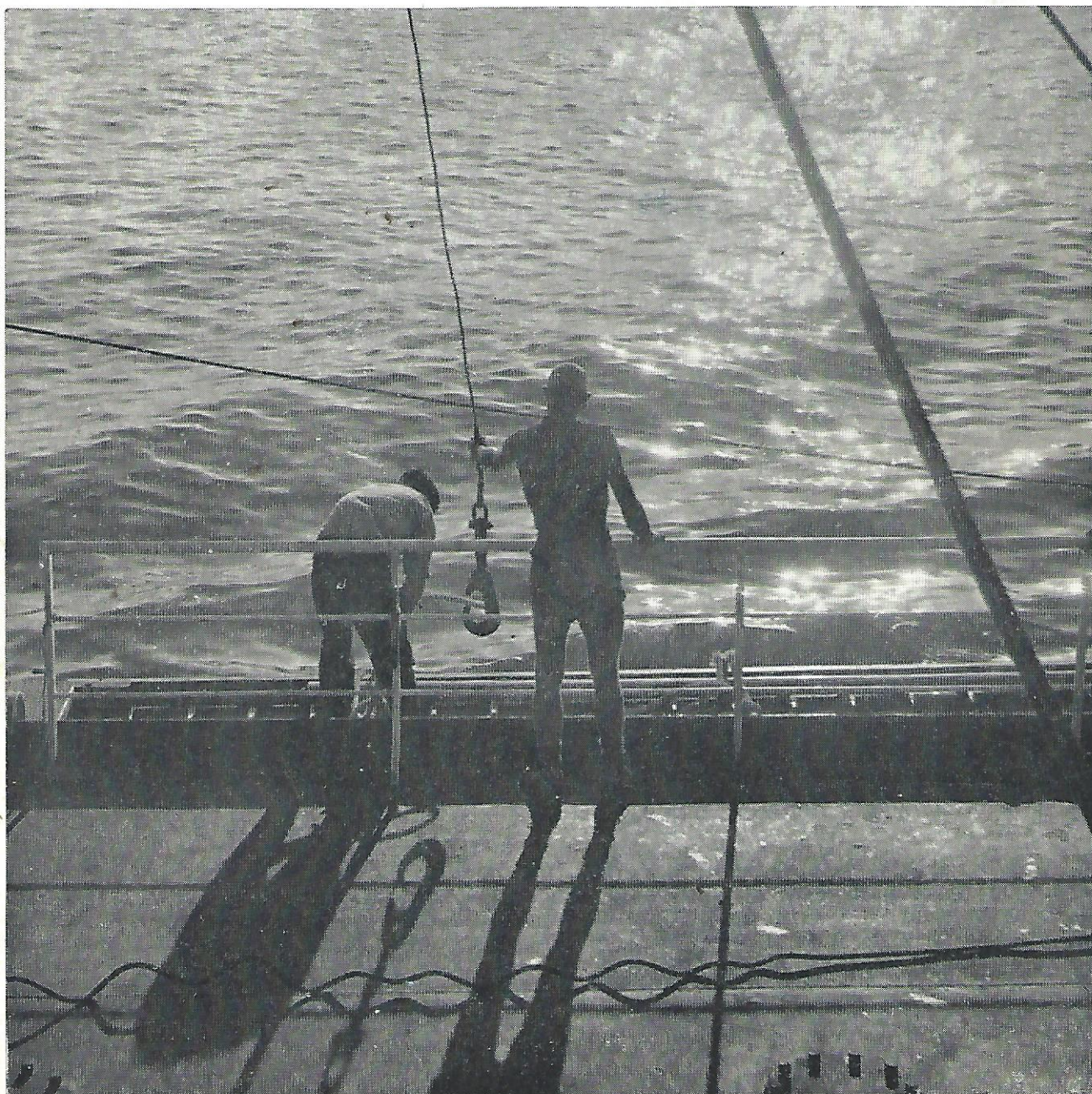


van voor de vloot

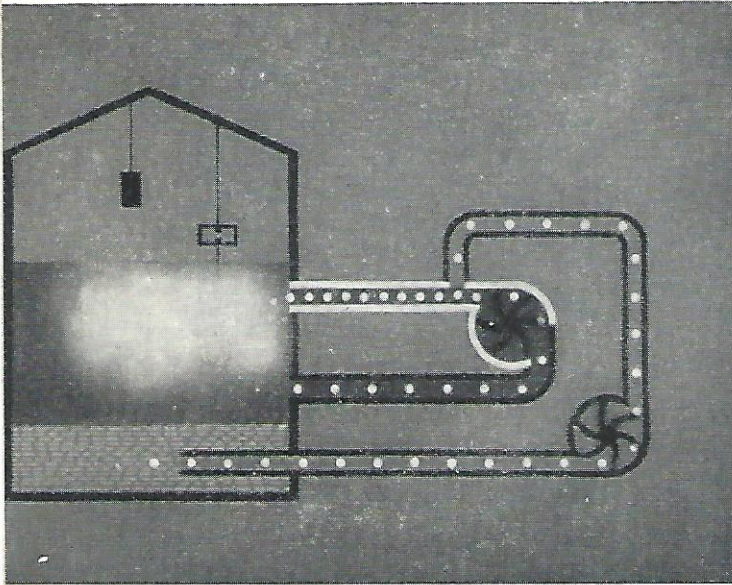
Redactie: W. B. Krusmulder.

Administratie: Mej. N. Gerstel.

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



...„en laat de statietrap optuigen”



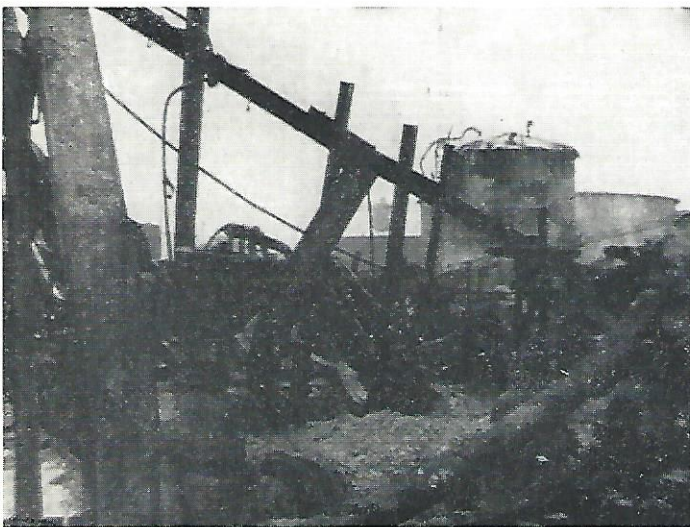
Een mengsel van water en olie wordt door een pijpleiding in een tank gepompt; hierdoor krijgt de inhoud van de tank een hoge elektrische lading. Ten slotte springt er een vonk over en... veroorzaakt een ontploffing.

ELEKTROSTATISCHE OPLADING ALS OORZAAK VAN TANKBRANDEN

door Ir. J. W. LE NOBEL

Koninklijke/Shell-Laboratorium, Amsterdam

De gevolgen van een brand veroorzaakt door statische elektriciteit



Enige weken geleden hebben wij de film „Statische Elektriciteit” op onze met filmapparatuur uitgeruste schepen in circulatie gebracht en velen Uwer zullen dus deze film te zien krijgen.

In verband hiermede lijkt het ons juist U onderstaand artikel, dat in het december 1957-nummer van het maandblad „Olie” was opgenomen, speciaal onder de aandacht te brengen.

VAN tijd tot tijd worden wij opgeschrikt door berichten over explosies en branden in raffinaderijen, opslag-tanks of tankschepen. Soms zijn hierbij mensenlevens te betreuren, doch steeds ontstaat er grote of zeer grote materiële schade, die vaak in de miljoenen guldens kan lopen.

Hoevel voor een aantal van deze branden een oorzaak kan worden aangewezen, zijn er helaas een aantal gevallen die niet zonder meer kunnen worden begrepen. Men kwam veelal tot de conclusie dat „elektrostatische oplading” de oorzaak moest zijn geweest.

Hoevel uit literatuur en vroeger research-werk van, onder andere, het Koninklijke/Shell-Laboratorium, Amsterdam, wel een en ander over het verschijnsel van elektrostatische oplading in de aardolie-industrie bekend was geworden, was deze kennis toch niet voldoende om tot een goed begrip van de oorzaken van deze branden te komen en vooral niet om steeds afdoende maatregelen te kunnen nemen tegen het ontstaan er van.

De grote brand in Pernis van 1954, die eveneens aan elektrostatische oplading moest worden toegeschreven, is aanleiding geweest dit onderwerp aan een grondige studie te onderwerpen. Hiertoe werd een studiegroep gevormd, bestaande uit een aantal vertegenwoordigers van het Hoofdkantoor te Den Haag, de Raffinaderij te Pernis en de Laboratoria te Delft en te Amsterdam. Het doel van deze studiegroep was, door het uitvoeren van researchwerk en het doen van metingen in verschillende tanks onder bedrijfsomstandigheden, een duidelijk beeld te verkrijgen van de optredende elektrostatische verschijnselen. Op grond van dit beeld zouden dan aanbevelingen kunnen worden gedaan voor het opstellen van werkmethoden en veiligheidsvoorschriften ter voorkoming van dit soort branden.

