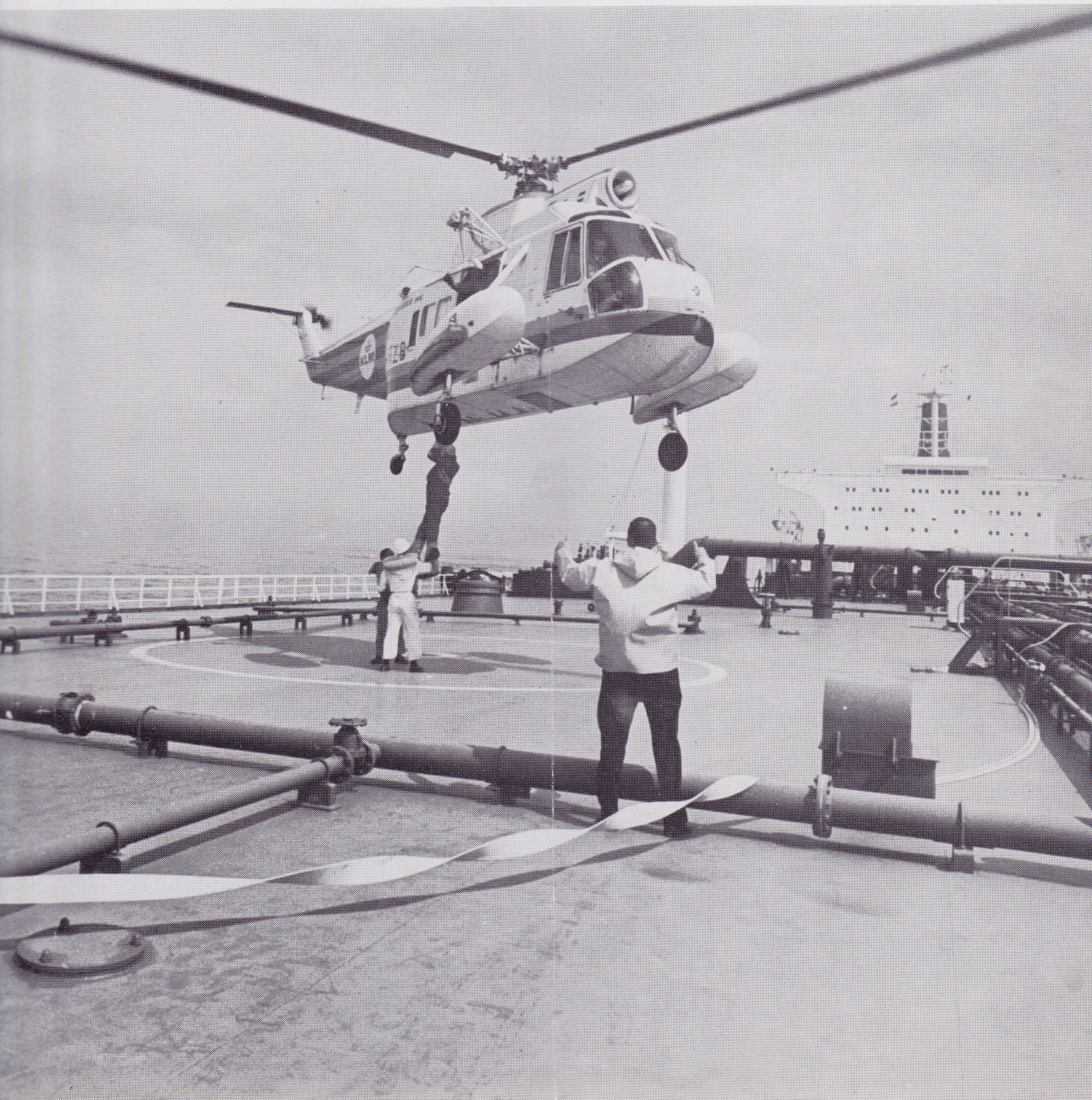


TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT-ENWALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.

J U N I 1 9 6 9



KONINKLIJKE ONDERSCHIEDING

VOOR ONZE OUD-COMMODORE
H. A. H. HIJKEMA

Op maandagmorgen 28 april jl. kregen onze oud-Commodore H. A. H. Hijlkema en zijn echtgenote in hun woonhuis te Haren (Gr.) bezoek van onze adjunct-Directeur L. F. van den Belt, die enkele dagen tevoren — in overleg met mr. F. W. van Ketwich Verschuur, Burgemeester van Haren — aan de heer Hijlkema had verzocht die ochtend circa half twaalf thuis te willen zijn voor een „zakelijke bespreking”.

Ongeveer een half uur na de heer Van den Belt, die in gezelschap was van zijn echtgenote, arriveerde de loco-Burgemeester van Haren, de heer J. Smid, op de voet gevolgd door de zoon van de heer Hijlkema, die aan de Noorderkweekschool voor de Zeevaart „Abel Tasman” te Delfzijl studeert.

De heer Smid deelde vervolgens aan de heer Hijlkema mede dat Hare Majesteit de Koningin hem had benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau wegens de vele en belangrijke diensten die hij als nauticus aan de Nederlandse Koopvaardij in het algemeen en Shell Tankers N.V. in het bijzonder heeft verleend, met inbegrip van het feit dat hij als eerste gezagvoerder het commando heeft gevoerd over de destijds grootste schepen van de Nederlandse Koopvaardij, eerst het m.s. „Niso” en later het s.s. „Macoma”.

Daarna werden hem de bij deze ridderorde behorende versierselen door de heer Smid opgespeld.

Mevrouw C. J. van Ketwich Verschuur-Rink overhandigde de heer Hijlkema een brief met gelukwensen van haar echtgenoot, die door plotselinge ziekte verhinderd was de uitreiking te verrichten.

De plechtigheid werd ook bijgewoond door de heer A. M. Seelt, Hoofd van de sector Personeel en Interne Dienst van de N.V. Nederlandse Gasunie te Groningen, waar de heer Hijlkema thans werkzaam is.

Mede namens allen werkzaam op de vloot en op het kantoor van Shell Tankers N.V., bieden wij oud-Commodore Hijlkema onze welgemeende gelukwensen aan met de hem verleende Koninklijke onderscheiding.

