang leven beschoren zou zijn, ongelijk hebben gekregen.

Ze kregen ongelijk omdat ze niet wisten of begrepen, dat het van stapel lopen van dat blad gepaard ging met een aanzienlijke hoeveelheid enthousiasme in de harten van hen, die zich bewust hadden voorgenomen dit blad alle kansen te geven voor een langdurig bestaan.

In de loop van 13 jaren won het tijdschrift de sympathie van allen, die direkt of indirekt met de zee, de schepen en opvarenden te maken hebben, evenals van hen die aan de wal bij het zeewezen betrokken zijn, benevens die van alle „shiplovers” in ons land.

De „Blauwe Wimpel” komt regelmatig aan boord van onze schepen, doch wellicht zijn er opvarenden die persoonlijk van regelmatige toezending van dit fraai verzorgde maandblad verzekerd willen zijn.

De „Wimpel” geeft, naast de tekst die wordt verzorgd door een groep deskundigen maritieme medewerkers maandelijks een keur van fotomateriaal. Aandacht wordt gewijd aan de Koopvaardij in de allerruimste zin des woords, waarbij de tankvaart niet wordt vergeten. Voorts bijdragen over o.a. scheepsbouw, maritieme historie en navigatiemiddelen. Daarnaast vaste rubrieken op het gebied van nautische historie en maritieme uitgaven.

Het zal de Wimpel-administratie een bijzonder groot genoegen zijn een aantal Uwer als persoonlijk lezer te mogen begroeten. Het moment van aanmelden, met een nieuwe jaargang voor de boeg, is thans bij uitstek geschikt.

Het abonnementsgeld bedraagt f 13.50 per jaar, eventueel te voldoen in twee of vier termijnen. Zij, die zich thans melden (d.i. vóór 1 januari 1959) ontvangen het aanzienlijk vergrote december-nummer gratis, benevens een fraaie premie die een bij uitstek aangename verrassing zal zijn. Een proefnummer is eventueel gratis beschikbaar.

Zend uw opgaaf (of vraag nadere inlichtingen) aan:

Administratie „DE BLAUWE WIMPEL”,

Zeeverijnstraat 4, Hilversum.



**Club van Nederlandse
Oud-Gezagvoerders en
Oud-Hoofdwerktuigkundigen
Koninklijke/Shell**

Op woensdag 24 september 1958 vond in restaurant „Esplanade” te Utrecht de 17de ledenvergadering van de C.N.O.O. K.S. plaats. Zoals gebruikelijk op de in september plaatsvindende reünie waren ook de dames van onze leden aanwezig.

Om 12 uur werd de vergadering door de Voorzitter, Kapitein E. G. van Eerde, geopend met een hartelijk woord van welkom aan de aanwezige leden en de Engelse gasten n.l. de bestuursleden van de zustervereniging in Engeland: „The Shell Fleet Retired Staff Association”. Na voorlezing van de ingekomen stukken werd tot verkiezing van twee nieuwe bestuursleden overgegaan in verband met het aan de beurt van aftreden zijn van de heren J. A. Martens en J. H. Mulder-Drenth.

Beide heren hadden zich herkiesbaar gesteld en werden bij acclamatie herkozen. Een vrij lange discussie werd ontlokt door het ter tafel brengen van de vraag: „Om welke reden loopt het aantal deelnemers aan de bijeenkomsten steeds achteruit?” Diverse leden gaven wenken tot verbetering en het Bestuur hoopt dan ook aan de hand hiervan de opkomst in de toekomst op enigerlei wijze te kunnen stimuleren.

Na een gezellig borreluurtje werd aan een goed verzorgde lunch aangezet. Een ogenblik stilte werd in acht genomen in verband met het overlijden van ons lid, de heer P. v. d. Veere.

Namens de Engelse gasten voerde de heer J. W. Walters, de Secretaris/Penningmeester van de Engelse Club het woord en hij deed dat wederom op zijn eigen vlotte wijze, waarbij bleek dat sedert het vorig bezoek ook zijn kennis van de Nederlandse taal uitbreiding had ondergaan. Om circa 16.30 uur sloot de Voorzitter de vergadering en mag zeker op een geanimeerde bijeenkomst worden teruggezien.