Ten einde de lezer enig begrip te geven van de wijze waarop elektrostatische oplading in de aardolie-industrie bestaat, zullen wij hier een kort overzicht geven van de op dit gebied heersende fundamentele opvatting.

Als bron voor de statische elektriciteit zien wij in dit geval sporen van vreemde stoffen die in de koolwaterstofmengsels aanwezig zijn. Het is bekend dat sommige van deze stoffen in koolwaterstoffen in positief en negatief elektrisch geladen delen, z.g. ionen, zijn gesplitst. Door hun verschillende aard en grootte wordt dan een dezer beide soorten ionen (d.w.z. positieve of negatieve) het meest geadsorbeerd aan de wanden van pijpen of aan waterdruppels. In de rusttoestand is het andere, tegengestelde, ion aanwezig in de vloeistof in de onmiddellijke nabijheid daarvan. Men spreekt dan van een zogenaamde elektrische dubbellaag; daarin bestaat een potentiaalverschil van niet meer dan enkele tienden volt. Zodra echter de koolwaterstof ten opzichte van de andere stof in beweging komt, bijv. bij verpompen of bij uitzakken van water, worden positieve en negatieve ionen van elkaar gescheiden, waardoor de koolwaterstof een zekere hoeveelheid elektrisch geladen ionen met zich meeneemt. Wanneer deze lading meegevoerd wordt naar een opslagtank, krijgt men dus een elektrische lading in de vloeistof van deze tank. Deze lading vloeit meestal slechts langzaam naar de gearde wanden weg en kan zich daardoor tijdens het inpompen ophopen. Als gevolg hiervan ontstaat dan vaak een zeker spanningsverschil tussen vloeistofoppervlak en dak van de tank. Wanneer het spanningsverschil per meter, „elektrische veldsterkte” genaamd, hoog genoeg is, kan dit aanleiding zijn tot het ontstaan van een ontladingsvonk. Bevat de dakruimte een explosief damp-luchtmengsel, dan kan een ontploffing hiervan het gevolg zijn.

Tot de produkten die veelal een explosief mengsel in de dampruimte geven, behoren: zware benzine, lichte kerosine en brandstof voor turbine- en straalvliegtuigen. De temperatuur speelt hierbij een belangrijke rol. Een produkt zoals lichte kerosine kan in een koud klimaat nog juist geen explosieve damp-luchtatmosfeer geven, terwijl dit in de tropen wél het geval is. Zware olieprodukten, zoals gasolie en stookolie, zijn vrijwel altijd ongevaarlijk, behalve als ze verontreinigd zijn met lichte produkten zoals motorbenzine en vliegbenzine. Deze laatste zijn meestal ongevaarlijk, doordat hun dampmengsels te „rijk” zijn, d.w.z. te veel koolwaterstof bevatten, om te exploderen. Doch onder speciale omstandigheden, zoals bij het vullen van lege tanks, of in een poolklimaat, kunnen deze produkten óók een tot explosie te brengen damp-luchtmengsel geven.

Een andere, en wel de belangrijkste, voorwaarde voor het optreden van een explosie is het oplopen van de veldsterkte in de dampruimte tot een niveau waarbij doorslag optreedt.

Voor het meten van de elektrische veldsterkte in tanks heeft het Laboratorium te Amsterdam een instrument ontwikkeld, dat door een opening in het dak van de tank wordt gebracht; hiermee kan men nu voor het eerst een kwantitatief beeld van de optredende veldsterkte verkrijgen en kunnen elektrostatisch gevaarlijke situaties worden opgespoord.

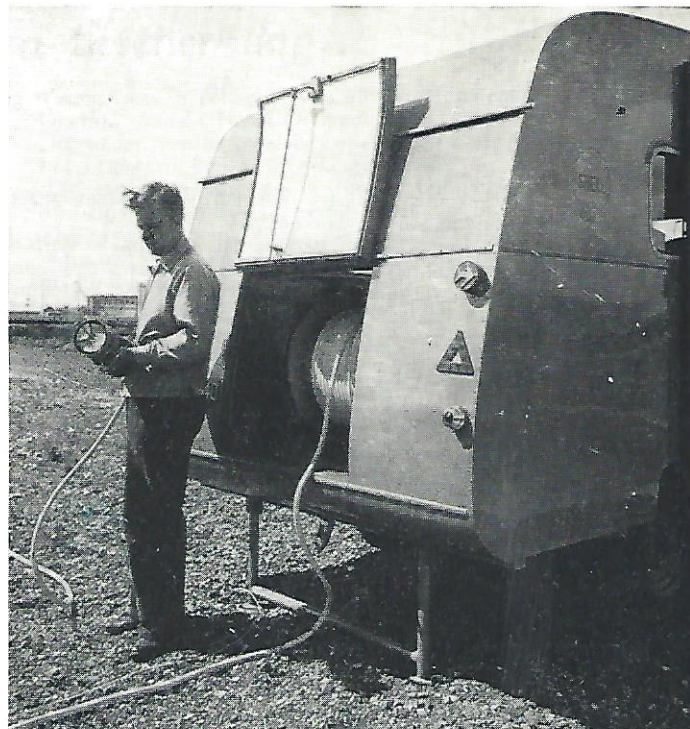
Hoe groot deze veldsterkte wordt, hangt af van verschillende factoren. Een grote rol speelt hierbij de snelheid waarmee een koolwaterstof zich beweegt ten opzichte van andere stoffen. Hoe harder men dus pompt, des te sterker zullen de opladingsverschijnselen zijn. Het is gebleken, dat zij soms zelfs met de derde macht van de verpompingssnelheid toenemen, waaruit het gevaar van hoge pompsnelheden dus duidelijk blijkt.

Een andere factor die heel sterk tot oplading en hoge veldsterkten bijdraagt, is de aanwezigheid van vrij water in de koolwaterstof. Men heeft gevonden, dat bij het gezamenlijk verpompen van een koolwaterstof en vloeibaar water, de veldsterkten in een tank wel vijftig maal zo hoog kunnen zijn als bij afwezigheid van water.

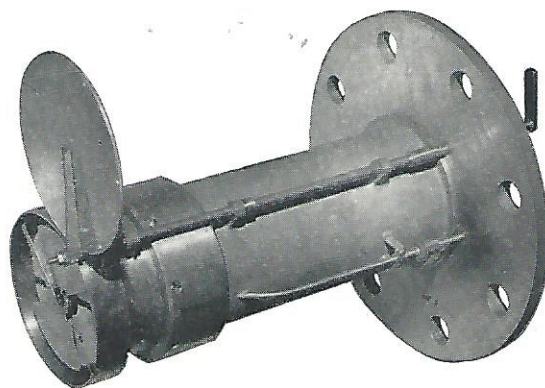
Inderdaad is ons uit een analyse van de in de praktijk voorkomende explosies gebleken, dat de meeste hiervan zijn ontstaan bij het verplaatsen van koolwaterstoffen in aanwezigheid van water. Ter voorkoming van dergelijke gevaarlijke situaties is het dus belangrijk alle verpompingen uit te voeren nadat voldoende water uit de tanks is afgetapt, of anders slechts met zeer geringe snelheden te pompen.

Ook de in de vroegere jaren van de aardolie-industrie veel toegepaste wijze van tankvullen, nl. van boven af, is gebleken veel gevaarlijker te zijn dan het vullen van onder af.

Op grond van de in het laboratorium en de praktijk waargenomen verschijnselen is evenwel door het Laboratorium Amsterdam nog een geheel andere en nieuwe methode



De veldsterktemeter



De meetekop van de veldsterktemeter

tevoorschijn gekomen om het ontstaan van elektrostatisch gevaarlijke opladingen te voorkomen.

Wij hebben in het begin gezien, dat ioniserende stoffen, die als verontreinigingen in de koolwaterstof aanwezig zijn, de grondoorzaak vormen voor de elektrostatische verschijnselen; hoe meer daarvan aanwezig is, des te sterker worden deze, en omgekeerd. Een voor de hand liggend middel om deze verschijnselen uit te schakelen is dus gelegen in het volledig verwijderen van alle verdachte verontreinigingen, namelijk het elektrostatisch „steriel” maken van de koolwaterstoffen. Hoewel dit in principe mogelijk is gebleken en aldus niet-opladende produkten werden verkregen, is deze methode in de praktijk niet uitvoerbaar, aangezien de produkten op zóveel plaatsen tijdens vervoer en opslag opnieuw in contact komen met ioniseerbare stoffen, dat deze bescherming spoedig verloren zou zijn gegaan, waardoor de produkten opnieuw gevaarlijk worden. Het is gebleken dat bepaalde verontreinigingen in een verdunning van één op duizend miljoen reeds werkzaam zijn, d.i. 10 g stof op 10.000 ton benzine of kerosine.