BIJ DE FOTO'S:

Boven: de heer J. Smid, loco-Burgemeester van Haren, stelt de heer Hijlkema officieel in kennis van de hem verleende Koninklijke onderscheiding. V.l.n.r.: de heer H. A. H. Hijlkema, mevrouw G. Hijlkema-de Wal, de heer J. Smid, mevrouw C. J. van Ketwich Verschuur-Rink, mevrouw J. B. E. van den Belt-van Vliet en de heer L. F. van den Belt.

Midden: De heer Hijlkema kijkt glunderend toe terwijl zijn echtgenote en hun zoon, H. J. A. H. Hijlkema, de pas opgespelde ridderorde bewonderen.

Onder: namens onze Directie wordt de heer Hijlkema gelukgewenst door adjunct-Directeur L. F. van den Belt.

Foto's: Noord Ned. Fotobureau „Folkers”, Groningen



DODENHERDENKING

IN DE HAL VAN HET CENTRAAL KANTOOR TE DEN HAAG



Veel meer belangstellenden dan in vorige jaren waren op 4 mei jl. naar het Centraal Kantoor te Den Haag gekomen om daar onze collega's te herdenken die in de tweede wereldoorlog het leven lieten. Het feit, dat deze herdenking dit keer op een zondag plaatsvond, maakte het voor de nabestaanden makkelijker de (voor sommigen verre) reis naar Den Haag te aanvaarden.

Ook waren ditmaal afgevaardigden van de Ondernemingsraden van alle Nederlandse Groepsmaatschappijen uitgenodigd bij de plechtigheid aanwezig te zijn.

Namens de gehele Koninklijke/Shell Groep legde mr. W. J. de Vries, Plaatsvervangend Groepscoördinator Personeel, een krans bij de herinneringsplateaus. De heer W. F. C. Stafleu legde een krans namens de V.O.E.K.S. en de heer H. C. Kooy namens de oud-geëmployeerden uit Curaçao.

Namens de Club van Nederlandse Oud-

Nadat onze oud-gezagvoerder J. C. M. Jansen, als voorzitter van de C.N.O.O.K.S., een krans had gelegd bij een van de plateaus met de namen van onze zeevaarders die in de tweede wereldoorlog het leven lieten, werd een minuut stilte in acht genomen.

gezagvoerders en Oud-hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke/Shell werd een krans gelegd door de voorzitter van de C.N.O.O.K.S., onze oud-gezagvoerder J. C. M. Jansen.

In een korte toespraak wees de heer De Vries de nabestaanden er op dat zij niet alleen op 4 mei, maar het gehele jaar door welkom zijn als zij bloemen willen leggen bij de tableaus met de namen van degenen die hun dierbaar waren.

Onze Directie werd bij de plechtigheid vertegenwoordigd door de heer L. F. van den Belt.

*leefbaarheid
en
industrie*

Op 9 mei jl. hield mr. J. R. H. van Schaik, President-Directeur van Shell Nederland N.V., voor de districtslanddag van de Rotary International te Rijswijk een voordracht onder de titel „Leefbaarheid en Industrie”.

Een samenvatting volgt hieronder.

Het kernthema van de voordracht werd gevormd door de economische aspecten die verband houden met de leefbaarheid van ons land en de daarin te brengen verbeteringen. „De leefbaarheid moet verdiend worden,” zei mr. Van Schaik, „de spreiding van de welvaart heeft het economisch, sociaal en politiek zelfbewustzijn van de mens geactiveerd. Hij wil zich nu snel verder ontplooiën. De gigantische ontwikkeling van het technisch kunnen schept kansen te over om zijn horizon te verruimen en houdt de mens aanlokkelijke perspectieven voor, zijn leven te veraangename, zijn ziekten te bestrijden en ook zijn levensduur te verlengen. De plannen wachten nog slechts op de middelen om ze tot uitvoering te brengen. Maar daarmee zijn we weer terug in de realiteit van hier en nu. Want waar moeten we al die middelen vandaan halen?”

„Macro-economisch is er maar één bron van welvaart; en dat is het nationaal produkt van goederen en diensten. Alleen bij groei van dat nationaal produkt valt er aan verbeteringen te denken; en voor die groei is industrialisatie weer een conditio sine qua non.”

Spreker betoogde dat we natuurlijk niet verder hoeven te industrialiseren, maar dat we dan wel degelijk rekening moeten houden met de invloed van deze beslissing op onze industrie. „Bestaande bedrijven zullen dan óf de zuigkracht van elders gevoelen om hun belangstelling buiten Nederland te verleggen, óf zij zullen stilaan gaan achterblijven bij de conglomeraties van over onze grenzen.”

Hij bestreed de gedachte dat verdere industrialisatie van ons land onvermijdelijk een daling van de milieu-hygiëne zou moeten meebrengen. „Bij de huidige stand van wetenschap en techniek is vervuiling technisch vrijwel altijd voorkombaar. De vraag welk deel van de materiële welvaart men eraan ten koste wil leggen, is een economisch probleem geworden. Er wordt reeds veel op dit gebied gedaan en de overheid speelt hierbij een belangrijke rol.

„Het in de Wet Vervuiling Oppervlaktewatere reeds aanvaarde beginsel „Wie vervuult betaalt” lijkt mij voor dit overheidsingrijpen overigens een gezonde en acceptabele basis om ervoor te zorgen dat elk bedrijf — maar ook elke particuliere vervuiler — al datgene doet om zijn eigen vervuiling zoveel mogelijk te beperken.”

Sprekend over de winst, vervolgde hij: „Het zou echter onjuist zijn te denken, dat het winstmotief van het moderne bedrijf geheel los van, of zelfs tegenovergesteld aan de leefbaarheid zou staan.

De ontwikkeling van de menswetenschappen heeft ook in het bedrijfsleven zijn invloed doen gelden en begrippen als „job satisfaction” en „motivatie” zijn ook daar gemeengoed aan het worden.”

Mr. Van Schaik wijdde verder aandacht aan het verband tussen leefbaarheid en arbeid en de huidige evolutie waarbij door tal van factoren de arbeidsvreugde een grotere rol in het maatschappelijk bestel gaat spelen. „Het is waarschijnlijk niet overdreven te zeggen dat de industriële wereld op het gebied van de inrichting en organisatie van de menselijke arbeid de grootste impuls heeft gegeven aan de verbeteringen waarvan wij thans getuige zijn. Maar er moet direct worden bij gezegd dat de industrie dit niet alleen heeft gedaan en ook niet alleen had kunnen doen.