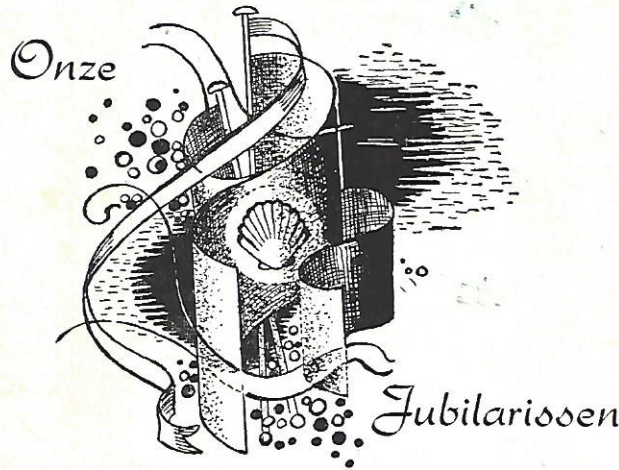
Jammer voor de wegblijvers, maar dat komt de volgende keer ook voor elkaar!



R. Kooymans
Hoofdwerktuigkundige
1928 - 13-11 - 1958



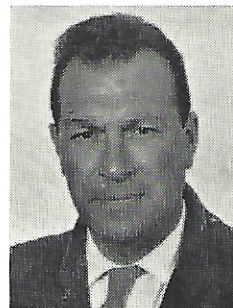
J. van der Hoek
Hoofdwerktuigkundige
1933 - 15-11 - 1958



P. Scherpenzeel
Hoofdwerktuigkundige
1933 - 15-11 - 1958



F. de Bouvé
3e Werktuigkundige
1938 - 23-11 - 1958



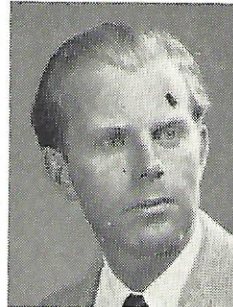
J. W. Pieters
1e Stuurman
1938 - 25-11 - 1958



J. van den Berg
3e Werktuigkundige
1948 - 1-11 - 1958



W. A. van Rooijen
3e Werktuigkundige
1948 - 16-11 - 1958



J. Wielsma
2e Stuurman
1948 - 18-11 - 1958



F. Klaassen
2e Stuurman
1948 - 30-11 - 1958

Feiten en Wetenswaardigheden uit Nederland

(Van onze correspondent in Den Haag)

20 oktober 1958

De tewaterlating van het stoomschip „Rotterdam”, het nieuwe vlaggeschip van de Holland-Amerika Lijn, op 13 september was een boeiende en indrukwekkende gebeurtenis. Ik heb u de bijzonderheden daarover in mijn vorige brief onthouden, omdat mijn in- en uitheemse collegae mitsgaders de radioreporters uit aller heren landen daarvan de wereld zó uitgebreid verslag hebben uitgebracht, dat ik er nauwelijks nog iets nieuws over kon vertellen. Maar toen zich deze maand de gelegenheid voordeed van de heer W. H. de Monchy, hoofd-directeur van de Holland-Amerika Lijn, te horen hoe dit schip er uit zal zien als het klaar is, ben ik spoorlags naar Rotterdam gereisd. Daar was een vierhonderdtal leden van de Havenvereniging met hetzelfde doel bijeen gekomen. Bovendien zou Ir. K. van der Pols, directeur van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij nog het een en ander over de techniek van de tewaterlating vertellen.

Het is een bijzonder plezierige avond geworden vooral omdat de heer De Monchy een geboren verteller is, die ons zonder ook maar één afbeelding, tekening of lichtbeeld te gebruiken het gehele schip heeft laten „zien” alsof het al gereed voor vertrek aan de kade lag.

Nu is het geen wonder dat de „Rotterdam” voor de heer De Monchy en voor zeer velen van zijn medewerkers eigenlijk al een realiteit is, want meer dan 10 jaar geleden is men al begonnen met plannen te ontwerpen. In 1948 was men zelfs al zó ver, dat er in het Scheepsbouwkundig Proefstation in Wageningen sleepproeven werden genomen met een model.

