

De sierlijke radarmast op de
gloednieuwe Franse Shell-tanker
SIVELLA (draagvermogen ca.
80.000 ton).

Foto: D. Rodenburg.

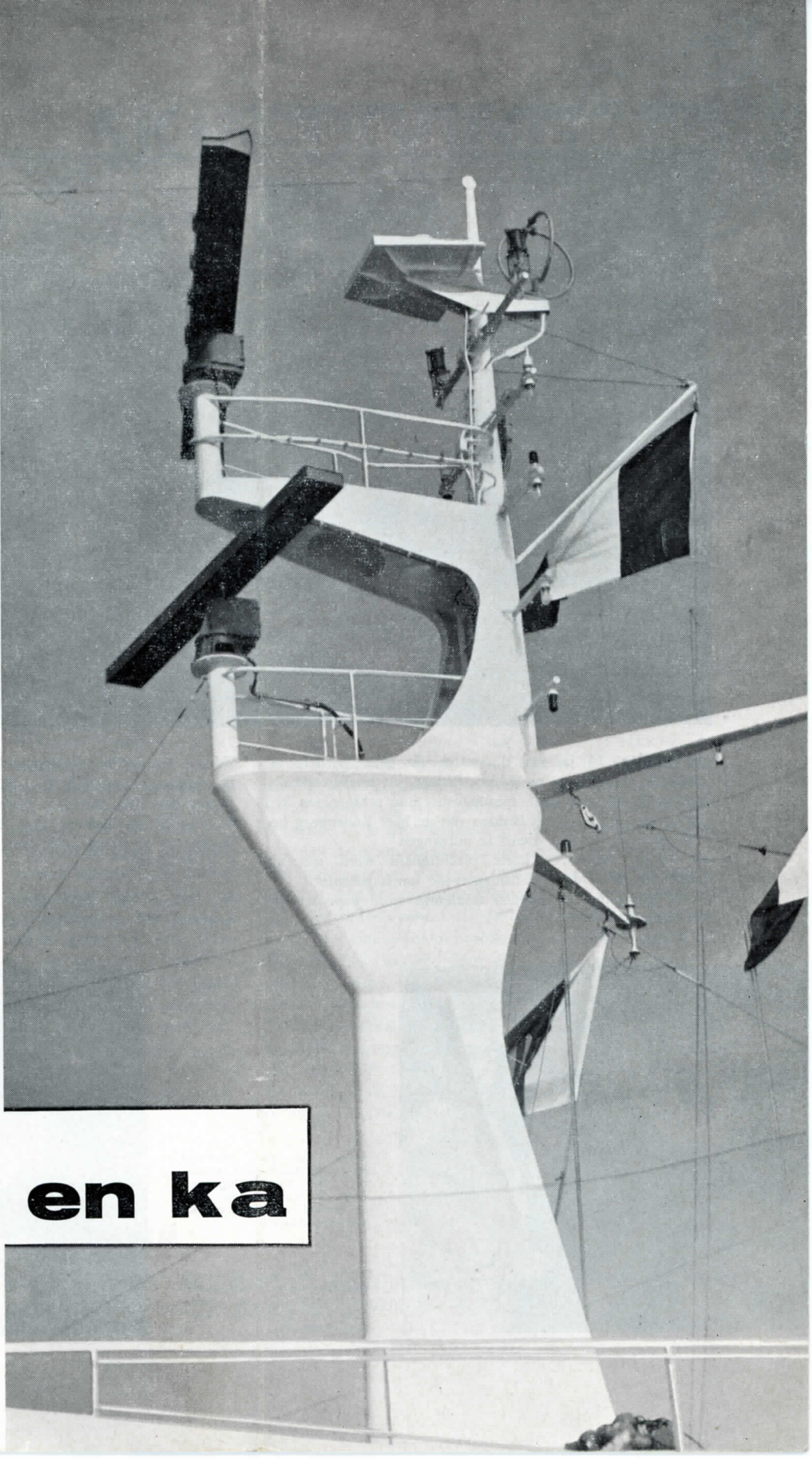
**Maandblad
voor
het
vloot-
en
walpersoneel
van
Shell Tankers
N.V.**

tussen



schip en ka

DERDE JAARGANG
No. 6 — FEBRUARI 1964



ONZE ZILVEREN VLOOTJUBILARISSEN



Op dinsdag, 14 januari jl., waren de gezagvoerders H. Faber, S. J. de Geus en J. W. Pieters, en hoofdwerktuigkundige F. M. Ruizenaar, tezamen met hun echtgenoten, ten kantore genodigd om uit handen van de heer Rodenburg het embleem voor 25 jaar dienst te ontvangen.

Na afloop van deze korte plechtigheid werd met de directie en de beide fleet-managers de lunch gebruikt.

Na de uitreiking der gouden emblemen werd bovenstaande foto gemaakt.

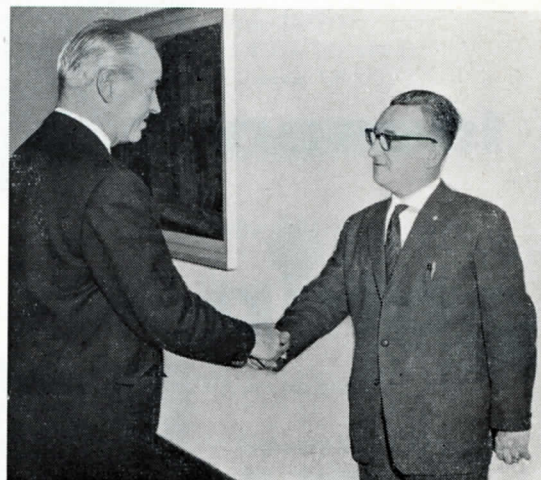
V.l.n.r. de heer Th. F. Prause, kaplt. J. W. Pieters, hwtk. F. M. Ruizenaar, mevr. S. P. Faber-Van der Valk, de heer L. F. van den Belt, mevr. J. Pieters-Schipper, kaplt. H. Faber, de heer D. Rodenburg, kaplt. H. Bakker, de heer G. den Bakker, ir. A. Oosterveld, mevr. Q. de Geus-Meek en kaplt. S. J. de Geus.

Wij missen op deze foto mevr. J. T. Ruizenaar-Van Leeuwen, die tot haar spijt niet aanwezig kon zijn.

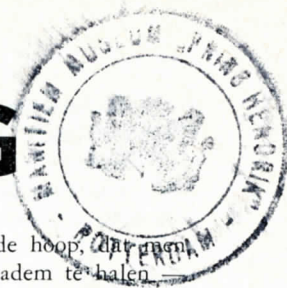


Links: Het doet mevrouw Faber kennelijk veel genoegen dat haar echtgenoot, kaplt. H. Faber, in het bezit is gesteld van zijn gouden dienst-embleem.

Rechts: De heer Rodenburg complimenteert hoofdwerktuigkundige F. M. Ruizenaar met zijn kwart eeuw Shell-dienst.



Het gevaar van SKIN-DIVING



Gedurende de laatste tijd neemt onder de bemanning der Koopvaardij schepen het aantal beoefenaars van de sport „skin-diving” sterk toe. Aangezien deze sport lang niet ongevaarlijk is en aan de Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart reeds twee verdrinkingsgevallen — in scheepswembaden — werden gemeld, komt het mij zeer noodzakelijk voor u over deze vorm van sport en de er aan verbonden gevaren het een en ander te vertellen.

De sport skin-diving is mij — als groot zwemliefhebber — zeker niet onbekend, maar toch heb ik ook mijn inlichtingen ingewonnen bij experts, zoals de Luitenant ter Zee-arts belast met het geneeskundig toezicht op de duikeropleiding bij de Koninklijke Marine. Voor de waardevolle inlichtingen aan mij verstrekt ben ik zeer dankbaar.

Wat is skin-diving? Skin-diving is duiken zonder ademhalingsapparaat. Als men dit beoefent dan kan het in de bedoeling liggen om een zo groot mogelijke afstand onder water te zwemmen en deze afstand door oefening te vergroten.