Een meer afdoende oplossing voor het voorkómen van gevaarlijke elektrische opladingen is echter gevonden in het beter elektrisch geleidend maken van olieprodukten, waardoor de ladingen veel sneller kunnen wegvloeien. Een zuivere koolwaterstof is niet geleidend, doch met het toenemen van het gehalte aan ioniseerbare stoffen neemt ook het elektrische geleidingsvermogen sterk toe, en wel sneller dan de neiging tot oplading.

Hebben wij dus een koolwaterstof die een betrekkelijk grote hoeveelheid ioniseerbare stof bevat, dan kan dit primair weliswaar aanleiding zijn tot hogere opladingen tijdens het verpompen, doch door het grotere geleidingsvermogen wordt de lading zó snel weggevoerd naar de gearde wand van de tank, dat in de tank ten slotte geen gevaarlijke opladingen en veldsterkten meer kunnen ontstaan.

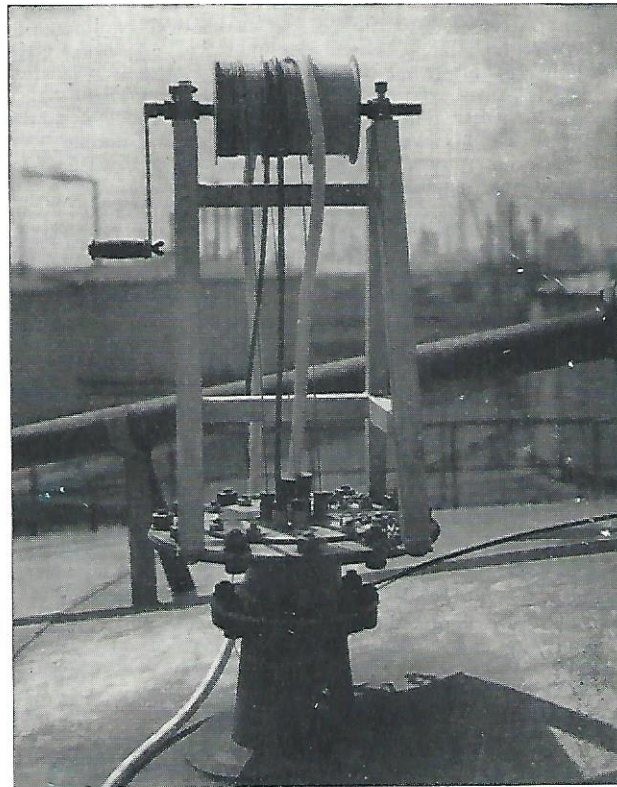
Voor dit doel zijn in het Laboratorium te Amsterdam een aantal zeer actieve stoffen ontwikkeld, z.g. „antistatische doops”, die in geringe hoeveelheden aan de aardolieprodukten kunnen worden toegevoegd. Hierdoor wordt hun geleidingsvermogen zo hoog, dat zelfs bij zeer grote verpompingssnelheden en de aanwezigheid van veel water, de in tanks optredende veldsterkte nooit tot een gevaarlijke waarde zal stijgen.

Het effect van de „antistatische doop” werd door de volgende proeven treffend gedemonstreerd. Benzine, die in een tank een explosief damp/luchtmengsel oplevert, werd bij aanwezigheid van water zo snel in een tank gepompt dat hierin een explosie optrad als gevolg van elektrostatische oplading (zie foto pag. 2).

Bij een tweede proef, uitgevoerd onder precies dezelfde omstandigheden, maar met benzine die een hoeveelheid van de nieuwe doop bevatten, ontstond geen explosie.

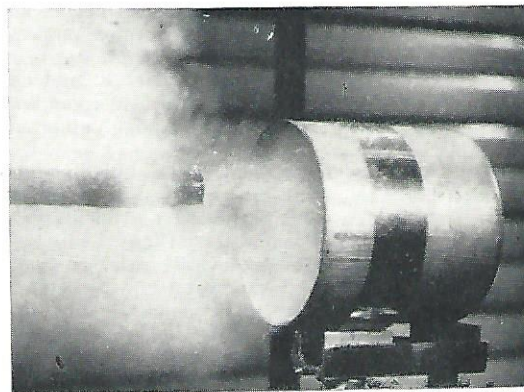
De tot dusver hiervoor meest geschikt gebleken stof is zo actief, dat reeds een zeer geringe toevoeging voldoende is om de elektrostatische verschijnselen vrijwel geheel te elimineren. In dergelijke kleine hoeveelheden oefent zij verder geen schadelijke invloed uit op andere eigenschappen van de aardolieprodukten, terwijl de kosten zijn te verwaarlozen.

Deze werkwijze biedt dus een eenvoudige en elegante methode om de elektrostatische verschijnselen en de daaraan verbonden risico's van explosie en brand uit te schakelen.



Het hijstoestel voor de veldsterktemeter

De stoomstraal kan dit geïsoleerde blikje opladen tot een hoog voltage



Konvooi varen en bescherming

Indien wij één blik op de aardbol richten dan valt onmiddellijk waar te nemen, dat het grootste gedeelte van het aard-oppervlak uit water bestaat en dat dit wateroppervlak ongeveer 2½ maal zo groot is als het landoppervlak. Verbindingen van de gescheiden land-oppervlakken worden door de eeuwen heen steeds onderhouden door het verkeer ter zee en deze verbindingen zijn uiteindelijk onontbeerlijk geworden voor de economie van onze wereld, vooral omdat gebleken is, dat verkeer ter zee goedkoper is dan verkeer ter land of door de lucht.

Het instandhouden van deze verbindingen ter zee in oorlogstijd zal voor ons, als zeevarende natie van vitaal belang zijn en hoofdzakelijk ten doel hebben de noodzakelijke grondstoffen te dirigeren naar die plaatsen, waar deze nodig zijn. In de laatste wereldoorlog ging 40.000.000 brt. verloren, waarmee aangetoond kan worden, met welk een geweldige inzet, risico en offers getracht werd deze verbindingen te handhaven.

West Europa als schier-eiland van Azië is zeer kwetsbaar gebleken en bovendien grotendeels afhankelijk van invoer en indien deze invoer afgesneden zou worden door vijandelijke acties in de vorm van onderzeeboten en mijnenvelden, of zelfs door een atoomoorlog, dan zou dit wellicht verschrikkelijke gevolgen kunnen hebben, doch echter niet beslissend kunnen zijn. Om dit gevaar het hoofd te kunnen bieden, is voldoende scheepsruimte nodig en regelmatige en veilige aanvoer en hoewel de Verenigde Landen in N.A.T.O.-verband wel kunnen rekenen op ongeveer 65 % van de wereldtonnage, zal dit aanzienlijke bedrag toch niet toereikend zijn, aangezien een uiteindelijk tekort aan scheepsruimte zich op den duur zou openbaren door:

- Het verbruik van grondstoffen in oorlogstijd en de daarvoor benodigde scheepsruimte zal veel groter zijn dan in vreedestijd.
- In West-Europa zal de produktie aanmerkelijk dalen zodat verhoogde invoer noodzakelijk zal zijn.
- Het rendement van schepen zal minder worden door konvooi-vorming, hetgeen tijdverlies betekent en door routing langs veilige routes (eveneens tijdverlies).
- Men moet rekening houden met verlies door vijandelijke acties.

Scheepsruimte is derhalve in dergelijke omstandigheden zeer belangrijk en om deze te beschermen en zo gunstig mogelijk te exploiteren is vanzelfsprekend een zeer uitgebreide en goed functionerende organisatie nodig, die de gehele burger-scheepvaart ter hand neemt en zal het noodzakelijk zijn dat alle schepen, die daarvoor in aanmerking komen, onttrokken worden aan de zeggenschap van de bestaande reders en zich moeten herenigen in het reeds genoemde N.A.T.O.-verband.

Het zou ons te ver voeren indien wij ons gingen verdiepen in de algemene organisatie van de N.A.T.O., maar in dit verband moet toch wel een en ander toegelicht worden. De politieke leiding van de N.A.T.O. wordt geregeld door het z.g. North Atlantic Council (afgekort N.A.C.), dat te Parijs zetelt en beschouwd kan worden als de opperste leiding.

Ten aanzien van onze burgerscheepvaart komen twee aspecten naar voren nl.:

1. bescherming
2. exploitatie

Wat de bescherming betreft, dit is een kwestie die de geallieerde zeemacht organisatorisch aangaat en tenslotte advies geeft aan het opperste commando.

Wat de exploitatie betreft, raakt dit meer de civiele kant van de zaak en moet er dus een civiel apparaat in het leven geroepen worden, dat van zijn kant het opperste commando van advies kan dienen.