Wissel op de toekomst

Het ontwerpen van zo'n groot passagiersschip lijkt de oningewijde een betrekkelijk eenvoudige zaak; er waren immers zoveel moderne soortgenoten, dat het niet moeilijk moet vallen de merites van verschillende schepen tot een nieuw geheel samen te smeden. Maar... wat nú goed is, moet ook over 25 jaar nog aanvaardbaar zijn, want dat is de levensduur van zo'n schip. En wie zal zeggen hoe het transatlantische toerisme zich zal ontwikkelen, ook al valt er nu een bepaalde tendens waar te nemen.

Er is dus om te beginnen heel lang gewikt en gewogen of het een één-, twee- of drieklassenschip moest worden en hoe de scheidingen zouden moeten lopen: horizontaal of verticaal. Toen men het vrijwel eens was over een tweeklassenschip met horizontale scheiding, bleek de machine-

kamer in de weg te zitten. Dan de machinekamer maar achterin, net als bij een tanker, de gehele passagiersaccommodatie midscheeps en de laadruimte voor proviand, auto's post, bagage enz. in het voorschip. „Neen” riepen andere deskundigen. Met de luiken zó dicht bij elkaar kunnen we niet snel genoeg werken, dan zitten we elkaar op het voorschip in de weg en dan kost het in de tussenhaven - Southampton en Le Havre - méér tijd dan ons in het schema van het vaarplan is toegemeten.

Zo kwam men tot een compromis met de machinekamer niet helemaal achterin, één luik op het achterschip en twee op het voorschip.

Onvervulbare wensen vervuld

Nu we midscheeps de ruimte kregen - zo vertelde de heer De Monchy verder - openden zich ook ineens allerlei niet vermoede perspectieven en mogelijkheden om tot dusver onvervulbare wensen te verwezenlijken: één centraal trappen- en liftenhuis van onder tot boven als scheiding tussen de eerste en de toeristenklasse; géén schoorsteen midscheeps met alle risico van het neerslaan van roet op de dekken; uit vele experimenten - waarbij modellen in de windtunnel van het Nationaal Luchtvaart Laboratorium in Amsterdam werden beproefd - zijn ten slotte de twee hoge, slanke rookuitlaten ontstaan. Op de plaats van de schoorsteen bovenop het dekhuis bevindt zich nu de ruimte met de liftmotoren. En daarmee is dan tevens het enigszins bizarre uiterlijk van de „Rotterdam” verantwoord.

WIST U DAT...

...reddingboten van glasvezel alle proeven, die in de Middellandse Zee en elders zijn genomen, glansrijk hebben doorstaan? De bekende Orient Line heeft thans een bestelling van 20 boten gedaan, waarmede het binnenkort in de vaart te brengen passagiersschip „Orania” zal worden uitgerust. Deze boten zijn uit één stuk gevormd, hebben een lengte van 36 voet en bieden plaats aan 145 personen. De aandrijving geschiedt door luchtgekoelde dieselmotoren.

...het Rodekruis-ziekenhuis in Den Haag in 1957 via radio Scheveningen voor 223 gevallen medische adviezen gaf? Hieronder waren 25 gevallen voor ongelukken aan opvarenden of passagiers overkomen. Van radiotelegrafie zowel als van radiotelefonie werd gebruik gemaakt. Van de 223 schepen bij deze dienstbewijzen betrokken waren er 217 onder Nederlandse vlag en 6 onder buitenlandse vlag. Van de 217 onder Nederlandse vlag varende schepen behoorden er 34 tot onze vissersvloot. (Deze dienst staat ook voor U dag en nacht klaar. Red.)

...de aan vele Uwer bekende brug over het Kiekerkanaal in 1961 buiten gebruik zal worden gesteld? Men is thans begonnen met de bouw van een 4-baans tunnel onder het kanaal. Thans passeren dagelijks 10.000 auto's de brug en bij geopende brug ontstaat dikwijls een oponthoud van enige uren.

...de onderhandelingen over financiële deelneming door een tot de Koninklijke/Shell Groep behorende Maatschappij aan de West Australian Petroleum Pty., Ltd. in een vergevorderd stadium verkeren? Door deze deelname zal de Koninklijke/Shell Groep, na haar activiteiten in Queensland, een tweede gelegenheid krijgen deel te nemen aan de voortdurende speurtocht naar aardolie in Australië. De exploratierechten van de Australian Petroleum Pty., Ltd., strekken zich over een gezamenlijke oppervlakte van bijna 780.000 km² uit.