Iedere zwemmer moet weten, dat hij langere tijd onder water kan zwemmen. Bij een der officiële zwemproeven voor gevorderden is het zelfs voorgeschreven, dat men een bepaald aantal schoteltjes, die op de bodem van het zwembad liggen, moet kunnen opduiken. Het popduiken bij reddend zwemmen maakt het ook noodzakelijk dat men langere tijd onder water kan blijven. Weet een zwemmer dat hij dit kan, dan voelt hij zich meer vertrouwd met het water en zal hij niet zo gauw in paniek geraken als hij — door de omstandigheden gedwongen — eens wat langer onder water moet blijven. Het beoefenen van het onderwater zwemmen moet echter steeds onder vakkundig toezicht gebeuren. Het skin-diven kan ook van pas komen als men met een bril en schnorkel gewapend, tracht met behulp van het „harpoen-geweer” vissen te schieten. Wordt men een voldoende grote vis gewaar, dan duikt men onder water om vanuit de meest geschikte positie het geweer „af te vuren” en hiervoor is het vaak noodzakelijk, dat men lang — zonder te kunnen ademhalen — onder water blijft.

Men beoefent nu het skin-diven in de hoop, dat men hierdoor de tijd dat men — zonder adem te halen — onder water kan blijven, kan verlengen. Het verlengen van deze tijdsduur tracht men te bereiken met hyperventilatie. Dit laatste is echter een groot gevaar. Ik zal trachten u uit te leggen waarom.

Alvorens onder water te duiken staat de skin-diver op de rand van het zwembad te hyperventileren. Hij ademt dus vele malen diep in en uit. Hierdoor wordt het CO₂ (kooldioxyde) gehalte in de longen gering en het O₂ (zuurstof) gehalte wordt vergroot. Als men dit lang doet, dan kan met name het CO₂ gehalte van de lucht in de longen zeer gering worden. De man duikt nu in het water en tracht b.v. 40 à 50 m onder water te zwemmen. Hij zal dit snel doen en dit zal hem ongeveer 2½ liter zuurstof kosten. Deze hoeveelheid is meer dan de longen bij de start kunnen bevatten. Al zwemmende zal hij zijn O₂ voorraad dus gaan opgebruiken. De hoeveelheid O₂ in het bloed zal zeer gering worden. Dit vormt echter niet de ware prikkel tot ademhalen. Die moet geleverd worden door een hoog CO₂ gehalte van het bloed. Door de verbranding wordt het CO₂ gevormd en dit gaat vrij snel bij een dergelijke lichamelijke inspanning, maar het CO₂ gehalte van de lucht in de longen is zo gering, dat het bloed de gevormde CO₂ gemakkelijk in de longen kwijt kan en het CO₂ gehalte van het bloed stijgt dus niet snel en de prikkel tot ademhalen wordt nog niet geleverd. Dit nu is een kritiek moment. Er is gebrek aan O₂, maar de zuurstof wordt nog niet door ademhaling in de longen gebracht.

Het hersenweefsel, dat grote behoefte heeft aan zuurstof, lijdt hier het eerste onder. Ook kan het hartspierweefsel er onder lijden, vooral als de bloedvoorziening van het hart, door nauwe of abnormale vaten toch al gering is. Deze weefsels kunnen door dit zuurstofgebrek aanzienlijk beschadigd worden en de gezondheid wordt dus ernstig benadeeld. Het kan echter nog verder gaan. Komt de prikkel tot ademhalen nog niet of wordt deze na harde training, door grote wilskracht nog onderdrukt, dan daalt het O₂ gehalte van het bloed nog verder. Besluit de skin-diver eindelijk naar de oppervlakte terug te keren, dan stopt hij met ingespannen zwemmen, de

MEDEDELING VAN DE DIRECTIE

De heer H. van Waasdijk heeft op 2 januari jl. zijn werkzaamheden op ons kantoor hervat en is voorshands met een speciale opdracht voor de Chef Personeelsbeheer belast.
Rotterdam, januari 1964
(w.g.) D. RODENBURG

spieren verslappen, de bloedvaten in de spieren lopen vol met bloed, dat dus tijdelijk onttrokken wordt aan de circulatie.

Nu wordt het hersenweefsel nog slechter met O₂ voorzien. Behalve dat het bloed een veel te geringe hoeveelheid O₂ bevat, wordt het hersenweefsel nu ook door te weinig bloed doorstroomd, dit brengt het O₂ gebrek van dit zeer gevoelige weefsel tot een maximum en bewusteloosheid treedt op. De zwemmer zal dan bewusteloos aan de oppervlakte komen drijven. Wordt hij nu snel gered en kan er een goede kunstmatige ademhaling worden toegepast en de bloedsomloop bevorderd worden, dan is hij nog wel te redden. Het moet echter zeer vlug gebeuren, want zijn toestand gaat snel achteruit en het zal steeds moeilijker worden om hem weer tot bewustzijn te brengen.

De hele situatie kan nog gevaarlijker worden als men na hyperventilatie onderduikt en niet alleen lang onder water tracht te blijven, maar ook nog een behoorlijke diepte — b.v. 15 m — tracht te bereiken. Op deze diepte wordt de lucht in de longen, door de druk van het water op de borstkas samengeperst en bemerkt men het verminderde zuurstofgehalte van het bloed niet zo snel. Zo gauw als men nu weer naar de oppervlakte tracht te komen, vermindert de waterdruk en wordt het O₂ ge-

brek kritiek, bewusteloosheid treedt in en vaak bereikt de duiker het wateroppervlak niet eens.

Gelukkig heeft men in het zwembad aan boord geen kans om diep te duiken, anders waren er waarschijnlijk nog meer slachtoffers gevallen.

Het zal u duidelijk zijn, dat skin-diving zonder meer een sport is waarvan de beoefening moet worden afgeraden, terwijl skin-diving na hyperventilatie als levensgevaarlijk moet worden aangemerkt. De beoefening van deze laatstgenoemde vorm van skin-diving moet dus met grote nadruk worden afgeraden en indien dit als training voor een duiker eventueel noodzakelijk geacht zou worden, dan mag dit alleen worden beoefend onder toezicht van een ter zake kundige arts. Elke vorm van skin-diving mag trouwens alleen onder toezicht van een geoefend zwemmer en duiker geschieden.

Het komt mij dus verstandig voor als wij ons aan boord, als we daartoe gelegenheid hebben, beperken tot een verfrissend en de gezondheid bevorderend bad en ons onthouden van dergelijke, de gezondheid bedreigende, buitenissigheden als skin-diven.

A. Bakker, arts
Medisch adviseur
van de Inspecteur-Generaal
voor de Scheepvaart.

JEUGDIGE MENSENREDDER ONDERSCHIEDEN

Op 23 september 1963 wilde Capt. C. Mac Kellar Young, gezagvoerder van de circa 18.000 ton metende Britse Shell-tanker SAN FLORENTINO, zijn schip, dat op de boeien lag in de Nieuwe Maas, langs de

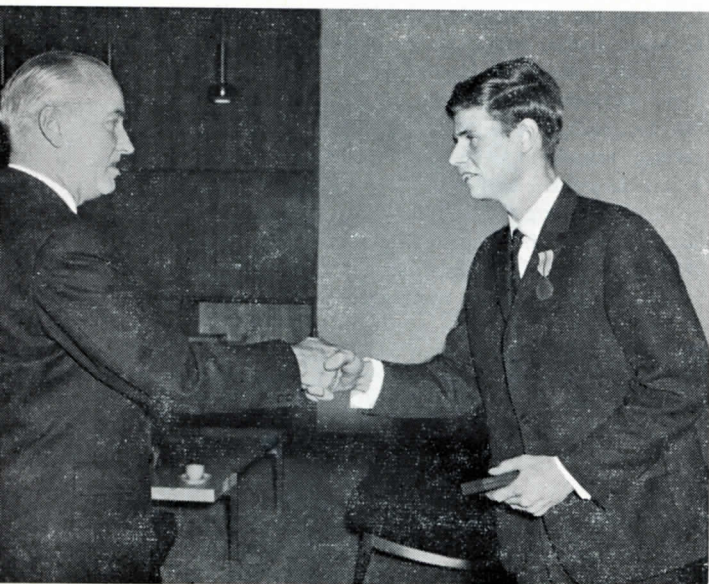
loodsladder verlaten om met een motorboot naar de wal te gaan, toen hij een handgreep miste en een val van bijna vijf meter maakte. Hij sloeg met zijn gezicht tegen de rand van het langs de tanker gemeerde werkschip „Jan Willem” en viel bewusteloos in het water.