Dit civiele scheepvaart apparaat heeft zijn bestaan gevonden in de z.g. Planning Board Ocean Shipping (P.B.O.S.), dat zich uitsluitend bezig houdt met exploitatie-problemen der scheepvaart, bovendien gegevens verzamelt en zoals de naam reeds aanduidt, plannen maakt en richtlijnen aan geeft. De behoefte naar een uitvoerende organisatie deed zich vanzelf gevoelen en deze vond zijn bestaan in de z.g. Defence Shipping Authority, afgekort D.S.A. De taak van de D.S.A. kan in de volgende punten worden samengevat.

1. Verzamelen in één pool van alle grote schepen die toebehoren van de N.A.T.O. landen.
2. Ontvangen van aanvragen van de betrokken militaire en burger-autoriteiten voor scheepsruimte.
3. Het toewijzen van scheepsruimte ter voldoening van die aanvragen overeenkomstig bepaalde prioriteit-regels.
4. Algemeen toezicht op de exploitatie der schepen voor het verkrijgen van een zo'n groot mogelijk rendement.

Dit internationale apparaat zal dus de geallieerde scheeps-pool leiden doch met de medewerking van een nationale autoriteit in elk N.A.T.O. land.

De National Shipping Authority, afgekort N.S.A., is deze autoriteit en kan in ons land terug gevonden worden in de vorm van Directeur Generaal voor de Scheepvaart en heeft in oorlogstijd de volgende verantwoordelijkheid:

- a. voor bemanning
- b. voor uitrusting
- c. voor onderhoud

In ons land zullen de D.S.A. en N.S.A. hun weg vinden door middel van de Scheepvaart Noodwet, d.w.z. het onttrekken van schepen aan eigenaars voor bijdrage in de geallieerde scheeps-pool, waarbij de regering de mogelijkheid wordt geboden om van alle schepen onder Nederlandse vlag het gebruik en zelfs het bezit of eigendom te vorderen, en de Vaarplichtwet die de regering in staat stelt bepaalde personen aan te wijzen om te varen op Nederlandse schepen in oorlogstijd.

Met het opzetten van een dergelijke ingewikkelde organisatie moet men er zich terdege van bewust zijn, dat à priori de verbindingswegen over zee beschermd dienen te worden, willen verliezen en oponthoud tot een minimum beperkt blijven. Immers schepen kunnen bloot staan aan aanvallen boven water, onder water, vliegtuigen, geleide projectielen en mijnenvelden en hoe deze het hoofd te bieden is nog altijd een probleem dat men eventueel zou kunnen oplossen door:

1. Preventieve aanvallen op de oorsprong van het vijandelijk aanvalswapen, dus aanvallen op fabrieken waar bepaalde wapens gemaakt worden of aanvallen op vliegtuigbases en tenslotte blokkade.
2. Indirecte bescherming d.w.z. aanvalsmiddelen van de vijand voordat deze in contact komen met eigen schepen in de vorm van onderzeeboot-jagers, vliegtuigpatrouille en het vegen van mijnenvelden in de scheepsroutes.
3. Directe bescherming in de vorm van begeleiden van schepen met escorteurs: het z.g. konvooi-varen.

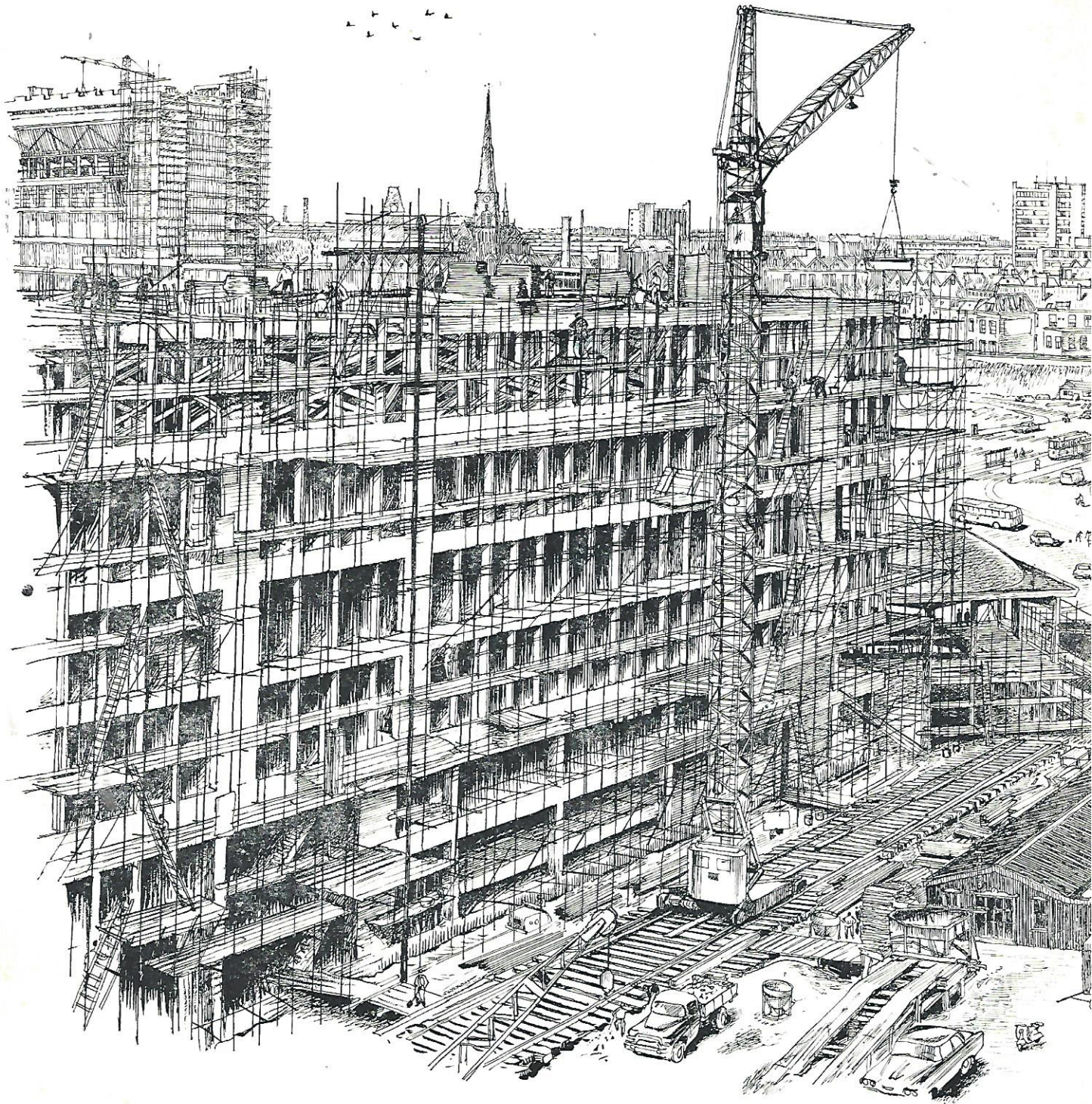
De ervaring heeft geleerd dat het varen in konvooi bij intensieve aanvallen de beste waarborg is en het hoogste geallieerde commando overweegt het systeem van konvooi-varen naar aanleiding van aard en intensiviteit der aanvallen, die afhankelijk zijn o.a. van de eigen beschikbare krachten.

Wat zijn de voordelen van het konvooi-varen?

- a. Het aantal oorlogsschepen dat voor directe bescherming beschikbaar is, kan zo economisch mogelijk gebruikt worden en bij het opvoeren van het konvooi kunnen naar verhouding ook minder schepen nodig zijn.
- b. Door optreden van gemeenschappelijke bewakingsvaartuigen (z.g. escorteurs) die kans zien de vijand tot het doel te lokken, bestaat grotendeels de mogelijkheid tot vernietiging van deze aanvallers, door middel van gecombineerde aanvallen.
- c. Door bepaalde wijze van routing wordt het aantal beschikbare doelen voor de vijand geringer.
- d. Concentratie van escorteurs verhoogt het moreel van de bemanning.
- e. Goede en gediciplineerde radioverbindingen waarborgen een snelle hulpverlening.
- f. De mogelijkheid om in de kortst mogelijke tijd speciale schepen naar gevaarlijke zones te dirigeren (z.g. rescue ships).
- g. Overzicht van de scheepsbewegingen op de „plots" zijn duidelijk en eenvoudig.