...de boring van de N.V. Nederlandse Aardolie Maatschappij bij Nieuwerkerk aan de IJssel een zwakke gasproducent heeft opgeleverd?

...op 5 november jl. de nieuwe lijndienst van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” is begonnen met het vertrek van het m.s. „Oranje” naar Australië? Men neemt aan dat de reis Nederland-Australië vice versa in 69 dagen kan worden volbracht.

...de exploratieboring van de N.V. Nederlandse Aardolie Maatschappij gelegen te Meijendel (Wassenaar) met succes is bekroond? De boring wordt thans in orde gebracht voor een productieonderzoek van langere duur. Er zijn nog geen plannen omtrent de aanleg van definitieve afvoerfaciliteiten in dit gebied. Het onderzoek naar het olievoorkomen rond de bestaande boorplaats duurt voort.

Wat het inwendige betreft, bleek het nu mogelijk drie grote, twee deken hoge ruimten te scheppen; twee eetzalen en een theater dat tevens als ruimte voor godsdienstoefeningen kan worden ingericht. Door in het theater het tussenliggende dek gedeeltelijk door te trekken, is een balkon ontstaan; in de eetzalen is op dezelfde manier een gedeelte tot lage, intieme grillroom bestemd.

Het was bepaald opvallend, dat de heer De Monchy er telkens weer de nadruk op legde, dat bij het ontwerpen van het inwendige van het schip voortdurend is gestreefd naar de grootst mogelijke souplesse in het gebruik. Het is daardoor zonder enig bezwaar mogelijk en in een handomdraai te bewerkstelligen het schip als éénklasse toeristenschip te exploiteren, gelijk in de wintermaanden gebruikelijk is in het Caraïbische gebied. Men heeft zelfs rekening gehouden met de mogelijkheid het schip te gebruiken voor massatoerisme met cafetaria-systeem in de eetzalen. In dat geval zou er natuurlijk wel iets verbouwd moeten worden en ik denk dat de directie van de Holland-Amerika Lijn daartoe alleen in de uiterste noodzaak zal overgaan. Ten slotte laat je geen schip van honderd miljoen gulden bouwen om het als een soort drijvende jeugdherberg annex cafetaria te gebruiken. Enfin, de tijd zal het wel leren.

Motels

Nu we het toch over massatoerisme hebben - dat we nu liever sociaal toerisme noemen - dient u ook te weten dat het aantal motels in ons land hand over hand toeneemt. Het

individuele toerisme wordt daardoor bij een grote groep mensen bevorderd, die daar vroeger niet aan toe kwamen omdat toen hotels synoniem waren met een bijna onbetaalbare luxe. In de loop van tientallen jaren is dat zeer geleidelijk veranderd met de opkomst van allerlei reisorganisaties.

Het grappige is, dat vele mensen, die door angst voor het vreemde buitenland zich in kudden aaneensloten om de grenzen over te trekken, nu die angst hebben overwonnen en individuele toeristen zijn geworden. In Amerika heeft men voor hen - en voor het toenemend aantal beroepschouffeurs - toen het motel uitgevonden, dat in minder dan geen tijd ook in Europa populair is geworden. Hoeveel er nu al in ons land zijn, weet ik niet, maar wel kan ik u vertellen, dat er in Scheveningen een nieuw komt aan de Groningsestraat, midden in een open duinterrein. Hier komen 72 kamers onder één langgerekt dak, ieder met vier slaappleaatsen en wat de verblijfkosten betreft, denkt men thans in de orde van grootte van f 10,- per nacht per kamer plus f 2,50 per persoon. Er komen een paar kleine winkels, een cafetaria en een benzine-station; boven de winkels en de receptie een grote slaapzaal voor jeugdige trekkers en in de winter stelt men zich voor het complex te gebruiken voor kinderen, die in die tijd voor hun gezondheid aan zee moeten verblijven of voor scholieren, die geen familie in de stad hebben. Vóór het seizoen 1959 moet alles klaar zijn.

Het tweede nieuwe motel-café-restaurant komt in Bunnik aan de autoweg Utrecht-Arnhem, de belangrijkste

„invalspoort” voor uit het oosten komende toeristen. „Motoresto Bunnik” krijgt 56 kamers met 2 tot 4 bedden, maar eerst komt tegen volgend jaar april het café-restaurant klaar voor ruim 200 gasten. Daarmee is een miljoen gemoeid; voor de logiesaccommodatie is nog eens een miljoen nodig.