De heer W. R. P. Poot, die zich aan boord bevond van de langs zij van het werkschip liggende motorboot „Startax”, zag het ongeluk gebeuren. Hij bedacht zich geen moment en sprong de drenkeling na, ondanks het feit dat er een zware ebstroom liep die hem noodlottig had kunnen worden.

Hij slaagde erin een boei, die van de SAN FLORENTINO te water was gegooid, bij de in levensgevaar verkerende kapitein te brengen, en diens hoofd en armen door de boei te werken.

Vervolgens lukte het de heer Poot, ondanks de gevaarlijke positie waarin hij zich bevond, zijn knie in de maagstreek van de drenkeling te brengen en zo het naar binnen gekomen water bij hem naar buiten te drukken.

Een ondertussen toegeschoten motorboot wist beiden uit



De heer Rodenburg complimenteert de heer W. R. P. Poot, nadat hij hem de bronzen medaille met inscriptie van het Carnegie heldenfonds had opgespeld.



Mr. S. G. Read, Managing Director van Shell Tankers (U.K.) Ltd., overhandigde de heer Poot, naast een bedrag onder couvert, een gouden horloge met inscriptie.

het water te halen. Capt. Mac Kellar Young, die zonder het moedig optreden van de heer Poot zeker zou zijn verdronken, werd naar het gemeenteziekenhuis te Schiedam vervoerd, waar hij met een kaakfractuur ter verpleging werd opgenomen. Na hersteld te zijn, keerde hij in begin oktober naar Engeland terug, waar hij inmiddels weer het commando van de SAN FLORENTINO op zich heeft genomen.

Om zijn moedig gedrag en bovenal zijn daad van menselijkheid werd de heer Poot door het Carnegie heldenfonds de bronzen medaille met inscriptie toegerekend. Namens dit fonds werd hem deze medaille tijdens een korte plechtigheid in het Shell-Gebouw op 21 januari jl. door onze Directeur, de heer Rodenburg, opgespeld, nadat deze de kranige reddingsactie van de heer Poot in de herinnering had teruggeroepen. Vervolgens werd het woord gevoerd door Mr. S. G. Read, Managing Director van Shell Tankers (U.K.) Ltd. te Londen, die de heer Poot uit erkentelijkheid voor zijn menslievend hulpbetoon aan een gezagvoerder van een onder Britse vlag varende Shell-tanker bewezen, een gouden horloge met inscriptie en een bedrag onder couvert aanbood.

„It has given me much pleasure to come across to Rotterdam”, aldus Mr. Read, „to present to Mr. W. R. P. Poot on behalf of the management of Shell Tankers (U.K.) Ltd. a small token of their appreciation of his

brave act in rescuing our Captain Mac Kellar Young in Rotterdam last September. I would also like to convey to him the thanks of the complement of the SAN FLORENTINO and of all the officers and men of the Shell Fleet who so frequently come to your great port of Rotterdam, for his resourcefulness and quick action in performing his brave deed, and to wish him from us all a long and happy life.”

Nadat de heer Poot een woord van dank tot beide sprekers had uitgesproken, werd de bescheiden 21-jarige mensenredder, die door al het eerbetoon allerminst van zijn stuk raakte, door alle genodigden met een hartelijke handdruk geluk gewenst, waarna men nog enige tijd in goedmoedelijke sfeer bleef napraten.

Onder de genodigden bevond zich ook de Directeur van Watertaxi Service „Star”, de heer J. H. van den Bosch, bij wie de heer Poot in dienst is.

Wij willen niet nalaten ook van deze plaats de heer Poot onze welgemeende gelukwensen aan te bieden met de eervolle onderscheiding welke hem zo welverdiend werd toegekend.

Mededeling van de Directie

Nieuwe offerte-aanvraag voor tanker-nieuwbouw

De Koninklijke/Shell Groep heeft op 15 februari jl. bij verschillende grote scheepswerven in Nederland en in het buitenland prijsopgave gevraagd voor de bouw van een aantal 65.000 ton deadweight motor-tankschepen en stoomturbine-tankschepen voor oplevering in het tweede halfjaar 1966.

Het is de bedoeling dat deze schepen na oplevering zullen worden toegevoegd aan de Shell-vloten onder Nederlandse, Engelse, Duitse of Franse vlag.

Rotterdam, februari 1964

(w.g.) D. RODENBURG

Redactiecommissie :

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

tussen schip en ka

Administratie :
Mej. J. F. Schilt

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



OLIE

IN HET MIDDEN OOSTEN

Bijna iedere dag is er nieuws op de voorpagina omtrent gebeurtenissen in het Midden-Oosten, een gebied van groot belang voor ons in de olie-industrie. Het hieronder volgende artikel geeft enkele bijzonderheden omtrent de activiteiten van Groepsmaatschappijen in dit deel van de wereld.

Een van de meest opvallende kenmerken in de geschiedenis van de wereldolie in de laatste 15 jaren is wel de enorme groei van het Midden-Oosten geweest als olie-winnings- en olie-exporterend gebied.

De produktie in 1962 steeg tot ongeveer 6,3 miljoen barrels per dag (315 miljoen ton per jaar), een kwart van de totaal in de wereld beschikbaar komende hoeveelheid; de betekenis van het gebied voor de toekomst blijkt wel duidelijk als men beseft dat ongeveer twee derde van de tot dusverre bewezen wereld-oliereserves, buiten de Chinees-Russische invloedssfeer, in dit gebied is gelegen.

In 1962 importeerde Europa ongeveer de helft van de produktie van het Midden-Oosten; thans is ongeveer 70% van de in Nederland ingevoerde olie uit het Midden-Oosten afkomstig.

Waar komt de olie vandaan?

Wanneer men spreekt over het Midden-Oosten bedoelt men gewoonlijk het gebied dat zich uitstrekt van het oostelijk deel van de Middellandse Zee tot Iran en zuidelijk daarvan naar het Arabisch schiereiland.

De vier voornaamste olieproducerende landen in dit gebied zijn Kuweit, Saoedi Arabië, Iran en Irak. Bovendien wordt olie gewonnen in en vindt export plaats — weliswaar op kleinere schaal, maar toch nog in belangrijke hoeveelheden — uit Qatar, Bahrein en Abu Dhabi, uit welk laatste land de eerste olie in het midden van 1962 werd verscheept.

Ook Turkije en Egypte produceren olie, welke gebruikt wordt om in plaatselijke behoeften te voorzien; betrekkelijk kleine hoeveelheden olie zijn in Syrië gevonden.

Syrië, Jordanië en de Libanon spelen een belangrijke rol als doorvoerlanden, aangezien de pijpleidingen waardoor de olie vanuit Saoedi-Arabië en de velden in Irak naar

de Middellandse-Zeehavens wordt gepompt, door deze landen voeren.

Wanneer is dit alles begonnen?

Reeds sedert bijbelse tijden weet men dat in dit gebied olie aanwezig is, maar pas 62 jaar geleden werd de eerste olie-concessie in het Midden-Oosten door de Sjah van Perzië gegund aan William Knox D'Arcy. In 1908, na 7 jaar teleurstellende exploratie, toen de financiële hulpbronnen van d'Arcy nagenoeg uitgeput waren, werd op de plek waar zich een vuurtempel uit de oudheid verheft, te Masjid-i-Sulaiman, olie gevonden op een diepte van 1180 voet. Nog steeds wordt op dit terrein olie gewonnen. De d'Arcy concessie werd in het daarop volgende jaar overgenomen door de Anglo-Persian Oil Company, thans bekend als British Petroleum.

Inmiddels had in het nabije Irak een rapport van G.S. Gulbenkian omtrent de olievooruitzichten belangstelling

gewekt en o.a. de Shell trad ten tonele. Nadat onderhandelingen waren aangeknoopt vormden de Shell en anderen de Turkish Petroleum Company, waaruit de Iraq Petroleum Company Limited is ontstaan, thans een van de drie geassocieerde maatschappijen die in Irak werkzaam zijn.

In 1927 bleef een aangeboorde oliebron te Baba Gurgur, ten noorden van Kirkuk, gedurende een week een wilde put; daarna werd de I.P.C. de bezitter van een van de grootste olievelden ter wereld.