Dit is het resultaat van samenwerking tussen bedrijfsleven enerzijds en diverse takken van wetenschap anderzijds, waaronder in de eerste plaats genoemd moeten worden de sociologie, de psychologie en de bedrijfsgeneeskunde.”

Terugkomend op de leefbaarheid, stelde hij vast, dat het geen eenvoudige zaak is de betrekkelijke welvaart van vandaag ten goede te laten komen aan de leefbaarheid van morgen. „Aldus doen het perspectief en de proporties van de leefbaarheidsproblemen van de toekomst ons realiseren dat bij alle moeite voor de creatie en alle onenigheid bij de verdeling, het toch uiteindelijk gaat om de besteding van de welvaart.

Welvaart is immers geen doel in zichzelf, maar wel het enige bekende middel om het welzijn te verhogen van de zich zinvol ontplooiende, autonoom denkende mens. Van de mens.”

BIJ DE VOORPLAAT:

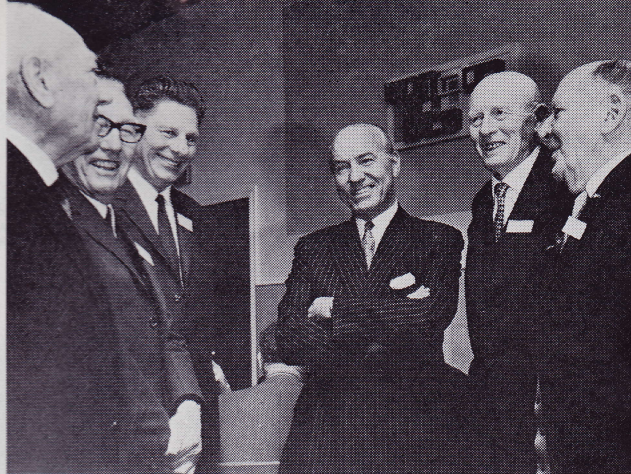
In verband met de grote diepgang van VLCC's die binnen afzienbare tijd volgeladen Europoort zullen binnenlopen, is het wenselijk gebleken deze schepen reeds circa dertig mijl buiten Hoek van Holland in diep water te beloodsen. In intensieve samenwerking tussen Loodswezen, K.L.M. en Shell is een methode ontwikkeld om de loodsden per helicopter aan boord te brengen, waar zij op het hoofddek aan een draad worden neergelaten.

De eerste beloodsing op deze manier, die voor dit doel een wereldprimeur betekende, werd met succes uitgevoerd op het s.s. „Macoma” op 28 april jl.

Zes dagen later arriveerde de loods door de lucht op het s.s. „Meta”, waarvan de op de voorpagina afgedrukte foto werd gemaakt.

VOORJAARS- REÜNIE- LUNCH

De heer Rodenburg temidden van v.l.n.r.: de oud-gezagvoerders E. D. de Muinck, H. Ph. Meyer, D. Willemse, P. de Beurs en A. J. Konings.



C.N.O.O.K.S.

Drie oud-hoofdwerktuigkundigen die de klok voor enkele uren terugzetten; v.l.n.r.: de heren J. Volpp, A. Mooy en J. A. Goedhart.



Tijdens het welkomstwoord aan de lunch door de voorzitter van de C.N.O.O.K.S., kap. J. C. M. Jansen. Zittend v.l.n.r.: kap. F. Edens, oud-adjunct-Directeur van Shell Tankers N.V. en erelid van de C.N.O.O.K.S.; D. Rodenburg, Directeur van Shell Tankers N.V.; J. C. W. Schuller tot Peursum, chef DFP/4; kap. J. I. Meyer, oud-gezagvoerder en bestuurslid van de C.N.O.O.K.S.; L. Langendoen, oud-Marine Superintendent te Singapore.



Op woensdag 23 april jl. vond de 37e reünie van de C.N.O.O.K.S. plaats en wel in het Rijnhotel te Rotterdam.

Als altijd waren de leden in groten getale van heinde en verre gekomen, want de gelegenheid om oude vrienden en collega's weer te ontmoeten en herinneringen — vaak uitgegroeid tot „sterke verhalen” — uit te wisselen, wil men niet graag voorbij laten gaan.

Velen gunden zich dan ook nauwelijks de tijd om bij binnenkomst hun handtekening in het register te plaatsen.

Onze Directeur, de heer D. Rodenburg, bevond zich enkele uren onder de reünisten en onderhield zich met velen hunner, hetgeen hoogelijk werd gewaardeerd.

Traditiegetrouw stelde hij hen in een kort toespraak, aan het begin van de lunch, op de hoogte van het laatste nieuws betreffende onze Maatschappij, met als „klap op de vuurpijl” 'de mededeling betreffende de op pensioenen toegekende duurtetoelagen, die v. in de vorige editie van dit blad publiceerde. Met het vooruitzicht op de volgende samenkomst, die, zoals de voorzitter van de C.N.O.O.K.S., kap. J. C. M. Jansen, mededeelde op 24 september a.s. te Utrecht zal worden gehouden, keerden allen voldaan naar lichaam en geest huiswaarts en konden B. stuur en leden wederom op een alleszins geslaagde reünie terugzien.

S.t.

DE ECONOMISCHE INVLOED VAN DE OLIEPRODUKTIE OP DE PRODUKTIELANDEN

Inleiding

De vraag naar olie wordt hoofdzakelijk bepaald door de energiebehoefte van de economisch hoogontwikkelde landen. Buiten Noord-Amerika en Rusland liggen de belangrijkste oliebronnen ver verwijderd van deze verbruikscentra, dikwijls in gebieden waar de economische vooruitgang langzaam verloopt. De groei van de internationale olie-industrie is daarom een schoolvoorbeeld van de wederzijdse voordelen van de uitwisseling van kapitaal en kennis tussen landen met een verschillend peil van economische ontwikkeling.

Enerzijds draagt geïmporteerde aardolie in steeds toenemende mate bij tot de dekking van de energiebehoeften in hooggeïndustrialiseerde landen. Anderzijds is de olieproduktie in minder ontwikkelde gebieden op spectaculaire wijze toegenomen, hetgeen van grote invloed is geweest op de economieën van die landen.