Eurotoren.

Ik heb u een vorige maal al verteld over de Rotterdamse plannen voor een 115 meter hoge uitzichttoren, die als blikvanger en blijvend aandenken aan de in 1960 te houden Internationale Tuinbouwtentoonstelling in de buurt van de Parksluizen zou worden gebouwd. Bijna is dit plannetje, dat 2,8 miljoen moet gaan kosten, getorpedeerd, want de Rotterdamse gemeenteraad zei, toen men om een gemeentelijke bijdrage van één miljoen vroeg, heel duidelijk en terecht „Nee”. Niet omdat men tegen die toren is, maar omdat men meent, dat de gemeente haar geld nuttiger ten bate van de gemeenschap dient te besteden.

Maar als Rotterdamse zakenlieden iets in hun hoofd hebben, dan hebben ze het zeer bepaald niet ergens anders en dan moet het gebeuren ook. En een paar weken later kwam er weer een voorstel in de raad: verhuur ons de grond, voor de rest zorgen we zelf. Toen had de raad geen bezwaar meer en nu is het wachten alleen nog op de rijksgoedkeuring. Behalve dat de toren volgens het oorspronkelijke plan op 88½ meter hoogte een bar en restaurant zal krijgen, is er nu ook op een hoogte van 25 à 30 meter een complete scheepsbrug geprojecteerd ten dienste van de nabijgelegen Zeevaartschool.

PERSONALIA

Gehuwd :

- 1-10-'58: H. Hielkema, 2e wtk., met mej. M. J. van Herpen;
 23-10-'58: P. Ouwens, 3e stm., met mej. N. Roelofs;
 3-11-'58: A. H. Verbeek, 5e wtk., met mej. M. H. Verboom;
 5-11-'58: T. J. G. Dünnwald, 5e wtk., met mej. C. A. Willemsen.

Geboren :

- 9- 9-'58: Richard Rengert, zoon van B. van Bon, 1e stm., en mevr. L. H. van Bon-de Vries;
 1-10-'58: Neeke Grietje, dochter van C. Cupido, Gezagv. en mevr. J. Cupido-Smit;
 4-10-'58: Anthonia Maria, dochter van C. Pietersen, 3e wtk., en mevr. A. M. Pietersen-van Rest;
 4-10-'58: Yvonne Johanna, dochter van C. L. Fehrmann, 3e wtk., en mevr. M. Y. Fehrmann-Morgenland;
 15-10-'58: Karin Marjanne, dochter van A. J. Schumm, 2e stm., en mevr. N. A. P. Schumm-Doornebos;
 15-10-'58: Monica Agatha Maria, dochter van D. Rijk, 2e stm., en mevr. P. Rijk-Westdorp;
 18-10-'58: Klaziena, dochter van W. B. van Stappen, 5e wtk., en mevr. K. van Stappen-Nederveen;
 19-10-'58: Patricia Ellen, dochter van A. W. Brakel, 3e wtk., en mevr. C. P. Brakel-van Zweeden;
 19-10-'58: Jan Gerard, zoon van G. Arkema, 2e stm., en mevr. J. A. Arkema-de Blécourt;
 20-10-'58: Ingrid, dochter van J. van der Zouwen, 3e stm., en mevr. J. C. van der Zouwen-Chabot;
 21-10-'58: Cornelis Johannes, zoon van J. L. Muyskens, 2e stm., en mevr. J. Muyskens-Spanjer;

- 23-10-'58: Brigitta Elizabeth, dochter van L. J. Welling, 4e wtk., en mevr. W. H. G. Welling-Verhoeven;
 23-10-'58: Eduard Abraham, zoon van A. E. Westerhout, 3e stm., en mevr. C. Westerhout-Boer;
 27-10-'58: Bart, zoon van J. J. Runnenburg, 3e stm., en mevr. N. M. Runnenburg-Kikkert.