De eerste tien jaar na de tweede wereldoorlog, toen de vraag naar olie in de wereld zo zeer toenam, werden de olievelden in het Midden-Oosten een voorname factor in de wereldproductie. Dit belangrijke oliegebied is bijna geheel ontwikkeld door de internationale oliemaatschappijen, die Britse, Amerikaanse, Nederlandse en Franse belangen vertegenwoordigen; verscheidene maatschappijen vormden deelgenootschappen vanwege de buitengewoon hoge kosten en de ondervonden moeilijkheden. Tot 1949 werden de meeste concessies voor beschikbaar gekomen terreinen op het vaste land door deze oliemaatschappijen verkregen krachtens overeenkomsten op lange termijn; sedertdien zijn er, grotendeels aan andere maatschappijen, concessies verleend, waaronder concessies voor arealen in zee, vóór de kust; van hen hebben de Japanse maatschappijen in het gebied van Saoudi-Arabië — Kuwait Neutrale Zone het meeste succes geboekt.

Wat is het belang van de Shell in het Midden-Oosten?

Door deel te nemen in gezamenlijk opererende ondernemingen, door werkzaamheden die geheel voor eigen rekening geschieden en door middel van speciale leveringscontracten op lange termijn, is het aandeel van de

Groep in de totale olieproductie in het Midden-Oosten op het ogenblik ongeveer 20%, dat is ongeveer 1¼ miljoen barrels per dag (62,5 miljoen ton per jaar). Dit is meer dan de helft van de totale ruwe olie die door Groepsmaatschappijen buiten de Verenigde Staten van Noord-Amerika wordt verhandeld.

Hieronder volgen enige bijzonderheden omtrent die activiteiten in het Midden-Oosten waarbij de Groepsmaatschappijen een direct belang hebben:

IRAN. De maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep hebben een aandeel van 14% in het Iraanse Consortium, dat in 1954 werd opgericht. De andere leden van het Consortium zijn: British Petroleum 40%, vijf grote Noordamerikaanse oliemaatschappijen 35%, Cie. Française des Pétroles 6% en vijf kleinere Noordamerikaanse maatschappijen 5%.

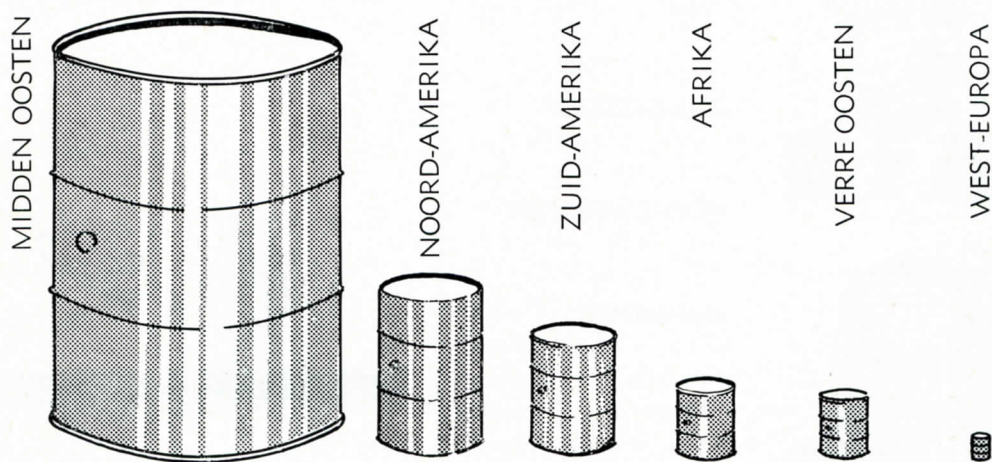
Er zijn twee werkmaatschappijen: de Iranian Oil Exploration and Producing Company, wier werkzaamheden de olievelden, pijpleidingen en laadhavens omvatten, en de Iranian Oil Refining Company die de raffinaderij te Abadan exploiteert.

De productie in Iran bedroeg in 1962 1,3 miljoen barrels per dag (65 miljoen ton per jaar).

IRAK. De Iraq Petroleum Company Limited en de daarmee geassocieerde maatschappijen produceren en exporteren ruwe olie. De maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep hebben een aandeel van 23¾ %, evenals de British Petroleum, Near East Development Corporation (50% Standard of New Jersey en 50% Socony Mobil Oil Co.) en de Cie. Française des Pétroles. De overblijvende 5% is in bezit van Participations and Explorations Corporation, die optreedt namens de Gulbenkian Foundation.

(vervolg op pagina 10)

Tot dusverre bewezen wereld-oliereserves (buiten het Chinees-Russische blok)



MILJOEN BARRELS	194.000	36.000	24.000	12.000	11.000	2.000
MILJOEN TON	27.715	5.145	3.430	1.715	1.570	285

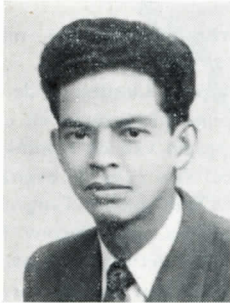
Seismische primeur

Er is plotseling een enorme bedrijvigheid ontstaan op en rond onze Waddeneilanden, die het tot voor kort van hun zomerse status als recreatiegebied moesten hebben, en waar — naar men vermoedt — wel eens aardolie of aardgas in de bodem zou kunnen zitten. Ook de N.V. Nederlandse Aardolie Maatschappij, waarin Shell voor 50% participeert, is momenteel

met een intensief seismisch onderzoek in „ons hoge noorden“ bezig.

Daarbij maakt de N.A.M. gebruik van twee helikopters en verder vindt dit onderzoek op een dusdanige wijze plaats, dat op dit gebied niet alleen van een Nederlandse primeur, maar voor zover bekend zelfs van één van wereldformaat sprake is. In wezen verschilt de werkwijze bij deze operatie niet van het gebruikelijke seismische onderzoek. Deze methode houdt in, dat een kleine lading tot ontploffing wordt gebracht en de aldus ontstane trillingen worden geregistreerd.

Hoe doet de N.A.M. dit nu in het Waddengebied? De eerste helikopter, waarin zich een registreerinstrument bevindt, sleept laagvliegend boven het zee-oppervlak een kilometerlange meetkabel door het water achter zich aan. Deze kabel bevat hydrofoons, fijngevoelige instrumentjes, waarmee men de trillingen opvangt. De tweede helikopter vliegt op geringe hoogte naast de



H. BAX

DE PER

1 JANUARI

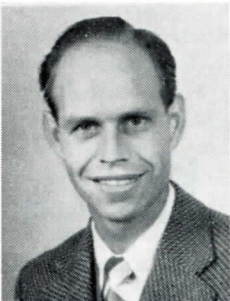


P. DRIESSEN

1964

AANGESTELDE

HOOFDWERKTUIG-

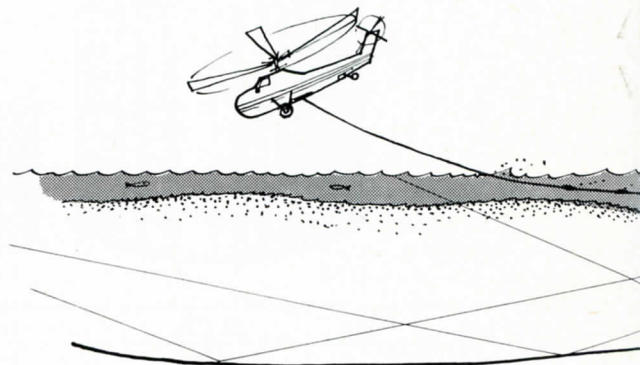


G. W. VAN ESSEN

KUNDIGEN

in het V

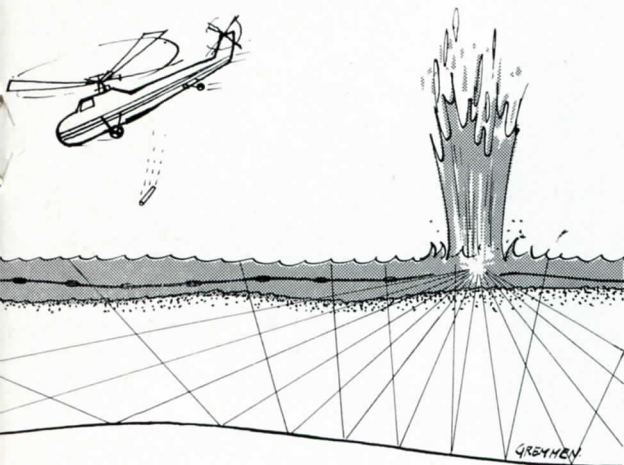
Schematische voorstel





Waddengebied

ag van de werkwijze



voortgesleepte meetkabel en op gezette tijden depo-
neert hij naast de kabel explosieve ladingen, die even
later — zodra de helikopter op veilige afstand is ge-
komen — ontploffen.