Het oliebedrijf heeft een tweeledige invloed op de ontwikkelingslanden, namelijk door de directe uitgaven van de oliemaatschappijen die daar werken en ook door de inkomsten die de regeringen toevloeden in de vorm van royalties, vergoedingen voor concessies en belastingen. In beide gevallen is het voordeel voor de betalingsbalans van een land groot, omdat hierdoor aanzienlijke bedragen aan vreemde valuta binnenstromen. Bovendien zijn de uitgaven van de oliemaatschappijen veelal reeds hoog, vóórdat van een olieproduktie sprake is. Zelfs als er geen olie wordt gevonden, is een deel van deze uitgaven van blijvend voordeel voor het betrokken land.

De economische gevolgen van de investeringen van oliemaatschappijen beperken zich niet tot de uitbetaling van lonen of tot de uitbesteding van werkzaamheden aan plaatselijke aannemers. Evenmin blijft het voordeel van de inkomsten uit de olieproduktie voor de regering beperkt tot het bedrag dat voor investeringen in de publieke sector wordt gebruikt. Elke uitgave door de oliemaatschappijen of een regering vormt slechts de eerste ronde; de inkomsten van de arbeiders of aannemers worden op hun beurt besteed.

Deze bestedingen worden weer inkomen van anderen, die het ook weer voor een groot deel uitgeven. Dit gaat zo voort tot elke sector van de economie zijn beurt heeft gehad.

In de volgende beschouwing is niet gepoogd de omvang van deze kettingreactie (het zogenaamde multiplier-effect) te schatten. Wel zal, als gevolg van dit multiplier-effect, de werkelijke bijdrage van de olie-industrie aan de economische groei groter zijn dan de cijfers aangeven.

Inkomsten

De olieproducerende landen ontvangen hun aandeel in de opbrengst van de olieproduktie in de vorm van belastingen en royalties.

Uit een onlangs gepubliceerd onderzoek van de First National City Bank is gebleken dat de zeven grootste olieconcerns in 1967 op het oostelijk halfrond \$ 3.165 miljoen aan regeringen hebben afgedragen tegen \$ 1.070 miljoen in 1957. De betalingen van andere maatschappijen aan dezelfde regeringen bedroegen in 1967 ongeveer \$ 800 miljoen.

In deze stijging weerspiegelt zich niet alleen de toeneming van de hoeveelheden geproduceerde olie, maar ook de druk van de regeringen om een groter deel van de opbrengst per eenheid te verkrijgen. Deze druk kwam tot uitdrukking in de felle tegenstand van deze regeringen tegen elke verlaging van de „posted prices”, de officieel gepubliceerde prijzen (per eenheid van produktie), op basis waarvan de inkomsten van de regeringen worden berekend. Aangezien de werkelijke marktprijzen van olie aanzienlijk gedaald zijn, betekent handhaving van de „posted prices” op een kunstmatig te hoog niveau

steeds zwaardere belastingdruk op de olieproduktie.

De verhouding van 50/50 — een gelijke verdeling dus tussen oliemaatschappijen en de regeringen van het verschil tussen opbrengst en kosten — wordt weliswaar nog steeds theoretisch gehandhaafd, maar geeft niet langer de werkelijkheid weer. In het hierboven genoemde overzicht van de First National City Bank is berekend dat tussen 1957 en 1967 de verdeling van deze inkomsten uit de olieproduktie geleidelijk is veranderd van 50/50 in 68/32 in het voordeel van de regeringen. Het Ministerie van Mijnbouw in Venezuela berekende deze verhouding voor 1967 ook op 68/32.

De olie-opbrengsten vormen in vele landen de voornaamste en soms zelfs vrijwel de enige bron van inkomsten. Zij zijn daarom uiterst belangrijk voor de bevordering van de economische ontwikkeling. Vooral omdat zij de mogelijkheid bieden tot grote investeringen in de publieke sector (zie onder „Olie-inkomsten en economische ontwikkeling”).

Het vierde ontwikkelingsplan van de Iraanse regering bijvoorbeeld, dat van 1968 tot 1973 loopt, is gebaseerd op inkomsten van 610 miljard rial tijdens deze periode.

Van dit totaal moeten 406 miljard rial door olie, aardgas en petrochemische produkten worden opgebracht (waarvan 385 miljard alleen al door olie), 200 miljard uit leningen en slechts 4 miljard uit andere bronnen.

Ook in andere olie-exporterende landen zijn dergelijke ontwikkelingsplannen opgesteld. Voorbeelden van op deze wijze gefinancierde investeringen zijn elektrische centrales, de aanleg en verbetering van

OLIE - INKOMSTEN EN ECONOMISCHE ONTWIKKELING

(VOOR 1966 TENZIJ ANDERS VERMELD)

	RUWE OLIE - PRODUKTIE (DUIZEND BARRELS PER DAG)	INKOMSTEN UIT DE OLIE - INDUSTRIE	TOTALE INKOMSTEN	ONTWIKKELINGS- UITGAVEN
IRAN (1965 - 6)	2.113	607	1.414	2.660 DERDE ONTWIKKELINGS- PLAN (1962 - 8)
IRAK	1.388	394	476	1.540 VIJFJARENPLAN (1965 - 70)
KOEWEIT	2.275	680	694	228
SAOEDI- ARABIE (1966 - 7)	2.393	805	1.117	382
LIBIE (1967 - 8)	1.744	476	633	944 VIJFJARENPLAN (1963 - 68)
VENEZUELA (1968)	3.613	1.248	1.965	730 BUDGET 1968

1 BARREL PER DAG = ca. 50 TON PER JAAR

wegen, spoorwegen, vliegvelden, zeehavens, woningen en openbare gebouwen, universiteiten, scholen en ziekenhuizen. In Irak is men begonnen aan een enorm programma voor de kanalisatie van de Tigris en de Eufraat, waardoor de oppervlakte aan bouwland bijna zal worden verdubbeld. In Venezuela is onlangs de eerste fase van de hydro-elektrische centrale te Guri gereedgekomen die, als de geprojecteerde capaciteit van 6000 Megawatt is bereikt, waarschijnlijk de grootste ter wereld zal zijn. In Koeweit zal uitbreiding van de zeewaterdestillatie-inrichtingen de drinkwatervoorziening in 1970 verdubbelen tot 191.000 m³ per dag.

De uit de olie verkregen rijkdom wordt ook met andere landen gedeeld. In 1961 stichtte Koeweit het Koeweit Fonds voor Arabische Economische Ontwikkeling, dat kapitaal ter beschikking stelt voor ontwikkelingsprojecten in andere Arabische landen; eind 1967 had dit fonds voor een bedrag van £66 miljoen aan leningen verstrekt. Bovendien werd nog £146 miljoen door Koeweit aan andere Arabische landen geleend.