VLOOTMUTATIES

gedurende de maand oktober 1958

In Nederland gearriveerd: Gezagv.: J. W. Jansen, C. van der Toorn, J. J. Engelsman, R. India, J. Wever; 1e stl.: N. H. van der Heiden, R. van der Vlugt, M. A. Ritco, A. de Visser, K. J. van Noortwijk, C. S. Duinker, W. A. Kleine; 2e stl.: H. Jansen, B. R. Teuben, G. J. Pool, W. Croes, P. J. P. Siebesma, J. W. Sterringa, J. Slot, K. Poort van Ingen, P. Buisman, E. F. Beuerle; 3e stl.: A. W. Seelt, M. Hus, K. J. Koen, H. van Slegtenhorst. A. Admiraal, A. M. den Ottolander, A. Bijl, J. Luteyn, C. P. Donken, J. E. Dekker; 4e stl.: P. C. Sajet, L. J. Schultink; stm. II. J. H. Franken, J. Verwoerd; Hfdwtk.: H. J. Hiemstra, A. A. Goedhart, C. W. Visser, J. C. van Dijk, T. van den Berg; 2e wtk.: C. Heeres, J. P. Ferwerda, T. H. J. Feldberg, J. van Essen, S. van den Ende, N. J. S. Weel, A. Klijn; 3e wtk.: K. L. Schuring, G. W. van Essen, F. J. van der Velden, L. F. Veldhuis, P. Warren, R. Praasterink, J. E. Weidema; 4e wtk.: Jac. Jansen, K. E. Kuiper, A. H. Schulpzand, G. J. Visscher, P. J. Pouw, J. van der Werff, P. A. Groenenberg; 5e wtk.: B. Nederlof, J. B. de Groot, A. A. van der Cingel, K. Frankfort, A. G. A. van der Pijl, J. W. van den Berg, H. J. van Santen, W. J. Meuldijk, M. J. de Jong, C. H. de Koning,

L. Brakel, L. G. van der Meer, C. A. de Weerd, A. de Coninck, M. A. Romijn, A. H. Booms, D. J. van de Scheur, F. van Delft, S. Schoonbergen, F. C. de Winter, P. H. M. van der Veen, W. van Kemp, P. M. Zimmer, A. Bax, C. Slingerland; Bootslieden: W. I. Ruytenberg, I. Jacobs, G. Z. Spaans, G. F. Veth, J. H. A. Elbers; Timmerlieden: C. van de Velden, A. Lankhorst, C. A. Dingemans; Voorlieden: J. Wulffraat, C. M. P. Verbeek, B. Verburg, M. Brons; Pomplieden: A. Ouwens, J. Muilwijk, L. Cramer; Chef Hofmeesters: J. Prijs, S. Koper, B. M. v. Oorschot, K. H. Nanninga; Chef Koks: W. v. Nette, T. J. Wagner, P. de Kluyver, H. G. Spoor, M. L. v. Oorschot, M. A. Swaalf.