Een ingewikkeld apparaat zorgt voor de registratie
van de trillingen; het resultaat wordt tenslotte op een
langgerekte strook film, het zogenaamde seismogram,
zichtbaar gemaakt. Dit vormt de basis voor de verdere
interpretatie van het structurele reliëf van de diepe
ondergrondse lagen.

Vanzelfsprekend moet de plaats van de schotpunten
nauwkeurig worden vastgelegd. Hiervoor wordt gebruik
gemaakt van een radiografische Decca-plaatsbepaling,
waarvan de zenders in Groot Brittannië, Denemarken en
Nederland staan opgesteld. Door inschakeling van deze
helikopters kunnen thans gebieden worden bewerkt,
welke normaal vrijwel onbereikbaar zijn.

Overgenomen uit: Van Alle Markten, perso-
neelsblad van Shell Nederland Verkoopmij N.V.

(vervolg van pagina 7)

De productie in Irak bedroeg in 1962 ongeveer 1 miljoen barrels per dag (50 miljoen ton per jaar).

QATAR. De Qatar Petroleum Company Limited, waarvan de aandelen in dezelfde verhouding als van de Iraq Petroleum Company Limited in eigendom zijn, wint olie uit een olieveld dat in 1939 is ontdekt. In 1962 bedroeg de productie van deze maatschappij ongeveer 186.000 barrels per dag (9,3 miljoen ton per jaar).

De Shell Company of Qatar Limited, 100% eigendom van maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep, verkreeg in 1952 een concessie voor boring vóór de kust en de plannen om dit jaar een langdurige productieproef in het Idd-el-Shargi terrein te nemen, zijn verbeterd; dit veld ligt 50 mijl ten oosten van Doha, in de zee.

ABU DHABI. De Abu Dhabi Petroleum Company Limited, ook in eigendom in dezelfde verhouding als de Iraq Petroleum Company Ltd., is van plan om dit jaar te beginnen met de export van olie uit het door deze maatschappij geëxploreerde Murban veld.

KUWEIT. De Kuwait Shell Petroleum Development Company Limited, 100% eigendom van de Koninklijke/Shell Groep, verricht exploratieboringen in de 1500 vierkante mijl grote concessie gelegen vóór de kust, welke concessie in 1961 werd verkregen. Een tweede booreiland werd aan het eind van 1962 in gebruik genomen.

De Shell Co. of Kuwait Ltd. koopt grote hoeveelheden Kuwait crude oil aan — meer dan een half miljoen barrels per dag (25 miljoen ton per jaar) — krachtens

Feiten en cijfers

Het Midden-Oosten levert een kwart van de totaal op de wereld beschikbaar komende hoeveelheid ruwe olie.

Door deelneming aan de exploratie en door aankoop verkrijgen de Groepsmaatschappijen ongeveer 1¼ miljoen barrels ruwe olie per dag (62,5 miljoen ton per jaar) uit het Midden-Oosten.

De grootste olieproducent in het Midden-Oosten is KUWEIT, met een gemiddelde dagproductie in 1962 van meer dan 1,8 miljoen barrels (90 miljoen ton per jaar). Op de tweede plaats kwam SAOEDI ARABIË met 1,5 miljoen en op de derde plaats IRAN met 1,3 miljoen barrels per dag (respectievelijk ongeveer 75 en 65 miljoen ton per jaar).

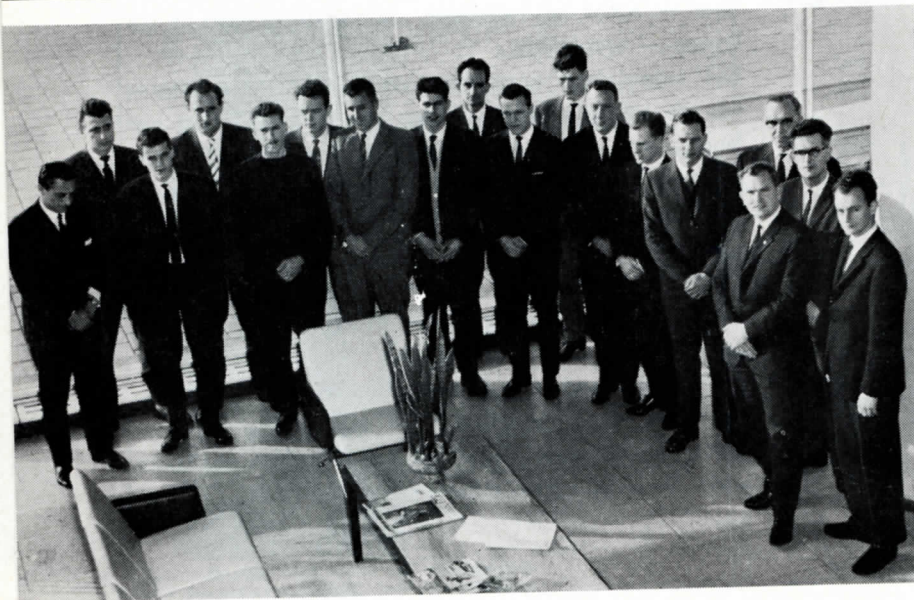
Aandelen in de opbrengst alsmede belastingen leveren de producerende en uitvoerende landen in het Midden-Oosten tijdens 1962 een totaal bedrag van bijna £ 600 miljoen op.

68% van de bewezen wereld-oliereserves — buiten de Chinees-Russische invloedssfeer — ligt in het Midden-Oosten.

een overeenkomst op lange termijn met de Gulf Kuwait Company.

TURKIJE. De N.V. Turkse Shell, ook in haar geheel eigendom van de Groep, beheert een klein olieveld en heeft een belang van 27% in een raffinaderij met een productie van 65.000 barrels per dag (3,25 miljoen ton per jaar) te Mersin.

MUSKATE en OMAN. De Petroleum Development (Oman) Limited, waarin de Groep een belang heeft van 85%, verricht exploratieboringen.



32e Vlootstafcursus (13 t/m 20 januari 1964)

Aan deze cursus werd door 14 officieren deelgenomen. Op de foto v.l.n.r.:

1. Kapt. H. Aschmoneit - cursusleider
2. B. Strijbis - 4e werktuigkundige
3. N. Venendaal - 3e stuurman
4. W. Vroling - 4e werktuigkundige
5. J. P. L. Marcussen - 4e werktuigkundige
6. J. A. de Groot - 4e werktuigkundige
7. P. F. L. Schölvinc - 3e stuurman
8. R. A. Risseuw - 4e werktuigkundige
9. L. C. Spoon - 3e werktuigkundige
10. W. C. v. d. Pluym - 4e werktuigkundige
11. G. Braak - 4e werktuigkundige
12. Kapt. C. J. v. d. Weyer - docent
13. J. D. B. Ewers - 4e werktuigkundige
14. M. de Graaf - 3e stuurman
15. J. de Rooy - docent
16. O. K. Nicolai - 2e werktuigkundige
17. M. Pronk, sectie DFP/13
18. J. H. F. Franken - 3e stuurman