Buitenlandse valuta

De activiteiten van de oliemaatschappijen zijn de belangrijkste bron van buitenlandse valuta en verreweg de belangrijkste post op de betalingsbalans van de olieproducerende landen.

Door de produktie van olie worden deviezen niet alleen verdiend, maar ook bespaard. De eigen olieproduktie maakt invoer van energie overbodig, terwijl de betalingen van de oliemaatschappijen in buitenlandse valuta (meestal Dollars of Ponden) plaatsvinden. Landen die voorheen slechts op kleine schaal handel konden drijven in landbouwprodukten en andere verbruiksgoederen, kunnen thans door de produktie van olie een reeks van goederen invoeren, met name de kapitaalgoederen die zij voor hun ontwikkeling nodig hebben.

Werkgelegenheid

Het feit dat de oliemaatschappijen plaatselijke arbeidskrachten in dienst nemen, vormt een belangrijke stimulans voor de economie. Hoewel het openleggen van afgelegen gebieden voor olieproduktie, het bouwen van wegen en bruggen en het leggen van pijpleidingen over grote afstanden op zichzelf soms zeer veel werkkrachten vraagt, hebben oliemaatschappijen in het algemeen niet veel personeel in dienst. Het oliebedrijf is kapitaalintensief en niet arbeidsintensief. Op de nieuwe olievelen van Muskat en Oman bijvoorbeeld, waar de produktie op ultramoderne en sterk geautomatiseerde wijze geschiedt, heeft de daar werkzame maatschappij minder dan 1.000 eigen werknemers.

Toch hebben oliemaatschappijen in landen waar voorheen slechts weinig mensen in de industrie werkzaam waren, de werkgelegenheid voor lokale arbeidskrachten aanzienlijk uitgebreid. Op enkele tientallen personen na waren in 1967 de 11.000 werknemers van de Iraq Petroleum Company Irakezen, terwijl onder de 26.000 werknemers van het Consortium in Iran slechts 328 buitenlanders waren.

In Venezuela, een land dat economisch van oudsher op de landbouw gebaseerd is en waar de industrie nog slechts jong is, hebben de oliemaatschappijen naar schatting nooit meer dan 3% van de arbeidende bevolking in dienst gehad.

Toch is de invloed op de plaatselijke arbeidsverhoudingen aanzienlijk: volgens een overzicht van de Venezolaanse regering waren eind 1967 van de ongeveer 25.000 personen direct bij de olie-industrie werkzaam, bijna 24.000 Venezolanen; aan lonen betaalde de olie-industrie in 1967 iets meer dan £100 miljoen uit.

Aannemers

Werkgelegenheid wordt ook verschaft door het veelvuldig gebruiken van de diensten van plaatselijke aannemers.

De meeste oliemaatschappijen beperken hun werkzaamheden zo veel mogelijk tot het opsporen, winnen, verwerken en verkopen van olie en laten secundaire werkzaamheden door plaatselijke bedrijven verrichten. Zo betaalde Aramco in 1967 bijna \$17 miljoen voor diensten verleend door Saoedi-Arabische bedrijven.

Plaatselijke aannemers kunnen, zelfs als zij op bescheiden schaal werken, een belangrijke stimulans betekenen voor de economische ontwikkeling, omdat vakbekwaamheid en inkomsten, afkomstig uit het oliebedrijf, via hen een ruime spreiding krijgen.

Aannemers verrichten zeer uiteenlopende werkzaamheden voor de oliemaatschappijen. Hun werk raakt vaak slechts zijdelings de activiteiten van een maatschappij, zoals de exploitatie en het onderhoud

van een voertuigenpark, de levering van levensmiddelen, de bouw en reparatie van wegen, huizen en industriële gebouwen en andere werken in de civiele sector. Meer en meer echter worden ook werkzaamheden op de olievelen zelf, tot het boren en onderhoud van putten en de bouw van tanks en de aanleg van pijpleidingen toe, door aannemers uitgevoerd als dit economischer is.

Deze aannemingsbedrijven zijn grotendeels plaatselijke ondernemingen. Op buitenlandse firma's wordt slechts een beroep gedaan op meer gecompliceerde werkzaamheden, zoals de bouw van raffinaderijen of als het gaat om zeer gespecialiseerde technieken. Ook buitenlandse bedrijven echter hebben veel lokale werkkrachten in dienst.

Aankopen ter plaatse

Olieproduktie bevordert ook de oprichting van plaatselijke ondernemingen, die goederen en diensten leveren.

Gedurende het eerste stadium van hun werkzaamheden zijn de oliemaatschappijen op zichzelf aangewezen en moeten zij al hun installatiemateriaal en de meeste verbruiksgoederen importeren. Voor de meest gecompliceerde machines en apparatuur voor bijvoorbeeld het boren van een put of de bouw van een raffinaderij, blijven zij afhankelijk van de geïndustrialiseerde landen. Maar naarmate plaatselijke ondernemingen zich ontwikkelen, wordt het voor de maatschappijen voordeliger om plaatselijke zoveel mogelijk apparatuur en onderdelen aan te kopen. Het Consortium gaf Aramco in 1967 \$45 miljoen uit, het Consortium in Iran \$14 miljoen en Kuwait Oil Company bijna \$5 miljoen.

In Venezuela, waar de ontwikkeling en spreiding van de economie de invloed van het oliebedrijf gedurende meer dan 50 jaar weerspiegelt, heeft de olie-industrie in 1967 volgens een schatting van de Centrale Bank voor ongeveer \$100 miljoen op de binnenlandse markt gekocht. De plaatselijke aankopen van Compañía Shell de Venezuela vertegenwoordigen een aanzienlijk bedrag: in 1967 ongeveer \$10 miljoen, ongeveer 65% van de totale uitgaven aan materialen van deze maatschappij.

Een groot percentage van de door de oliemaatschappijen bij lokale fabrikanten geplaatste orders is voor buismateriaal en andere soortgelijke produkten, die geleverd worden door een staatsonderneming en kleine particuliere bedrijven, die op hun beurt weer het staal van een staatsonderneming betrekken.

Opleiding en onderwijs

De oliemaatschappijen brengen de technische uitrusting en de organisatie van een sterk geïndustrialiseerde gemeenschap met zich mee die onmisbaar zijn voor een efficiënte ontwikkeling van de produktie. Zij hebben echter al direct ingezien dat het overdragen van hun kennis en ervaring aan de lokale werknemers voor hen van groot belang is.