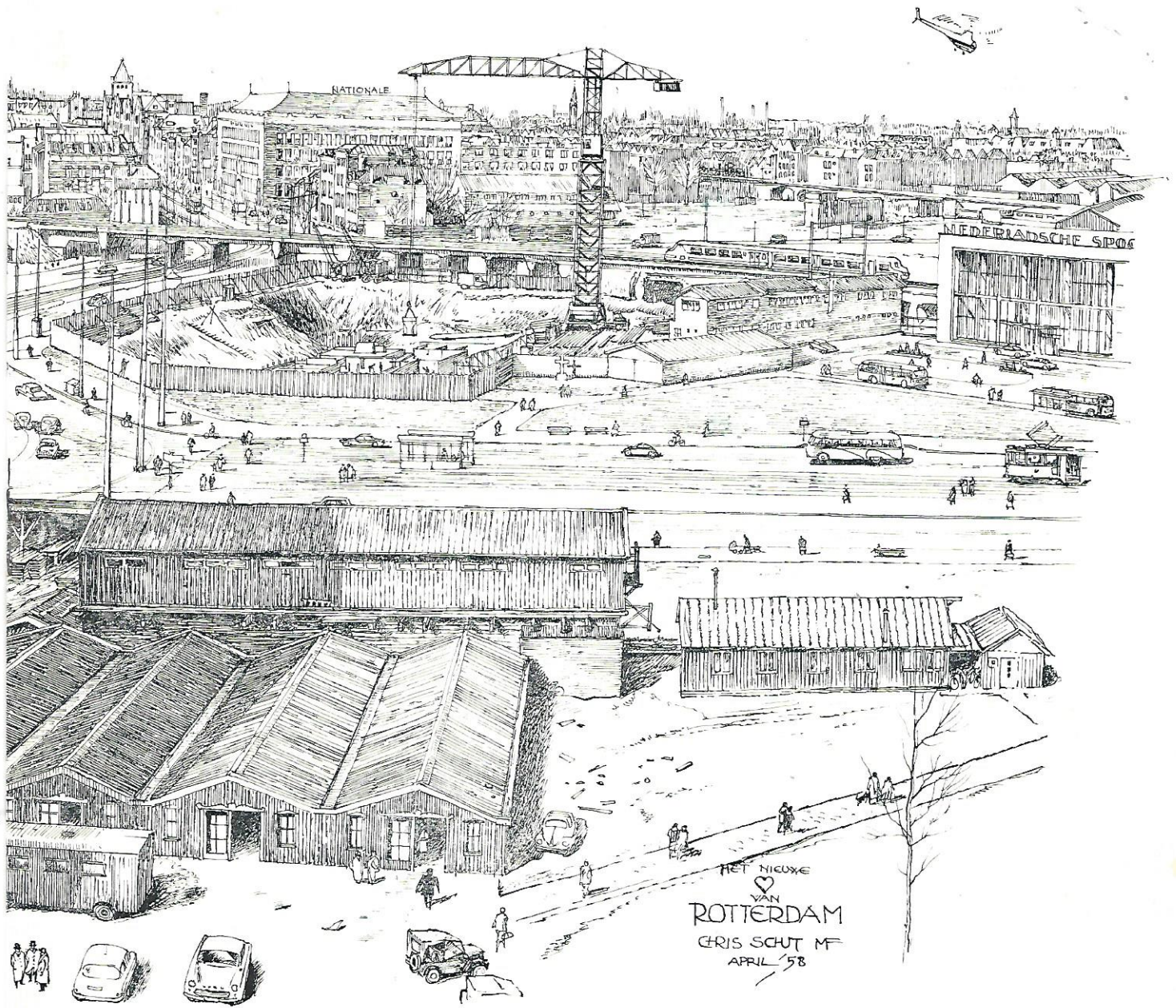
Natuurlijk zijn er aan het konvooi-varen ook nadelen verbonden want:

(zie pag. 8).



Cliché: „Het Vrije Volk“

HET NIEUWE HAR
(rechts midden de bouw)



VAN ROTTERDAM

: van ons nieuwe kantoor)

1. Snelheid van het konvooi wordt bepaald door het langzaamste schip.
2. Het konvooi kan dan pas gevormd worden indien alle schepen voor afvaart gereed zijn.
3. Belading en lossing kan vertraagd worden door congestie in havens e.d.

Om deze nadelen zoveel mogelijk het hoofd te bieden kan een en ander verbeterd worden door schepen in klassen te verdelen en men is er nu grotendeels in geslaagd

wat de Nederlandse vloot betreft de benodigde gegevens reeds te verzamelen.

Zoals gezegd wordt het konvooi-varen door het hoogste geallieerde commando bepaald, terwijl zij voor de organisatie daarvan met inbegrip van bescherming, in iedere belangrijke haven dit commando vertegenwoordigd wordt door een Naval Control Shipping Officer (N.C.S.O.) en zijn staf.

(Wordt vervolgd).

Feiten en Wetenswaardigheden uit Nederland

(van onze correspondent)

25 april 1958.

U moet deze keer de traditionele titel boven deze maandelijke ontboezeming met een korreltje zout nemen, want ik begin met U eerst even mee te nemen naar Parijs, dat de naam heeft — voor wie van het grotestadsgewoel houdt — een voortreffelijk doch nogal prijzig vakantieoord te zijn. Zeker U kunt nog altijd op vele en velerlei manieren Uw geld kwijt; U kunt in de buurt van de Madeleine of op de „butte” van Montmartre gaan dineren en U kunt uitermate luxueus gaan logeren in de Rue de Rivoli of daaromtrent en dan zult U ongetwijfeld meezingen in het koor van hen, die beweren, dat Frankrijk „zo verschrikkelijk duur” is. Nu is er de laatste jaren ook en vooral in Frankrijk veel aanmerkelijk duurder geworden, bijvoorbeeld kleding, maar het is nog altijd mogelijk om als toerist met tweeduizend à vijf-en-twintighonderd franken per dag Parijs „te doen”.

Er zijn bijvoorbeeld in de omgeving van de Boulevard Saint Germain tal van kleine hotels waar U voor 450 franken per nacht een eenpersoonskamer en voor 800 franken een tweepersoonskamer kunt krijgen, mits U genoeg neemt met een goed bed met schone lakens en verder geen pretenties hebt. Ik heb voortreffelijk gegeten en gedronken voor nog geen 700 franken in het Griekse restaurant van Georges Tsanas in de Rue Grégoire de Tours, een zijstraatje van de Rue de Buci achter St. Germain des Prés en ik heb voor de bovengenoemde prijs mijn moede leden uitgestrekt in het Providence Hotel in de Rue de l'Echaudé, een steegje, dat is waar, maar er staat daar geen met goud behangen portier voor de deur, die zich beledigd voelt door een fooi van 100 franken. Nee, Parijs behoeft niet duur te zijn voor wie zijn ogen de kost geeft en zich de moeite wil geven even te zoeken naar de juiste adressen.

Nachtelijke excursie.

Ik zal mij verder onthouden van het opsommen van de vele beziens- en begerenswaardigheden van Parijs; die kunt U in iedere gids vinden. Wel een goede raad: als U een nachtelijk bezoek aan de Hallen wilt brengen — en als U dit nooit hebt gezien, mag U dit zeer beslist niet verzuimen — neem dan de middag tevoren een stevige warme lunch, eet 's avonds een kleinigheid, ga om acht uur naar bed en sta op zo dat U tegen een uur of drie in de morgen bij de Hallen bent. Dan staan de duizenden vrachtauto's uit heel Frankrijk, maar ook uit Nederland, Duitsland, Italië, Denemarken en België tot over Pont Neuf op de kaden van de Seine en dan begint in en rond de Hallen de bedrijvigheid haar hoogtepunt te naderen. Natuurlijk maakt het eten van de traditionele „soupe à l'ionion” plus wat U verder wilt, in een van de tientallen eetgelegenheden rond het marktcomplex deel uit van het programma; U zult dan zien hoe in deze restaurants tussen drie en vier uur het décor verandert: hoe de plaatsen van de welgeklede bezoekers geleidelijk aan worden ingenomen door de vrachtautochauffeurs, slaggers, groenteboeren en vishandelaars, terwijl de toeristen zich vergapen aan de indrukwekkende hoeveelheden voedsel in een onvoorstelbare verscheidenheid, welke hier iedere nacht worden aangevoerd, verwerkt en verkocht om zes miljoen Parijzenaars in het leven te houden.

En tenslotte nog dit. Als U op Uw omzwervingen door Parijs ergens een affiche ziet met een aankondiging van „courses des stock cars” in het autodrome van Montreuil, dan moet U daar beslist naar toe — tenzij U al eens elders zo'n „wedstrijd” hebt gezien tussen dumpauto's, waarbij het weliswaar niet het doel is zoveel mogelijk spatborden, motorkappen, banden en wielen van elkaars auto af te rij-

den maar waarbij dit wel het middel is om het doel — de snelste tijd over twintig ronden — te bereiken. Het lijkt een levensgevaarlijke sport maar in werkelijkheid gebeuren er maar zelden ernstige ongelukken bij en voor ettelijke duizenden Parijse gezinnen — kleuters en zelfs babies gaan ook mee — betekent dit op gezette tijden een heerlijke middag in de zon en uit de wind bij een sensationeel en dikwijls humoristisch schouwspel.

Terug in Holland.

Teruggekeerd in Holland bleek ook hier de tijd niet te hebben stilgestaan. In Wageningen is het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation verrijkt met een „binnenvaart-laboratorium”, waarvoor niet alleen bij de gehele Europese binnenvaart, maar zelfs in Amerika grote belangstelling bestaat. Enkele grote Amerikaanse werven en rederijen hebben al gecontracteerd voor uitgebreide sleepprogramma's voor verschillende modellen en de anderhalf miljoen gulden, die hier zijn geïnvesteerd zullen ongetwijfeld hun rente wel opbrengen.