KWEKELINGEN

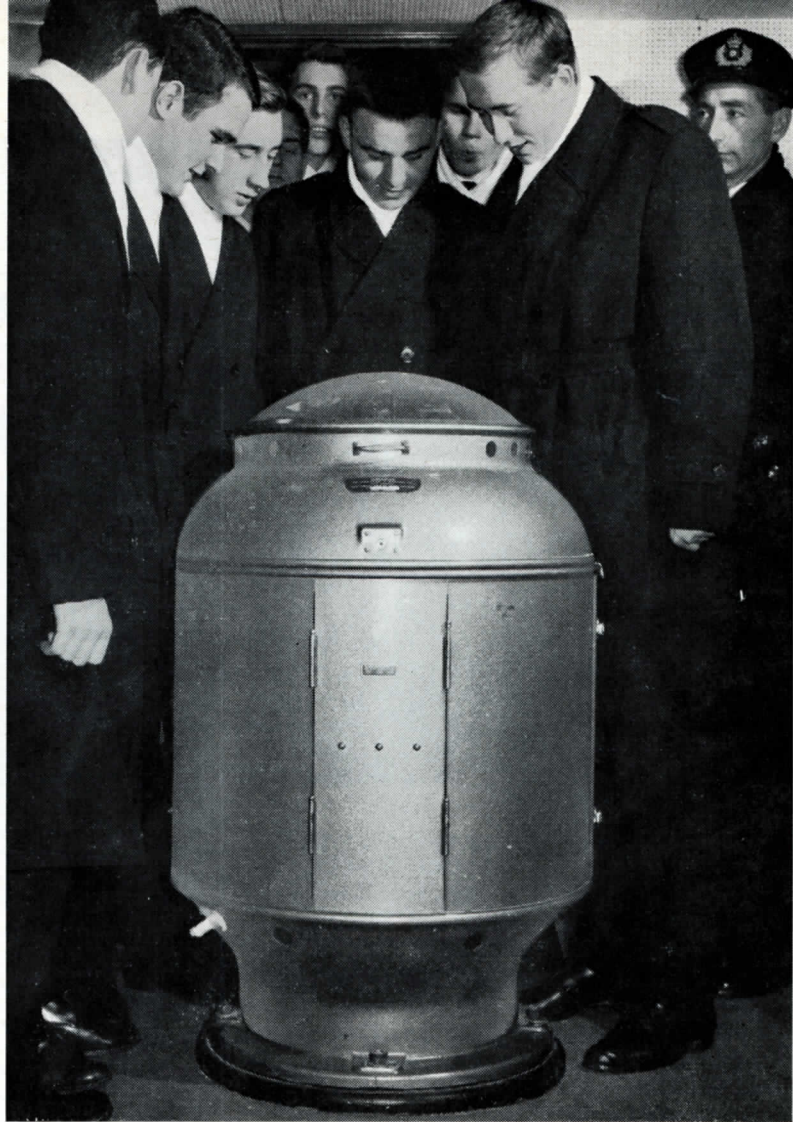
BEZOCHTEN

DE SEPIA

Op 15 januari jl. brachten 24 leerlingen van de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam een bezoek aan het s.s. SEPIA, dat bij de N.D.S.M. aan de schoonmaaksteiger lag. De kwekelingen, begeleid door de tweede officier A. Diephuis en de bootman F. Dieckmann, werden in twee groepen gesplitst, die respectievelijk onder leiding van onze eerste stuurlieden P. Buisman en C. E. van 't Woudt, een rondgang over het schip maakten.

Uiteraard stond bij de adspirant-stuurlieden het stuurhuis in het middelpunt van de belangstelling. Met de lodicator in het kantoor van de stuurman werd een gefingeerde lading ingenomen en werden de diepgangen voor en achter berekend.

Na een kopje koffie in de salon met de gezagvoerder en eerste stuurman van de SEPIA — kapt. L. H. de



Vries en 1e stm. G. Heising — werd de gure oostenwind weer getrotseerd en de rondgang voltooid met een bezoek aan de machinekamer, het zwembad en de bak.

Hoe zeer de excursie in de smaak viel bleek wel uit het feit dat deze op algemeen verzoek met een half uur verlengd werd.

Te kwart voor twaalf keerden de bezoekers per bus terug naar de kweekschool, waar zij nu uit eigen aanschouwing kunnen getuigen dat de slagzin „Bij de Shell vaar je wèl” allerminst een loze kreet is.

Boven: Rondom het gyrokompas.

Links: Had de brug de grote belangstelling van de kwekelingen, de kombuis had dat niet minder!

KINDER- KAMPEN 1964



Het vaarkamp „Anja” in 1963

Zoals in het decembernummer reeds gepubliceerd werd, zullen er in de komende zomer weer kinderkampen worden gehouden in verschillende plaatsen in ons land, t.w. Ommen, Kootwijk, Doorn, Nunspeet, Vierhouten en Bennekom.

Elk kamp duurt twee weken en wordt gehouden in bestaande kamphuizen, welke gedurende de kamperperiode geheel te onzer beschikking staan. Een kamp telt 60 à 80 deelnemers, jongens en meisjes in de leeftijd van 8 t/m 12 jaar.

Ver weg van „air pollution” . . .



In het kamp worden zij in jongens- en meisjesgroepen naar leeftijd ingedeeld en elke groep heeft zijn eigen leider of leidster, terwijl de hoofdleiding de zorg heeft voor het totale kamp.

Voor de twaalfjarige jongens en meisjes wordt er bovendien een vaarkamp gehouden. De deelnemers van dit kamp zijn gedurende twee weken aan boord van een schip, dat een reis door een deel van Nederland maakt, n.l. Utrecht, Arnhem, Deventer, Lemmer, Grouw, Leeuwarden, Harlingen, Terschelling, Enkhuzen, Hoorn, Utrecht. Aangezien in dit kamp veel wordt gezwommen is een zwemdiploma voor de deelneming vereist.

Indien U belangstelling hebt voor een van deze kampen en onverhoopt geen formulier mocht hebben ontvangen, dan kunt U zich wenden tot de plaatselijk-vertegenwoordigster der Commissie Kinderkampen Shell Tankers Rotterdam, Mej. M. G. Pauptit, Shell-Gebouw, kamer 105, toestel 120.

De kampen worden gehouden te:

Ommen, 18 juli tot 1 augustus en 1 augustus tot 15 augustus;

Doorn, 18 juli tot 1 augustus en 1 augustus tot 15 augustus;

Kootwijk, 18 juli tot 1 augustus en 1 augustus tot 15 augustus;

Nunspeet, 18 juli tot 1 augustus;

Vierhouten, 1 augustus tot 15 augustus;

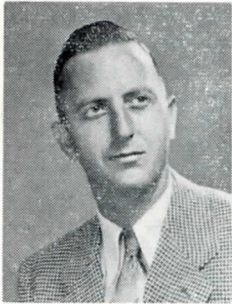
Bennekom, 1 augustus tot 15 augustus;

Vaarkamp, 3 augustus tot 15 augustus.

RECTIFICATIE

Het slot van het artikel betreffende de *berziening van de maritieme organisatie in Londen* zou de indruk kunnen wekken dat de organisatie van de Marine Coördinator alleen in de Britse Shell-organisatie het centrale punt is met betrekking tot economische en technische ontwikkelingen op scheepvaartgebied. Vanzelfsprekend is zij dit echter voor de Koninklijke/Shell Groep als geheel.

onze vloot- jubilairissen



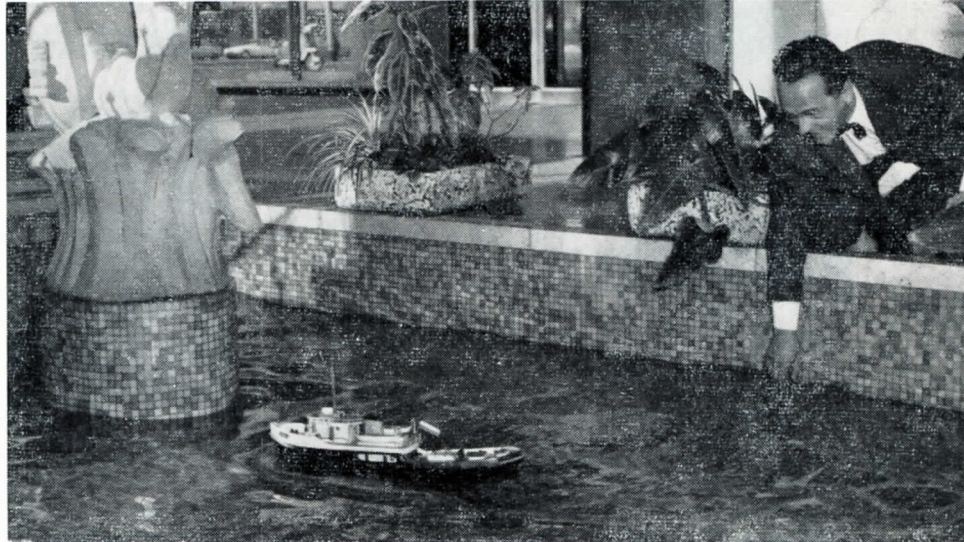
A. A. VAN INGEN
Gezagvoerder
1939 — 15.2 — 1964



J. P. M. DE LEEUWERK
2e werktuigkundige
1939 — 15.2 — 1964



H. VRUGT
Chef hofmeester
1954 — 8.2 — 1964



Onlangs is van onze heer W. N. Wouters, een der redacteurs van dit blad, een kwaliteit aan het licht getreden, die wij achter hem, als beëdigd vertaler en correspondent, niet hadden gezocht. Hij blijkt namelijk in zijn vrije uren een enthousiast scheepsmodelbouwer te zijn, waarvan hij ons onlangs het bewijs heeft geleverd aan de hand van een door hem gebouwd model van de sleepboot SUGI, destijds eigendom van de N.V. Dordtsche Petroleum Maatschappij, die velen op onze vloot zich nog zullen herinneren.