In Saoedi-Arabië, Koeweit, Irak en Iran bijvoorbeeld bieden de oliemaatschappijen naast technische en commerciële training en opleiding tot toezichhoudend en leidinggevend personeel, ook gelegenheid tot verdere vorming en opleiding van employés. Ook worden employés voor opleiding naar het buitenland gezonden. In 1967 studeerden meer dan 300 employés van deze maatschappijen aan buitenlandse universiteiten of werkten zij bij geïndustrialiseerde maatschappijen in andere landen.

Ook in Venezuela hebben de maatschappijen zeer uitgebreide opleidingsprogramma's opgezet. In 1967 hebben meer dan 3.000 van deze 8.000 employés van Compañía Shell de Venezuela de een of andere opleidingscursus gevolgd over onderwerpen variërend van de sociale wetenschappen tot het gebruik van computers.

Compañía Shell de Venezuela vormt een goed voorbeeld van de manier waarop plaatselijke employés verantwoordelijke functies kunnen bekomen. Meer dan 77% van het hogere personeel van deze maatschappijen (en vijf van haar uit veertien leden bestaande Raad van Bestuur) hebben eind 1967 de Venezolaanse nationaliteit. Bovendien werken meer dan 100 Venezolanen voor Shell-maatschappijen in andere delen der wereld, waar zij niet alleen hun eigen ervaring verruimen, maar ook met hun gespecialiseerde kennis een nuttig aandeel hebben in de activiteiten van deze maatschappijen.

De voordelen van de opleiding bij oliemaatschappijen werken zich door. In de loop van 1967 verlieten meer dan 500 werknemers van het Consortium in Iran om bij nieuwe of zich uitbreidende plaatselijke ondernemingen te gaan werken: het personeel van de nieuwe raffinaderij van de NIOC (het staatsoliebedrijf) te Teheran zal gedeeltelijk bestaan uit vroegere werknemers van het Consortium, die in 1967

ONZE VLOOTJUBILARISSEN

25
JAAR
IN
DIENST

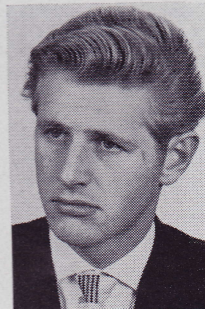


L. BRINK
gezagvoerder
1944 - 5.6 - 1969



C. POOT
bootsman
per 22.4

10
JAAR
IN
DIENST



B. T. HOOGERVORST
bootsman
per 5.5

BEVORDERD TOT ONDEROFFICIER



H. STRANGMAN
2e pompman/bankwerker
per 16.4

dan een speciale opleiding hebben gevolgd. Voorts worden speciale opleidingsprogramma's voor andere employés van de NIOC georganiseerd, evenals voor die van de petrochemische en gasbedrijven van de staat.

Oliemaatschappijen stimuleren het plaatselijke onderwijs voor de ontwikkeling van de bekwaamheden die zij voor hun werkzaamheden nodig hebben. Ook steunen zij het onderwijs in het algemeen. Er wordt financiële hulp geboden voor de stichting of uitbreiding van universiteiten, scholen, bibliotheken en researchcentra, terwijl ook studiebeurzen beschikbaar worden gesteld voor universiteiten in binnen- en buitenland.

In Venezuela hebben twee van de grootste maatschappijen speciale charitatieve fondsen zonder winstbejag gesticht, door middel waarvan zij bijdragen verlenen aan het onderwijs en andere sociale instellingen. De Shell Foundation steunt niet alleen het onderwijs, maar verricht tevens research op landbouwgebied en verschaft technische bijstand aan Venezolaanse boeren. In 1967 gaf Compañía Shell de Venezuela aan dit fonds een subsidie van meer dan £500.000. Het budget voor 1967 van de Creole Foundation was ongeveer even groot; dit fonds, dat gesticht is door de Venezolaanse dochtermaatschappij van Stan-

dard Oil (New Jersey), steunt onderwijsprojecten op lager, middelbaar en universitair niveau.

Economische vooruitgang

De investering van olie-revenuen in de infrastructuur en de grote bedragen die door regeringen worden uitgegeven aan onderwijs en openbare gezondheidszorg hebben de levensstandaard verhoogd. De regeringen hebben voorts getracht met behulp van hun uit olie verkregen inkomsten hun economie veelzijdiger te maken en de afhankelijkheid van de olie-industrie te verminderen. De methoden die zij hiervoor gebruiken variëren van belegging in buitenlandse effecten tot grootscheepse ontwikkeling van industrie en landbouw, hetzij door de staat zelf hetzij door middel van financiële en technische bijstand aan particuliere ondernemers.

De economische invloed van het oliebedrijf in produktielanden toont wel heel duidelijk aan dat „trade not aid” de beste bijdrage vormt, die de meer welvarende landen kunnen bieden aan de gebieden waarvan de economische ontwikkeling minder vergevorderd is. Dat de internationale olie-industrie zo'n belangrijke rol speelt in de wereldeconomie is gevolg van haar onafgebroken expansie, waarvan alle partijen — producent, consument en oliemaatschappij — voordeel hebben getrokken. Schattingen van de vermoedelijke verdere toename van de vraag naar olieprodukten wettigen de verwachting dat, mits de olie-industrie in vrijheid en zonder kunstmatige beperkingen haar activiteiten kan blijven verrichten, deze vruchtbare samenwerking zich ook in de toekomst zal voortzetten.