Hetzelfde hoopt ongetwijfeld de firma die ons land de wereldprimeur heeft bezorgd (in het Internationaal Cultureel Centrum in Amsterdam) van de stereofonische grammofoonplaat, waardoor het mogelijk is twee afzonderlijke geluiden op te nemen en door middel van twee gescheiden geluidskanalen weer te geven. Het was bepaald een sensatie te ervaren, dat de weergave zo natuurgetrouw is, dat men zich in de concertzaal kan wanen waar de opname is gemaakt. De langspeel- en 45-toerenplaten, welke binnen zeer afzienbare tijd in de handel zullen komen, zullen maar een fractie duurder worden dan de tegenwoordige, maar wel zal men zich de vrij aanzienlijke uitgave dienen te getroosten van een stereo-pickup element, een extra versterker en luidspreker en een nieuwe motor in de platenspeler. Ik voorzie, dat ik de strijd tegen mijn platenspelend kroost op den duur ongetwijfeld zal verliezen...

Terwijl Madurodam in blakende welstand zijn zoveelste seizoen is ingegaan met wéér nieuwe aanwinsten — o.a. twee veerponten, een standbeeldje van de legendarische Hans Brinkers, die door zijn vinger in het gaatje in een dijk te steken ons land voor een overstroming zou hebben behoed, een model van een vliegtuig van de Zuidafrikaanse Lugdiens en een botenhuis van de Amsterdamse Studententoevereniging Nereus — heeft miniatuur Walcheren, de kleine polder bij Middelburg, wellicht voor de laatste maal zijn poorten voor het publiek geopend. Deze attractie, indertijd opgezet ten bate van de stichting „Nieuw Walcheren” zal — tenzij de burgerij financieel bijspringt, helaas moeten verdwijnen, en dat zou jammer zijn nu juist de Nederlandse Spoorwegen deze miniatuur polder hebben verrijkt met een modelspoorlijn van het allernieuwste type.

Holland Festival.

De grote attractie voor Den Haag en Scheveningen wordt ook nu weer het Holland Festival. De balletomanen komen mijns inziens volledig aan hun trek met het American Ballet Theatre en het ballet van de Nationale Opera van Belgrado. Operaliefhebbers kunnen aan repertoirewerken als Ariadne auf Naxos van Richard Straus, Un ballo in Maschera van Verdi en Rossini's „Barbier”, maar ook aan het hyper-modernste op het gebied van de twaalftonige muziek van Schoenberg hun hart ophalen. Het nagelaten werk „François Villon” van wijlen Sem Dresden zal bij de Nederlandse Opera zijn wereldpremière beleven.

Het toneelprogramma is nog al Frans getint met Henri IV van Pirandello en l'Etourdie van Molière door het

Théâtre populaire uit Parijs; het Théâtre d'Aujourd'hui (Studio des Champs Elysées) zal van Beckett „Fin de partie” en de pantomime „Acte sans paroles” geven.

Ook op het concertpodium zal een wereldpremière worden gespeeld: Badings' achtste symfonie. Verder zal het Hongaars strijkkwartet de drie Rasemofski kwartetten van Beethoven en de eerste drie kwartetten van Bela Bartok ten gehore brengen.

Maar... U houdt niet van Kunst met een grote K; U hebt liever rust in Uw vakantie. Dan kunt U zelfs in de omgeving van Arnhem blijven, want de Luchtmachtvoorlichtingsdienst heeft bekend gemaakt, dat het veelomstreden vliegveld Deelen deze zomer zo min mogelijk zal worden gebruikt, zodat men op de Veluwe niet gestoord wordt door het weinig melodieuze geluid van overvliegende straaljagers. En nu ik het toch over de Veluwe heb: heeft U wel eens gehoord van Doornspijk? Dit is een klein dorp in het noorden van de Veluwe vlak bij het station Legerplaats Oldebroek.

Openluchtbad.

In 't Harde, een met natuurschoon rijk gezegend hoekje bij Doornspijk, door een heuvel tegen de noordenwind beschut, is een openlucht-zwembad aangelegd. Het bassin heeft onderwaterverlichting en een oppervlakteverlichting in paddestoelen in grote rozenbedden, er is 10.000 m² speel- en zonneweide, een leuk kleuterbad en een gezellig theehuis met een enorm terras.

Maar ik moet als geboren en getogen stedeling toch weer terug naar de Randstad Holland: naar Amsterdam, waar deze maand in de Cinetone Studio's de opnamen zijn begonnen voor de verfilming van Antoon Coolen's beroemde boek „Dorp aan de Rivier” met Mary Dresselhuys, Max Croiset, Bob de Lange, Jan Retel, Hetty Beck en nog vele andere bekende toneelspelers. Naar Amsterdam, waar deze maand ook een groot en groots plan uit de doeken is gedaan om de zeehaven IJmuiden toegankelijk te maken voor schepen tot 80.000 ton, door onder andere buiten de bestaande havenhoofden om twee nieuwe pieren tot de 14 meter dieptelijn in zee te bouwen en het Noordzeekanaal uit te diepen en te verbreden. Een gigantisch plan en een waardige tegenhanger van de Rotterdamse Europoort, om te zorgen dat Amsterdam zijn positie als internationaal handel- en scheepvaartcentrum kan behouden en verbeteren. Hamburg en Antwerpen zitten ook niet stil...

A propos, dat van die Hilton-hotels in Amsterdam en Rotterdam schijnt werkelijkheid te zullen worden. De heer Max Walter Locher, een der leidende figuren in het Hilton-concern, heeft het in Rotterdam tenminste verklaard en gezegd, dat het hotels zullen worden met 300 kamers. De in eerste aanleg nodige acht miljoen per hotel „zijn nog wel niet helemaal bij elkaar”, zo werd van de zijde van Kamer van Koophandel in Rotterdam gezegd, maar architect Maaskant is toch maar vast op studiereis naar Amerika gegaan.

Een ander plan dat dichter bij de verwezenlijking schijnt te zijn, is dat voor een groot café-restaurant aan de Maasboulevard in Schiedam, dat het volgend jaar voorjaar klaar zal zijn. In Rotterdam zelf blijft het „vermaakcentrum” groeien — geheel in overeenstemming met hetgeen stadsbouwmeester Van Traa hierover heeft gezegd, toen er kritiek werd geleverd op het feit, dat het Rotterdamse centrum nog zo weinig divertimento heeft te bieden. Welnu, het groeit inderdaad en wie er oog voor heeft kan dat voortdurend waarnemen.

Radioprogramma's voor de Nederlandse Koopvaardij

Hier is prettig nieuws voor de mannen van de Nederlandse koopvaardij-schepen, die zich bevinden in en rond de Carabische wateren. In overleg met Koopvaardijpredikant F. D. Kraan — bij de meesten uwer ongetwijfeld welbekend — zal met ingang van 1 Mei 1958 worden begonnen met speciale kwartier-programma's voor u, bemanningen van onder Nederlandse vlag varende Koopvaardij-schepen.

Van deze programma's zal er een iedere week een 'n meer ernstig karakter dragen (toespraakjes, vraaggesprekken, enz.), terwijl de tweede uitzending uitsluitend bestemd zal zijn

voor het draaien van door u aangevraagde gramfoonplaten. Alle programma's worden samengesteld in samenwerking met ds. Kraan.

Uw programma's kunnen worden beluisterd iedere Maandag- en Woensdagmorgen van kwart over elf tot half twaalf (Antilliaanse tijd). Zoals gezegd zal officieel worden begonnen op 1 Mei, maar we stellen ons voor reeds medio April te beginnen met proefuitzendingen, om precies te zijn op Maandag 14 April, om kwart over elf dus. Nu hopen wij twee dingen:

a. dat u ons eens schrijft of vertelt wat u van deze nieuwe programma's denkt en

b. dat u zoveel mogelijk verzoekplaten aanvraagt.

Ten aanzien van het laatste punt diene, dat u bij het aanvragen van platen rekening houdt met het feit, dat inderdaad de Curom door u kan worden beluisterd (ongeveer tot twee dagen varen).

De Curom is te beluisteren via de Julianazender (PIC-2) op 865 kps is 346,8 meter, dagelijks van 06.30 tot 13.30 uur en van 16.30 tot 23.00 uur; op Zondagen van 09.00 tot 13.00 uur en van 16.00 tot 23.00 uur (wederom: Antilliaanse tijd):

Voor u allen: behouden vaart en goede wacht.

CURAÇAOSCHE RADIO VERENIGING,
Auke Cloo, Programmaleider.

50 JAAR GELEDEN

(Uit „The Shipping World” van 29 april 1908).

Een paar dagen geleden kwamen op hun eerste reis twee zeer merkwaardige schepen de Theems op en hun aanwezigheid op de rivier trok grote belangstelling. Het waren de 6970 ton metende lichter „Navahoe” en zijn meeligger het s.s. „Iroquois”.