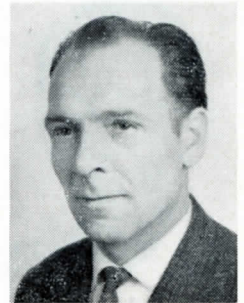
De heer Wouters kon het niet laten zijn model in de vijver van het Shell-Gebouw op „zee”-waardigheid te beproeven.

Twee honderduizend-tonners voor de Japanse Groepsvloot

Shell Sekiyu K.K. heeft bij Japanse scheepswerven orders geplaatst voor de bouw van twee tankschepen, elk met een draagvermogen van circa 100.000 ton, welke voornamelijk bestemd zullen zijn voor het vervoer van ruwe olie uit de Perzische Golf naar de raffinaderij te Yokkaichi.

De schepen moeten in 1966 en 1967 opgeleverd worden.

onze waljubilaris



H. P. KLEISS
Sectie DFT/2
1954 — 1.1 — 1964

MET PENSIOEN

Op 1 februari 1964 namen wij afscheid van drie gezagvoerders en een 2e werktuigkundige, die met ingang van die datum onder toekenning van pensioen de dienst der Maatschappij hebben verlaten.



J. W. JANSEN
Gezagvoerder
13.9.1934 - 31.1.1964

aan boord van de MEGARA geplaatst. Vervolgens zijn er natuurlijk nog vele andere tankers gevolgd tijdens zijn lange diensttijd bij onze Maatschappij. Gedurende de oorlog heeft hij o.a. ook nog korte tijd op de schepen van de C.S.M. dienst gedaan.

Vanaf november 1941 is hij de diepzeevloot echter trouw gebleven en in de laatste jaren van de oorlog was hij veelvuldig met zijn schip in de „Western approaches“ te vinden, zodat deze periode zeker niet onopgemerkt aan hem is voorbijgegaan. Nadat het oorlogsgeweld was verstomd heeft kapitein Jansen nog vele jaren als tweede en eerste stuurman dienst gedaan, totdat hij op 7 mei 1956 in waarnemende rang het commando over de MARPESSA op zich nam. Vervolgens werd in december van dat jaar het bevel van het m.s. ONDINA aan hem toevertrouwd en op 1 juli 1957 werd hij als gezagvoerder aangesteld.

Als zodanig heeft hij de SAIDJA, CLEODORA en KORENIA onder zijn hoede gehad om daarna, vanaf april 1961, uitsluitend op de grote schepen de zeven zeeën te bevaren. Vanaf 8 september 1962 was de ONOBA zijn „vaste boot“, waarop hij met een onderbreking voor verlof sedertdien heeft dienst gedaan. Op 23 november 1963 droeg hij in Lavéra het commando over aan zijn opvolger.

Kapitein L. van Leeuwen trad op 10 december 1933 als leerling-stuurman in dienst bij de N.I.T.

Na zijn vaartijd te hebben behaald werd hem op 18 april 1935 zijn 3e rang toegekend, waarna hij op 28 september van datzelfde jaar als 3e stuurman in dienst trad bij de C.S.M. en tot november 1943 in het Caribische gebied dienst deed. Toen werd hij n.l. tijdelijk overgeplaatst naar de TARIA van de N.I.T., waarop hij tot december 1944 heeft gevaren.



L. VAN LEEUWEN
Gezagvoerder
10.12.1933 - 31.1.1964

Daarna ging hij terug naar de C.S.M. en ditmaal verbleef hij tot augustus 1953 in de West, in welke periode, en wel op 1.7.1952, hij als gezagvoerder werd aangesteld.

In augustus 1953 werd hij naar de diepzeevloot overgeplaatst en sedertdien kwamen vele schepen van onze vloot onder zijn commando. Zijn laatste schip, waarop hij de laatste 3 dienstperioden heeft dienstgedaan, n.l. het m.s. CRANIA, heeft hij op 10 augustus 1963 te Purfleet verlaten.



C. L. FANGMAN
Gezagvoerder
21.1.1936 - 31.1.1964

man dienst gedaan alvorens op 1 januari 1953 te worden aangesteld als gezagvoerder.

Dat kapitein Fangman zolang Curaçao als thuishaven heeft gehad, zal hem wel niet spijten, want hij heeft daar zijn vrouw gevonden en woont ook nu nog in dat gedeelte van ons Koninkrijk.

In maart 1961 werd hij overgeplaatst naar de diepzeevloot en heeft sedertdien slechts smeerolie gevaren, n.l. op de CAMITIA en de CINULIA welk laatste schip hij op 12 december 1963 te Curaçao, dus dichtbij huis, heeft verlaten.



S. VAN DEN ENDE
2e werktuigkundige
12.11.1934 - 31.1.1964

terug naar Curaçao, waar hij met enige onderbreking voor verlof tot augustus 1953 heeft dienst gedaan.

Vanaf juli 1954 werd hij overgeplaatst naar de diepzeevloot en voer hij op de SAIDJA, MALEA, CORILLA en MACOMA.

Van oktober 1957 tot oktober 1958 is hij nog voor een

Ook kapitein C. L. Fangman trad op 21 januari 1936 als 3e stuurman in dienst van de C.S.M., welke Maatschappij hij vele jaren trouw bleef, want hij heeft daar tot 1961 dienst gedaan, slechts onderbroken door een tijdelijke tewerkstelling bij de N.I.T. gedurende de oorlogsjaren 1941, 1942 en 1943, toen hij op de MALVINA en de GADILA heeft gevaren.

Na zijn terugkomst bij de C.S.M. heeft hij nog geruime tijd als tweede en eerste stuur-

2e werktuigkundige S. van den Ende deed eveneens lange tijd bij de C.S.M. dienst. Hij trad op 12 november 1934 als 5e werktuigkundige in dienst en vertrok op 23 november 1934 met de MIRZA naar Curaçao alwaar zijn loopbaan bij deze Maatschappij een aanvang nam. Ook gedurende de oorlog heeft de heer Van den Ende gevaren en kwam pas, als zovelen, na 7½ jaren dienst in de West in Nederland met verlof.

Na 2 maanden in Nederland te zijn geweest ging hij weer

dienstperiode in de West geweest alwaar hij op de sleep-
boten, die daar gestationeerd zijn, werd tewerkgesteld.
Na zijn verlof is hij weer teruggekeerd naar de diepzeevloot
en voer hij op de motorschepen CINULIA en CRANIA,
waarna hij als laatste schip de KHASIELLA kreeg toege-
wezen. Dit schip heeft hij op 17 september 1963 te Rotter-
dam verlaten.

*Mede namens hun vele vrienden aan de wal en op de
vloot hopen wij dat de heren Jansen, Van Leeuwen,
Fangman en Van den Ende nog vele jaren temidden
van allen die hun dierbaar zijn van hun pensioen mo-
gen genieten.*

vlootpersoneel / personalia

(in de periode 16-12-1963 t/m 15-1-1964)

GEHUWD:

- 17.12.63: J. P. Jongbloed, 1e stm., met Mevr. W. C. Sandel;
24.12.63: F. J. van der Vorm, ll.wtk., met Mej. M. van Duin;
30.12.63: N. C. van der Vecht, 4e wtk., met Mej. Th. Ietswaard.

GEBOREN:

- 11.12.63: Jitske Froukje, dochter van P. B. Hibma, 1e stm., en Mevr. F. A. Hibma-van Enk;
3. 1.64: Ronni, zoon van E. G. Arp, 4e wtk., en Mevr. G. W. M. Arp-Klomp.