TEWERKSTELLINGEN

m.s. Abida: Hfdwtk.: J. van den Ent.
 m.s. Cinulia: 3e wtk. P. J. Jongens; Ch. Kok: A. v. d. Ende.
 m.s. Clavella: Gezagv. H. J. A. Deymann; 3e wtk. (als wnd. 2e wtk.): H. Bax; 3e wtk.: J. F. van den Bogaard; 5e wtk.: C. W. Herkemy.
 m.s. Crania: 5e wtk.: G. N. H. van Druten; Ch. Hofm.: C. Boogaarts.
 m.s. Etrema: 2e stn.: J. Rijkmans.
 s.t.s. Kabylija: Gezagv.: J. Kwaadgras.
 s.t.s. Kalydon: 5e wtk.: S. Warmenhoven; Bootsman: J. Hofman; Timmerman: A. Poot; Voorman: W. Smelt; Pompman: M. S. v. d. Akker.
 s.t.s. Kelletia: 3e stn.: E. B. Veenhof; 4e stn.: H. H. van Roest; stn. II.: W. Bakker; Ch. Kok: W. v. Nette.
 s.t.s. Kellia: 2e stn.: J. Piest; 3e stn. J. Bosman; II. wtk. (als wnd. 5e wtk.): C. H. H. Wisse; Bootsman: P. G. Hoogendijk; Timmerman: W. v. Leeuwen; Voorman: J. L. Goumare; Pompman: A. H. Jansen; Ch. Hofm.: M. L. Verschoor; Ch. Kok: J. Batelaan.
 s.t.s. Kenia: 2e wtk.: J. J. de Jonge; 5e wtk.: J. G. Corvers; II. wtk.: L. J. P. Smit.
 s.t.s. Khasiella: 3e wtk.: S. C. Koning.
 s.t.s. Kopianella: 2e wtk.: F. F. Walthuis; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): A. V. R. Bodamer; 5e wtk.: J. L. Straatman.
 t.e.s. Korenia: 4e stn.: J. Verbeek; stn. II. J. Mieras; Hfdwtk.: B. Flenter; 4e wtk.: J. Krikke; Ch. Kok: K. Doelman.
 s.t.s. Kosicia: 2e stn.: C. Vessies; 4e stn. (als wnd. 3e stn.): J. van Malland; Hfdwtk.: H. van Manen (voor training); 5e wtk.: H. M. Marsman; Ch. Kok: C. A. Verhulp.
 s.t.s. Kryptos: Ch. Kok: H. T. Wigman.
 s.t.s. Kylix: 2e wtk.: F. in 't Veld.
 m.s. Mitra: 3e wtk.: C. Pietersen.
 m.s. Omala: Gezagv.: A. Verkerk; Hfdwtk.: H. I. Clowting; 3e wtk.: K. F. Neher; 5e wtk.: D. Schot.
 s.t.s. Philine: Hfdwtk.: C. Krijger.
 m.s. Taria: 5e wtk.: P. F. Vermeulen.
 t.e.s. Theobaldius: 3e stn.: J. H. Camfferman; 5e wtk.: G. Nijman; Bootsman: W. I. Ruytenberg; Voorman: A. J. J. v. Soest; Pompman: J. Brokaar; Ch. Hofm.: F. B. Wayers; Ch. Kok: A. Onderstal.
 m.s. Tibia: 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): P. L. Bessem.
 t.e.s. Tomocyclus: 1e stn.: H. A. Muis; 2e stn.: G. G. J. Alfrink; 5e wtk.: L. Dijkgraaff; Voorman: F. H. v. Luyt; Pompman: P. H. Smit; Ch. Hofm.: P. de Kluyver, Ch. Kok: R. Otte.
 s.t.s. Vivipara: 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): C. van Esseveld.
 Naar de Oost vertrokken: 2e stn.: P. A. H. M. Verreyt (als bev. off.); 3e stn.: S. Noordenbos; 4e stn.: M. de Graaf; B. Langendoen. Hfdwtk.: H. Lesuis; 2e wtk.: P. H. A. de Jong, H. Jongepier; 3e wtk. (als wnd. 2e wtk.): T. E. Timmermans; 4e wtk. (als wnd. 3e wtk.): C. J. Vermeulen; 4e wtk.: H. J. Balk, J. Winder; 5e wtk.: J. H. Appel, H. van Rossum.
 Naar de West vertrokken: 1e stl.: M. E. Wolper, H. C. Mantel; 3e stl.: E. J. Evenaar, A. J. de Ronde; 2e wtk.: F. M. Ruizenaar, W. Biesheuvel; 3e wtk.: L. de Blicke; 4e wtk.: J. L. T. Heystraten, G. Mienstra, O. A. van der Want; 5e wtk.: J. H. J. M. Stinkens, D. de Knecht.

Geslaagd voor een hoger diploma: 2e stl.: G. G. J. Alfrink, D. Rijk, M. de Jong, dipl. 1e stn. G.H.V.; 3e stl. P. Hoogesteger, S. Noordenbos, J. Simons, F. H. E. Edens, dipl. 2e Stm. G.H.V., E. J. Evenaar, pr. ged. van het dipl. 2e Stm. G.H.V., J. H. Camfferman, theor. ged. van

het dipl. 2e Stm. G.H.V.; stn. II.: J. C. Aartsen, dipl. 3e Stm. G.H.V. 2e wtk.: J. J. de Jonge, F. F. Walthuis, W. Biesheuvel, dipl. „C” als Scheepswtk., N. J. S. Weel, theor. ged. van het dipl. „C” als Scheepswtk. 3e wtk.: H. W. Bosman, L. de Blicke, T. E. Timmermans, dipl. „B” als Scheepswtk., C. Pietersen, theor. ged. van het dipl. „B” als Scheepswtk. 4e wtk.: J. J. van Veen, G. Mienstra, dipl. „B” als Scheepswtk. T. van Os, theor. ged. v. h. dipl. „B”, als Scheepswerktuigkundige. 5e wtk.: C. J. Vermeulen, A. V. R. Bodamer, dipl. „A” als Scheepswtk.: O. A. van der Want, dipl. „A” en theor. ged. van het dipl. „B” als Scheepswtk., II. wtk.: L. G. van Donk, J. M. Heyer, C. H. H. Wisse, Dipl. als Ass. Scheepswtk., G. J. Spierenburg, E. Wouters, Voorl. dipl. als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot: 2e stn.: F. H. E. Edens; 4e stn.: J. C. Aartsen; 4e wtk.: C. J. Vermeulen, O. A. van der Want; 5e wtk.: W. H. H. Niggebrugge, J. Welleman, W. C. van der Pluym, D. de Knecht, H. van Rossum, W. A. M. Werkhoven, J. G. Corvers, L. G. van Donk, H. de Vin, L. Noyons, L. Buitenkant, J. S. R. Mulder, H. N. Berg.