Zij zijn practisch zusterschepen, met dien verstande dat de ene van stoomvoortstuwing is voorzien en de andere een zeilschip is, dat grotendeels afhankelijk is van de sleepcapaciteiten van haar zusterschip. Beide werden vorig jaar tewatergelaten bij Harland & Wolff Ltd. te Belfast voor rekening van de Anglo-American Oil Company (Standard Oil Co.) en zijn uitgerust voor het vervoer van olie in bulk.

Een van de twee schepen, n.l. de „Navahoe” is het meest interessante. Het is de grootste zeegaande lichter voor olie- vervoer in bulk die ooit werd gebouwd en is vermoedelijk ook het grootste vierkant getuigde schip dat thans vaart en kan bogen op niet minder dan 6 stengloze masten!

IN MEMORIAM

Met diep leedwezen moeten wij berichten dat de heer

J. L. VAN TRIEST,

in leven senior-assistent van de Walkapitein op Pernis, op 29 april 1958, na reeds geruime tijd een minder goede gezondheid te hebben genoten, is overleden.

Het is ons bekend dat de heer Van Triest op onze schepen een grote populariteit genoot en steeds bereid was, waar mogelijk, assistentie te verlenen, ook in aangelegenheden die niet zijn directe werkzaamheden betroffen.

Zijn heengaan is ook voor ons personeel aan boord van de schepen een gevoelig verlies.

Wij menen dan ook uit Uw aller naam te spreken wanneer wij zijn gezin onze condoleantie betuigen met dit voor hen zo zware verlies.

CLUB VAN NEDERLANDSE OUD-GEZAGVOERDERS EN OUD-HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN DER „KONINKLIJKE/SHELL”

Op 23-4-'58 vond wederom een reünie plaats, welke ditmaal gehouden werd in het Carlton Hotel te Amsterdam.

Van de Directie van de Maatschappij was aanwezig Kapt. F. Edens, terwijl Hoofdwerktuigkundige F. H. C. Nauwelaerts de Agé namens de vloot de bijeenkomst bijwoonde.

In deze vergadering werd de heer J. Jongejan, oud-Marine Superintendent te Curaçao, als bestuurslid gekozen, in de plaats van wijlen de heer J. M. A. Berendrecht.

Gevolggevend aan het besluit genomen in de vorige vergadering, om het voorzitterschap beurtelings door een oud-gezagvoerder en een oud-hoofdwerktuigkundige ten doen vervullen, heeft de heer M. J. Kiviet het voorzitterschap overgedragen aan Kapt. E. G. v. Eerde, die dus tot volgend jaar april voorzitter zal zijn.

Op voorstel van de heer M. J. Kiviet werd de heer D. d'Hulst gekozen als vice-voorzitter.

In deze vergadering is nogmaals het vergaderen in een bepaald restaurant ter sprake gekomen. De voorzitter deelde mede dat men nu reeds in diverse gelegenheden had vergaderd, maar niet één zaal was beter dan de bedoelde. Het Bestuur moet steeds rekening houden met de beschikbare ruimte en deze was in bedoeld restaurant steeds de beste.

Bezwaren, gerezen naar aanleiding van de laatste reünie, zullen door de secretaris-penningmeester met de directie van deze onderneming worden besproken en men mag aannemen dat de gewenste verbeteringen zullen worden aangebracht. De vergadering besloot hierop met algemene stemmen de eerstvolgende reünie weer aldaar te houden.

Verder deelde de voorzitter mede dat het Bestuur het plan heeft, een excursie te organiseren naar het Ned. Scheepsbouwkundig Proefstation te Wageningen. Het bleek dat bij alle aanwezigen groot enthousiasme voor dit plan bestond, zodat thans aan de voorbereiding van een en ander gewerkt wordt. De leden zullen binnenkort hieromtrent nader bericht ontvangen.

Na een zeer gezellig borreluurtje en een zeer verzorgde lunch sloot de voorzitter te 4.30 uur namiddag deze zeer geanimeerde bijeenkomst, waarbij hij de wens uitsprak dat, hoewel de opkomst op deze reünie groter was dan de vorige maal, dit in september a.s. nog aanmerkelijk beter zou zijn.

De secretaris/penningmeester.

Wij nemen afscheid van ...



Kapitein L. Muyskens trad op 21 december 1925 als derde stuurman in dienst der maatschappij. Na uitzending naar Singapore werd hij tewerkgesteld aan boord van het m.s. „Groningen”, aan boord van welk schip hij ruim twee jaar dienst deed. Of deze periode de thans scheidende gezagvoerder de smaak voor de Oost heeft gegeven is ons niet bekend, maar wel het feit dat hij het grootste gedeelte van zijn diensttijd in Oosterse wateren heeft doorgebracht. In de oliehavens van Indonesië verwierf hij bij allen, die hij in zijn loopbaan leerde kennen, een grote populariteit en het was dan ook zeer gepast dat hem in 1953 te Pladju — door de goede Sint — de eremedaille als Musi-vaarder werd toegekend. De omvang van deze medaille en bijbehorende keten doet ons betwijfelen of het ereteken nog in zijn bezit is!

Naar wij vernemen zal kapitein Muyskens zich aan klein land- en tuinbouw gaan wijden en wij wensen hem hiermede succes toe. Moge hij nog lang genieten van zijn pensioen temidden van zijn gezin op zijn geliefde eiland.

Hoofdwerktuigkundige J. L. Marico trad in maart 1938 in dienst van de Maatschappij en behoorde tot hen die het, voor de Nederlands Nieuw Guinee Petroleum Maatschappij bestemde, vrachtschip „Kasuaris” naar Singapore uitbrachten. Daar aangekomen, werd hij aan boord van de „Juno” geplaatst aan boord van welk schip hij dienst deed tot het tot zinken werd gebracht. Hierna volgde internering en in november 1945 repatrieerde hij. In 1946 werd hij aan boord van het s.s. „Saroena” geplaatst en verbleef voor enige jaren in Oosterse wateren. Op 1 januari 1956 vond zijn aanstelling als Hoofdwerktuigkundige plaats en het laatste schip waarop hij het beheer van de machinekamer had, was het m.s. „Cistula”. Met ingang van 1 juni 1958 heeft de heer Marico de dienst der Maatschappij met pensioen verlaten en wij wensen hem vanaf deze plaats nog vele gelukkige jaren in goede gezondheid.



Hoofdwerktuigkundige A. Balvers trad in november 1935 in dienst van de Maatschappij en werd als 5de werktuigkundige aan boord van het m.s. „Phobos” tewerkgesteld. Bijna drie jaar deed hij op dit schip onafgebroken dienst en het zal wel niet vaak voorkomen dat men, zoals de heer Balvers deed, als 5de aan boord van een schip stapt om er drie jaar later als wnd. 2de af te gaan. In mei 1940 was hij werkzaam op het te Rotterdam liggende m.s. „Perna” en verbleef de oorlogsjaren in Holland waar hij in 1942 in dienst trad bij ons laboratorium te Amsterdam. Begin 1947 ging hij met het m.s. „Omala” weer naar zee. Zijn laatste schip als Hoofdwerktuigkundige was het m.s. „Crania”, waarvan hij in maart 1958 werd afgelost, teneinde met verlof te gaan. In aansluiting op dit verlof werd hem met ingang van 1 juni 1958 pensioen toegekend. Wij wensen hem nog vele gelukkige jaren in goede gezondheid toe.





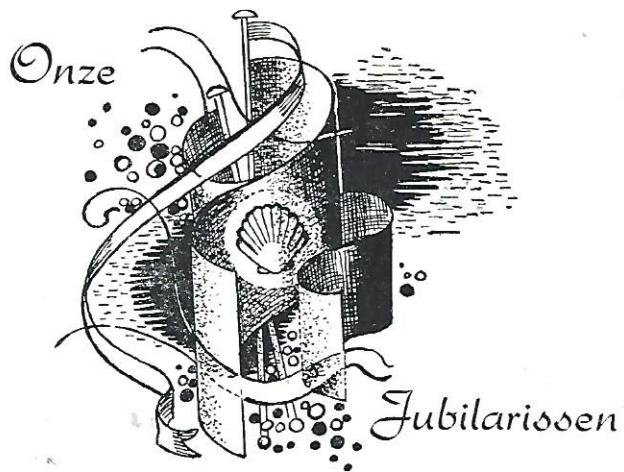
J. van Bommel
Hoofdwerktuigkundige
1933 - 8-5 - 1958



P. J. Smit
Hoofdwerktuigkundige
1933 - 10-5 - 1958



J. Hagesteyn
Hoofdwerktuigkundige
1933 - 12-5 - 1958



R. van Maanen
Hoofdwerktuigkundige
1933 - 12-5 - 1958



C. Assenberg
Hoofdwerktuigkundige
1933 - 31-5 - 1958



L. H. de Vries
1e Stuurman
1938 - 2-5 - 1958



J. G. C. de Man
1e Stuurman
1938 - 2-5 - 1958



F. F. Walthuis
2e Werktuigkundige
1938 - 30-5 - 1958

PERSONALIA

Gehuwd:

- 17-4-'58: W. Kruse, 3e stm., met mej. R. Handgraaf;
23-4-'58: N. Apeldoorn, 5e wtk., met mej. E. Ihrig;
24-4-'58: A. E. Westerhout, 3e stm., met mej. C. Boer;
29-4-'58: P. J. Hoekstra, 2e stm., met mej. H. Smit.