MET VERLOF:

- Gezagt.: R. L. Meijer, J. Grillk;
1e stl.: J. van der Velden, A. Tijmsa, G. F. de Boer, S. Harders, F. A. de Kaart, A. de Visser;
2e stl.: R. A. M. van Hooijdonk, H. J. Allaart;
3e stl.: R. van Kranen, R. Stomp, L. B. A. van Bruinnesse, P. E. van der Veld;
4e stl.: W. C. Padmos, J. W. Lodewijkx;
Hfd.wtk.: J. Best, P. van der Hout, F. M. Ruizenaar, H. van Manen;
2e wtk.: N. W. Groen, A. Buren;
3e wtk.: J. Vos, S. Beekman, J. R. van Daltsen, A. Hasper, L. C. Spoon, C. C. Bartels, S. Straub, A. de Haan;
4e wtk.: J. P. Bes, R. J. Smit, S. A. Broek, N. C. van der Vecht, N. J. Doorn, W. D. Hoogland, H. N. Berg, F. G. Krijgsman, A. R. F. van der Steen, J. L. Zieck;
5e wtk.: K. P. Kaal, F. F. M. Scheren, J. Grootjen.

IN NEDERLAND AANGEKOMEN:

- Bootslieden: J. H. Kolk, J. Jonker, H. C. den Daas;
1e pompm./bankw.: C. Stolk;
2e pompm./bankw.: A. W. de Rooy;
Chef hofmeester: P. L. den Breejen;
Chef koks: W. F. H. v. d. Moezel, A. H. Siemerink.

TWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s.* Abida: chef kok D. J. Bouman.
m.s. Acila: 1e stm. J. W. M. Vollebregt, 4e wtk. A. M. C. Ras;

- m.s.* Acmaea: 1e stm. J. Mos, 3e stm. P. C. Baijs, hfd. wtk. T. van den Berg;
m.s. Acteon: 4e stm. A. J. de Kraker;
s.s. Atys: gezagt. R. L. Meijer, 3e stm. W. R. Muusze, wnd. 3e wtk. H. Steenhuis;
m.s. Camitia: telegrafist H. Visser;
s.s. Kalydon: ll.wtk. H. L. Duivelaar;
s.s. Katelysia: 2e stm. E. Q. Abbas, 3e wtk. W. A. M. Bouma, ll.wtk. F. J. van der Vorm;
s.s. Kelletia: 3e stm. L. J. Hirs, 4e wtk. J. C. Looij; 1e pompm./bw. C. P. J. Maas;
s.s. Kenia: 1e stm. B. de Boer, 3e stm. H. Steenstra, 4e wtk. P. Balt;
s.s. Khasiella: 2e stm. E. Moll;
s.s. Kopionella: gezagt. K. Prins;
s.s. Koratia: 4e wtk. H. Kuyper;
s.s. Koscia: 4e stm. A. H. van Haaften; bootsman J. Westeneng;
s.s. Kossmatella: 3e wtk. J. Bunders;
s.s. Krebsia: 2e wtk. P. Stachelhausen;
s.s. Kryptos: hfd.wtk. Th. H. J. Feldberg;
s.s. Kylix: 1e stm. J. Verhoeven, 5e wtk. C. J. Th. Baarslag;
s.s. Onoba: 1e stm. J. de Graaf, hfd.wtk. J. van der Hoek;
s.s. Philine: 4e stm. F. F. Ates;
s.s. Philippia: 1e stm. G. Th. M. Lommerse, hfd.wtk. P. S. Douglas, 2e wtk. J. Meenderink, 4e wtk. C. J. den Hollander, ll.wtk. J. C. Ganzinga, telegrafist H. de Jonge;
s.s. Sepia: 4e wtk. J. Slottje, ll.wtk. J. Almekinders;
s.s. Viana: 2e wtk. G. Vis van Heemst;
s.s. Vivipara: hfd.wtk. K. J. Wiessner, 3e wtk. E. Jousma, wnd. 4e wtk. J. H. van Veldhuisen;
s.s. Zafra: 1e stm. C. S. Duinker, 3e stm. G. C. van Malland.

IN DIENST GETREDEN:

- ll.wtk.: J. Almekinders.

UIT DIENST GETREDEN:

- 1e stm.: H. Jansen;
2e stm.: J. Spruytenburg;
3e stl.: W. Harkink, J. van Oosterhout;
3e wtk.: H. Neervoort, M. P. Bekkens, J. R. van Daltsen;
1e pompl./bankw.: J. M. Mes, C. Molendijk;

Onze Chef Lunchkamers, de heer S. E. Koenraads, heeft op 9 januari jl. deelgenomen aan de jaarlijkse wedstrijd om Maggi's Zilveren Koksmuts te Amsterdam.

Enkele uren vóór de aanvang van de wedstrijd bezochten wij de heer Koenraads, toen nog „op eigen terrein” in het Shell-Gebouw, waarbij nevenstaande foto van hem werd gemaakt, zittende bij enkele van zijn fraaie werkstukken.

Met een vierde prijs keerde de heer Koenraads uit Amsterdam terug, waarmee wij hem, ook van deze plaats, gaarne geluk wensen.



2e pompl./bankw.: J. H. Wedemeijer, A. Lankhorst;
Bankwerker: G. J. C. A. Martens.

MET PENSIOEN:

Gezavg.: J. W. Jansen, L. van Leeuwen, C. L. Fangman;

2e wtk.: S. van den Ende.

OVER IN PERMANENTE WALDIENST SHELL TANKERS N.V.:

Gezavg.: L. van den Ende, H. den Ouden.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING AAN DE WAL:

3e stl.: W. Roselaar, J. V. Kruit;

Hfd.wtk.: Th. van der Gaast;

3e wtk.: J. de Ruiter;

4e wtk.: R. D. Kuil, L. P. H. Teune.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stm. G.H.V.-Th.: 2e stl. D. M. Mos, H. W. Vermaas;

2e stm. G.H.V.: 3e stm. H. Steenstra;

2e stm. G.H.V.-Th.: 3e stm. L. D. J. van Zuilekom;

3e stm. G.H.V.: ll.stl. F. F. Ates, A. J. de Kraker, A. P. J. Schets;

„C”: 2e wtk. D. Gooris;

„A” en „B”-Th.: 5e wtk. J. J. Jonkman, C. J. Lambregts, J. Truyens, H. C. van der Weyde, L. P. A. de Winter;

MVD: ll.wtk. O. de Roos, H. J. Bolsenbroek, C. A. Douwes.

AANGESTELD ALS:

1e stm.: P. Cammel, H. H. J. Dijkhuizen, W. Croes, J. W. Bakker;

2e stm.: A. J. Bloem, J. Post, C. Haas, E. Q. Abbas, J. B. P. Imming, A. P. J. Ham, R. Jousma, L. Becker, W. Bosma, G. W. Bouma;

3e stm.: J. Mieras, J. A. M. Elias, J. Drog, P. Puype, C. A. Koppendraaier, W. R. Muusze, J. A. Wormser, J. M. Huijgens, P. H. van der Ham;

4e stm.: F. F. Ates, A. J. de Kraker, A. P. J. Schets;

Hfd.wtk.: H. Bax, P. Driessen, G. W. van Essen;

2e wtk.: P. Stachelhausen, J. L. 't Mannetje, J. W. van der Veen, T. E. Knijff, J. M. de Jong;

3e wtk.: J. R. van Dalfsen, H. S. Schlaghecke, T. C. J. Beentjes, K. G. Kossen, J. L. van der Rijst, J. B. J. Jonker;

4e wtk.: P. Brouwer, F. A. van Rooijen, P. J. Quist;

5e wtk.: O. de Roos, H. J. Bolsenbroek, C. A. Douwes.

mutaties walpersoneel

(in de periode 16-12-1963 t/m 15-1-1964)

IN DIENST:

29.12: Mej. M. C. G. de Leede Eenschoten - sectie DFP/32;

1. 1: Mej. H. E. J. de Vos - sectie DFP/32;

1. 1: L. van den Ende - sectie DFT/4 (ex vloot);

13. 1: Mej. B. I. M. Vollemans - sectie DFF/5.

UIT DIENST:

1. 1: Mej. N. J. van Alphen - sectie DFF/5.

OVERGEPLAATST:

23.12: A. van den Berg - van sectie DFF/3 naar sectie DFF/2;

1. 1: Mej. M. Martens - van sectie DFP/31 naar sectie DFF/5.

JUBILEUM:

1. 1: H. P. Kleiss - sectie DFT/2 - 10 jaar.

GEBOREN:

22.12: Maarten, zoon van J. de Nijs - sectie DFT/4 - en Mevrouw M. de Nijs-van den Elst.