OLIE EN BUITENLANDSE HANDEL

	TOTALE IMPORT	TOTALE EXPORT	OLIE - EXPORT ALS PERCENTAGE VAN TOTALE EXPORT
IRAN (1967-8) (MILJOENEN RIALEN)	90.451	147.087	91%
IRAK (1966) (MILJOENEN DINARS)	176,1	332,1	93%
SAOEDI-ARABIË (1966-67) (MILJOENEN RIALEN)	2.288	7.605	94%
LIBIË (1967) (MILJOENEN LIBISCHE PONDEN)	170,1	417,3	100%
BRUNEI (1966) (BRUNEI DOLLARS)	156,6	225,5	94%
TRINIDAD EN TOBAGO (1967) (TT DOLLARS)	714,7	768,1	78%
VENEZUELA (1966) (MILJOENEN BOLIVARS)	5.451	10.549	92%

VERHOOGING KINDERBIJSLAGBEDRAGEN

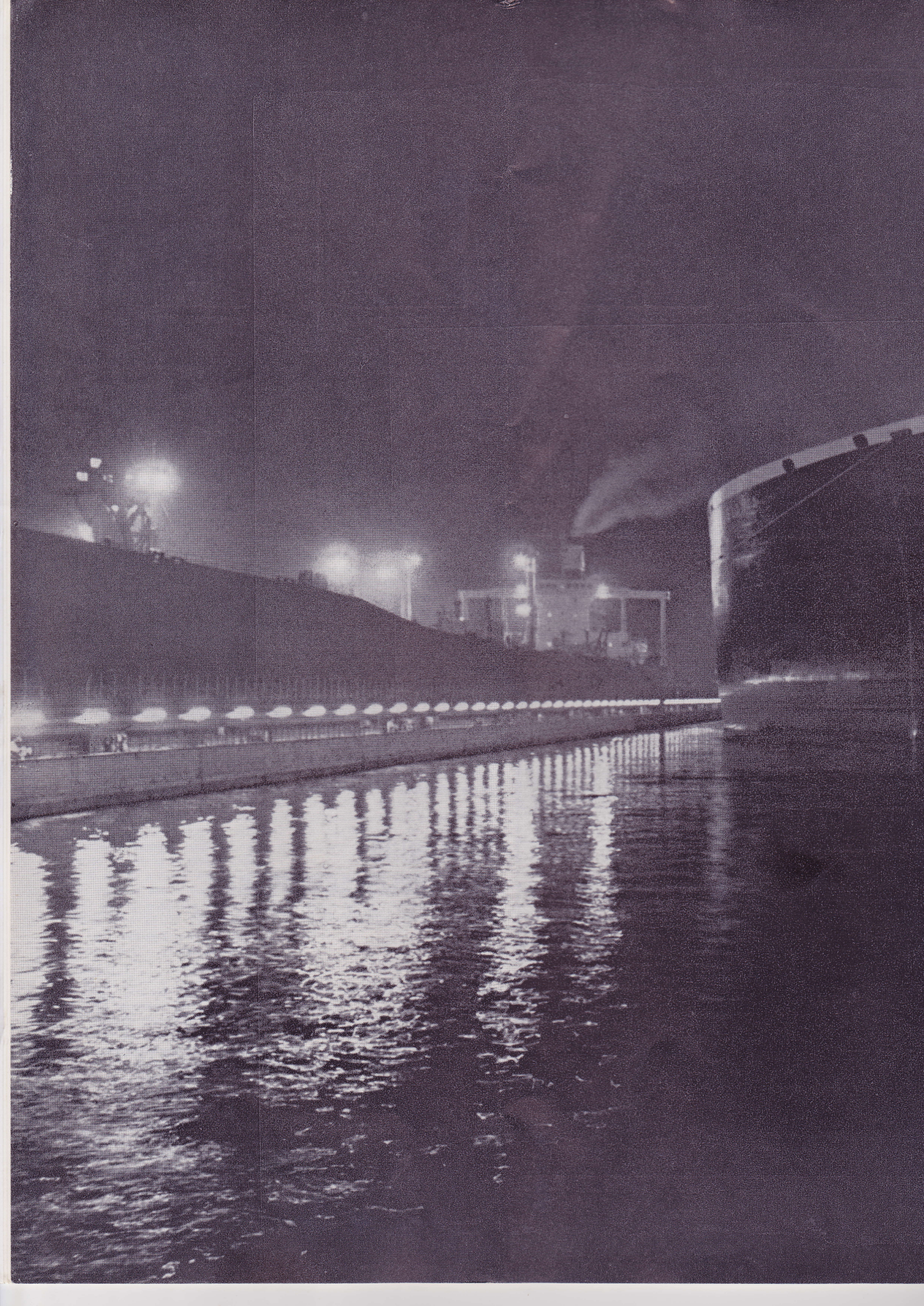
Ingaande 1 april 1969 zijn de kinderbijslagbedragen als volgt verhoogd:

	Per kwartaal	
	Nieuwe bedrag	Oude bedrag
1e kind	f 116,22	f 112,32
2e en 3e kind	f 132,60	f 127,92
4e en 5e kind	f 177,84	f 171,60
6e en 7e kind	f 196,56	f 190,32
8e en volgende kinderen	f 217,62	f 210,60

Deze verhoogde bedragen zullen, voor wat betreft ons vlootpersoneel medio juli 1969 worden uitbetaald.

Op de middenpagina's een foto van het s.s. „MELANIA” bij het uitdoeken te Lissabon op 31 januari jl.

Foto: Augusto Cabrita Estúdio-Barreiro-Portugal





DE VERNIEUWING VAN HET ZEEVAARTKUNDIG ONDERWIJS

Op de laatste donderdag van april kwamen weer enige personeelsleden van verschillende afdelingen, tezamen met een aantal vertegenwoordigers van de vloot, bijeen om na een lezing door de heer J. R. Cupido, chef van de afdeling Recruitering en Cursussen, over de Vernieuwing van het Zeevaarkundig Onderwijs, onderling van gedachten te wisselen. De heer Den Bakker, die namens de Directie aanwezig was, heette de aanwezigen welkom. Uit de lezing van de heer Cupido distilleren wij het volgende:

De invoering van de wet op het voortgezet onderwijs met ingang van 1 augustus 1968, in de wandeling de „mammoetwet” genoemd, heeft uiteraard ook invloed op het Hoger Zeevaarkundig Onderwijs omdat, zoals de naam reeds aangeeft, de wet betrekking heeft op het onderwijs na de lagere school met uitzondering van het wetenschappelijk onderwijs d.i. het onderwijs aan universiteiten en hogescholen.

De vooropleiding:

Tot op heden is de eis om tot de 2-jarige cursus op een der Zeevaartscholen te worden toegelaten, MULO „B” of een overgangsbewijs van de 3e naar de 4e klas HBS. Voor

V.l.n.r.: de heren P. M. Verschut - DFF/2, J. W. van Velze - 5e werktuigkundige, A. Koppij - DFM/4, J. C. A. Elshof - DFM/23, J. H. Bruijn - DFF/3, H. Snel - chef DFM/24, J. C. C. Naerebout - DFM/13, G. den Bakker - adjunct-Directeur, J. R. Cupido - chef DFP/3, M. A. Riteco - DFM/12, C. G. M. van Schuppen - hoofd voeding, mej. L. J. Remijn - DF/1, mej. F. J. Bijl - DFF/1 en lid O.R., en de heren D. Kramers - DFF/4, P. J. Huigen - DFM/3.

de scheepswerktuigkundige opleiding bestaat ook de mogelijkheid om na het voltooien van de M.T.S., voorheen U.T.S., tot de Zeevaarschool te worden toegelaten.