Geboren:

- 29-3-'58: Dirk Leendert, zoon van W. Haeck, 1e stm., en mevr. E. Haeck-Berghuis;
19-4-'58: Theodorus, zoon van D. Jongeneel, 2e stm., en mevr. Th. J. Jongeneel-v. d. Spek.

VLOOTMUTATIES

gedurende de maand april 1958.

In Nederland gearriveerd: Gezagv.: A. de Boer, C. G. L. Groosman, J. J. C. de Kraker, F. Dekker, C. J. v. d. Weyer, J. W. G. v. d. Horst; 1e stl.: P. G. C. M. Passieux, J. v. d. Velden, J. W. Pieters, J. Goudriaan, G. Th. M. Lommerse; 2e stl.: P. J. Hoekstra, J. W. Rutten, C. E. v. 't Woudt, P. J. F. Debeus, J. W. L. Becker, G. Arkema; 3e stl.: D. de Boer, H. K. Paauw, J. A. v. d. Berg, J. A. Vette; 4e stm.: W. Kalkman, Hfdwtk.: D. P. Koudenburg, C. Assenberg, J. Zaayer, J. L. H. v. Manen, Z. Hoek; 2e wtk.: K. J. Wiessner, W. A. Koopman, K. Toereppel, D. Mier, A. L. Moerland; 3e wtk.: R. Romijn, F. Wessels, A. de Jong, J. D. Donken; 4e wtk.: A. J. G. Weitzel, E. J. Branger, F. W. Gakes, G. H. Germing, J. van Schaik; 5e wtk.: H. Beentjes, W. Moot, Th. Bakker, W. J. v. d. Vet, B. v. d. Velden, O. A. v. d. Want, C. de Witte, W. G. Immerzeel, A. V. R. Bodamer, J. Bunders, C. W. Herkemy, D. v. Hoek, H. W. R. v. Deutekom, N. Kermans, F. M. M. W. de Lugt, R. Vatteroth, H. Kingma, S. Rinkema, C. J. Vermeulen; bootslieden: A. Boogers, P. Bothoff, A. Heydens, J. R. Elsinga; timmerlieden: H. J. Breedveld, C. Molendijk, P. Broere, G. J. J. Schaap; voorlieden: J. J. Koop, P. A. Stolk, M. v. d. Vrie, A. F. Blaauwikel, C. Voorspuy; pomplieden: G. P. de Bruyn, A. G. Freeth, J. A. Nauwels, J. Wols; ch.hofmeesters: J. Kooij, P. Klopmeijer, B. H. Nakken, S. van Kooij; chef koks: K. Doelman, Th. Verschoor, A. Lammens, C. van Eyk, A. C. Thurkow, B. van Bennekum.

In België gearriveerd: Gezagv.: C. Ansingh.

In Engeland gearriveerd: Gezagv. J. J. D. Bijlaard; Hfdwtk.: H. Edens Sr.; 2e wtk.: F. A. C. M. van Beek.

In Noorwegen gearriveerd: Hfdwtk.: A. A. Goethart.

TEWERKSTELLINGEN.

- m.s. „Camitia”: Gezagv.: A. A. Oepkes; 4e wtk.: J. de Jong; 5e wtk.: A. van der Zwaan.
m.s. „Crania”: Hfdwtk.: A. Pauw.
s.t.s. „Kalydon”: 3e stm.: P. M. Coté; bootsman: G. F. Veth; timmerman: A. Lankhorst, voorman: C. M. P. Verbeek, pompman: K. Grootendorst; chef hofmeester: H. Verdool; chef kok: J. M. Buurmans.
s.t.s. „Katelysia”: 3e wtk.: P. Driessen.
s.t.s. „Kenia”: 4e stm.: L. J. Schultink; Hfdwtk.: K. G. Visser; 5e wtk.: J. B. Mensert, J. W. C. Willemsen.
s.t.s. „Khasiella”: Gezagv.: J. Kwaadgras; 1e stm.: F. A. de Kaart; 2e stm.: H. H. Hacken; Hfdwtk.: J. C. Veldhoen; 5e wtk.: G. Braak; bootsman: P. W. Wapstra; timmerman: H. J. Breedveld; voorman: A. F. Blaauwikel; pompman: P. Reid; chef hofmeester: H. Vrugt; chef kok: G. Bloem.

s.t.s. „Kopionella”: 1e stm.: G. W. Verboom.

t.e.s. „Koratia”: 4e wtk.: Th. A. van den Kroonenberg.

s.t.s. „Koscicia”: 2e stm.: P. Buisman.

s.t.s. „Kylix”: 5e wtk.: B. P. Becks; Chef kok: P. J. den Breejen.

m.s. „Taria”: 3e wtk.: Jac. v. d. Berg; 5e wtk.: M. A. Romijn.

m.s. „Tibia”: 4e wtk.: H. Th. Nobels.

t.e.s. „Tomocyclus”: Hfdwtk.: J. v. d. Hoek.

s.t.s. „Vasum”: 4e stm.: G. C. van Malland; chef hofmeester: A. Zoutewelle.

Naar de Oost vertrokken: Gezagv.: F. J. Nieuwenhuis, J. v. Westerhoven, A. A. Becu, C. Welboren; 1e stl.: F. ten Brug, T. G. J. Roeten, W. C. M. Immink; 2e stm.: E. F. Beuerle; 3e stl.: P. C. Rakké, J. Renssen, C. Vlas; Hfdwtk.: G. J. Weidema; 2e wtk.: W. C. van Megen, H. Th. de Zwart; 3e wtk.: A. C. van Spijk, A. W. Brakel; 4e wtk.: A. Molderman; 5e wtk.: T. J. Damoiseaux.

Naar de West vertrokken: 3e wtk.: J. Polet.

Geslaagd voor een hoger diploma: 2e stl.: E. F. Beuerle, P. Buisman, dipl. 1e Stm. G.H.V.; 3e stl.: J. Renssen, J. P. Witsen, dipl. 2e Stm. G.H.V., P. J. Bakker, pr. ged. v.h. dipl. 2e Stm. G.H.V.; stm. II.: G. C. van Malland, dipl. 3e Stm. G.H.V.; 2e wtk.: H. M. v. d. Steen, J. D. Viergever, W. J. J. v. d. Berg, J. Prins, dipl. „C” als Scheepswtk., E. M. C. de Vries, theor. ged. v.h. dipl. „C” als Scheepswtk.; 3e wtk.: A. C. van Spijk, H. Th. de Zwart, dipl. „B” als Scheepswtk., J. Heymans, C. L. Fehrmann, theor. ged. v.h. dipl. „B” als Scheepswtk.; 5e wtk.: G. Braak, B. P. Becks, A. van der Zwaan, dipl. „A” als Scheepswtk.; II.wtk.: J. B. van Haaster, A. G. M. van Amelsvoort, A. G. A. van der Pijl, Voorl. Dipl. als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot: 4e stm.: G. C. van Malland; Hfdwtk.: J. D. Viergever; 2e wtk.: H. Th. de Zwart; 5e wtk.: A. G. M. van Amelsvoort, B. H. Ahlers, B. Strijbis, J. A. W. Nolde, A. H. Booms.

Nieuw aangenomen: 4e stm.: L. J. Schultink.

De dienst der Maatschappij verlaten: 3e wtk.: R. Priem; 5e wtk.: J. K. v. d. Lee, W. Veerman, W. Moot, H. Kingma, R. Vatteroth, H. L. v. Amersfoorth.

Met pensioen: Gezagv.: L. Muyskens; Hfdwtk.: A. Balvers; J. L. Marico.

Bevorderd tot: pompman: J. I. van Iwaarden; chef kok: J. M. Buurmans, K. Stigter.

De dienst verlaten: voorman: P. A. Stolk, chef kok: T. Terlouw.

SHELL TANKERS N.V. - WALPERSONEEL

In dienst getreden: mej. M. Steinhaus - sectie CCp, mej. A. den Brabander - sectie CCD.

De dienst verlaten: F. G. de Jong - sectie M.D., mej. E. van Kempen - sectie S.O.

In militaire dienst: O. T. Ramaker - sectie CCD.

Overgeplaatst: D. van Zanen van sectie B.H. naar B.C., D. C. v. d. Bijl van sectie CCd naar K.B.

Gehuwd: 29-4-'58: D. C. v. d. Bijl (sectie K.B.) met mej. H. Hesz.

Geboren: 6-4-'58: Ingrid Gwenny, dochter van J. L. P. v. d. Wiel (sectie I.D.); 20-4-'58: Johan Julius, zoon van P. Gerritsen (sectie I.D.).