Bevorderd tot: Chef Kok: M. L. v. Oorschot, J. Batelaan, R. Otte. Bootsman: H. J. A. Savonije, C. v. d. Hoeven. Pompman: M. S. v. d. Akker, J. Brokaar, P. H. Smit. Voorman: A. J. J. v. Soest. Timmerman: J. op ten Berg. Ch. Hofmeester: P. de Kluyver.

Nieuw aangenomen: 4e stn.: J. Verbeek; II. stn.: J. Mieras, W. Bakker. II. wtk.: L. J. P. Smit. Chef Kok: A. v. d. Ende.

De dienst der Maatschappij verlaten: 4e stn.: L. J. Schultink; 3e wtk.: E. H. C. Mengerink; 4e wtk.: W. Tavenier; 5e wtk.: L. Brakel, M. A. Romijn, P. M. Zimmer, F. Bergsma; Pompman: A. Ouwens; Chef Kok: W. de Ridder; Chef Hofmeester: J. Prijs.

Met pensioen: Gezagv. N. P. J. van Doorn; 2e wtk.: W. A. Koopman.

Walpersoneel Shell Tankes N.V. en N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij

In dienst getreden: Mej. L. van der Horst sectie S.L.; mej. E. Haasnoot sectie B.H.; mej. V. M. C. Maaskant sectie C.C.d.; mej. J. P. den Dunen sectie C.C.; mej. I. Lageveen sectie C.C.; mej. E. Bachman sectie C.C.; H. P. M. Giesberts sectie B.H.; J. R. Cupido (ex B.P.M. Indonesië) sectie N.D.; D. de Lelij (ex vloot) sectie M.D.

De dienst verlaten: Mej. J. A. van Vuuren sectie B.H.; mej. H. van Leeuwen sectie S.L.; mej. J. Hoogewey sectie B.H.; H. J. van Slogteren sectie C.C.

Gepensioneerd: A. Swaneveld sectie N.D.; J. Volpp sectie R.O.

In militaire dienst: J. M. van Duyn sectie S.G.

Overgeplaatst: J. J. C. Tangel van SD naar SG; mej. V. M. C. Maaskant van CCd naar ID; mej. M. K. v. d. Berg van BH naar SL; W. B. Kruysmulder van AP naar AFM; C. Plomp van AP naar AA; J. B. Kerkhoven van AP naar AA; A. F. H. Kragten van AP naar AA; J. C. W. Schuller tot Peursum van AP naar PR; mej. N. Gerstel van AP naar PR; H. Sierat van BH naar MD; J. B. M. Ouwens van MD naar OT; mej. A. M. den Besten van MD naar SG.

Tijdelijk tewerkgesteld op de vloot: J. Rijkeboer sectie N.D.

Jubileja:

1- 9-'58: Mej. W. C. Groen, sectie S.L., 10 jaar.
 M. Pronk, sectie S.O., 10 jaar.
 21-10-'58: M. van Dijk, sectie R.O., 25 jaar.
 22-10-'58: L. Kerstens, sectie O.T., 20 jaar.

Geboren:

22- 9-'58: Anke, dochter van D. C. v. d. Bijl, sectie K.B.
 29- 9-'58: Gertrude, dochter van J. B. Kerkhoven, sectie A.A.

CURAÇAO

Gepensioneerd: C. J. A. Polvliet.
 Met verlof: K. A. Dommissie, C. E. van den Pol, J. Spaans, O. M. Sörensen.
 Terug van verlof: J. W. H. Zimmermann.