Op sommige Zeevaarscholen is thans nog de mogelijkheid aanwezig om via een voorbereidend jaar tot de 2-jarige cursus door te dringen. Deze mogelijkheid staat open voor jongens met een diploma MULO „A” met wiskunde of LTS.

De nieuwe wet stelt geheel andere eisen voor wat betreft de vooropleiding; zo dient men in het bezit te zijn van een HAVO-diploma om tot de 2-jarige cursus te worden toegelaten en voor de 3-jarige cursus is een MAVO-diploma vereist.

(Voor de plaats die het HAVO en MAVO onderwijs innemen wordt verwezen naar het schema in de april-editie van dit blad.)

De mammoetwet biedt onder meer de volgende voordelen:

1. De mammoetwet biedt de leerling de gelegenheid om zich bij zijn studie te beperken tot die vakken die voor zijn latere studie of beroep van belang zijn, of die waarvoor hij bijzondere ambitie of aanleg heeft.

Lange tijd heeft bij het onderwijs de gedachte geleefd dat vooral véél geleerd moest worden. Men dacht dat een goede vorming alleen te bereiken was door veel vakken te onderwijzen. Het is echter gebleken dat zelfs begaafde leerlingen dat „vele” slechts oppervlakkig konden verwerken en hierdoor is men tot het besef gekomen dat een grondige beheersing van een beperkt aantal vakken waardevoller is dan de oppervlakkige beheersing van veel vakken.

Het aantal vakken waarin eindexamen moet worden gedaan is dan ook beperkt. Voor HAVO en MAVO 6 vakken, 2 verplichte (Ne-

derlands en 1 vreemde taal) plus 4 keuzevakken.

2. De mammoetwet heeft aan de HBS haar tweeslachtig karakter ontnomen door de invoering van nieuwe schooltypen.

Tot op heden had de HBS twee verschillende taken: aan de ene kant moest zij voorbereiden op het volgen van een universitaire studie en aan de andere kant maakte zij leerlingen klaar voor de vervulling van een baan in het bedrijfsleven of voor verdere studie aan een instituut voor Hoger Beroepsonderwijs.

Dit hield in dat het onderwijs aan de HBS voor de ene groep leerlingen onnodig zwaar was en voor de andere groep ondoelmatig. Dit wordt nu ondervangen want de taak van de HBS wordt overgenomen door Atheneum en HAVO.

Het zeevaarkundig onderwijs.

Het schema op pag. 11 is ontleend aan het rapport van de zogenaamde „Commissie Goote” welke commissie zich gedurende 4 jaren heeft beziggehouden met de opstelling van een nieuw zeevaarkundig-onderwijsprogramma. Het is nog steeds de bedoeling het plan „Goote” uit te voeren als voortvloeiende uit de mammoetwet doch de snelle technische ontwikkeling is aanleiding dat zowel in onderwijs- als in rederskringen betwijfeld wordt met deze nieuwe opleiding het paard niet achter de wagen wordt gespannen.

In het buitenland, te weten in Frankrijk, Amerika en de Scandinavische landen, zijn de plannen voor de opleiding tot één type scheepsofficier reeds in een vergevorderd stadium dat wil zeggen geen aparte opleiding tot stuurman of scheepswerktuigkundige.

De geïntegreerde of multivalente officier wordt dus een nieuwe figuur, geen nauticus die e-



ZESTIENDE ORIËNTATIEBIJEENKOMST VOOR GEZAGVOERERS EN HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

die op 18 april jl.
in het Shell-Gebouw
werd gehouden.

Staande v.l.n.r.: de heren G. W. Bakker - chef DFM/5; M. de Jong - DFF; H. M. Stoll, arts - DF/1; P. Janssen - gezagvoerder; J. R. Cupido - chef DFP/3; W. de Loos, arts - chef DF/1; J. de Ruiter - hoofdwerktuigkundige; J. W. M. Vollebregt - gezagvoerder; G. den Bakker - adjunct-Directeur; A. J. Baerveldt - hoofdwerktuigkundige; L. F. van den Belt - adjunct-Directeur.

Zittende v.l.n.r.: de heren C. Wolse - gezagvoerder; J. Meenderink - hoofdwerktuigkundige; P. van Hassel - gezagvoerder; C. W. Stolk - hoofdwerktuigkundige; J. J. Schouten - gezagvoerder; J. J. Binkhorst - hoofdwerktuigkundige; J. Hagen - gezagvoerder; J. W. van Wegen - hoofdwerktuigkundige.



technische opleiding krijgt of omgekeerd, maar iemand die na een gedegen vooropleiding op een Hogere Zeevaartschool wordt opgeleid om alle aan boord voorkomende taken te verrichten.

De redenen voor de invoering van een dergelijke functie zijn:

1. Op bepaalde schepen worden de stuurlieden niet meer ingezet bij het laden en lossen en worden de werkzaamheden beperkt tot het wachtlopen tijdens de overtocht van de laad- naar de loshaven.
2. De voortgaande automatisering maakt het mogelijk dat de controle op de goede werking van de machine-installatie vanaf de navigatiebrug geschiedt, waardoor wachtlopen in de machinekamer overbodig wordt en ook de scheepswerktuigkundigen niet meer voor een volle dagtaak behoeven te worden ingezet.

Een logische gevolgtrekking is dan ook om beide functies samen te voegen, zodat deze door één persoon kunnen worden uitgevoerd. De kennis benodigd voor het uitvoeren van de beide functies dient dan in één man te worden ondergebracht.

De voordelen van deze integratie van functies zijn:

Voor de rederij:

- a. Door het samenvoegen van de kennis in één functionaris zal waarschijnlijk een vermindering van het aantal officieren bereikt kunnen worden.
- b. Door de opleiding tot één soort officier

zal de zogenaamde bovenrol kleiner kunnen zijn.

- c. Eén soort koopvaardij-officier zal tot een betere verstandhouding aan boord leiden.

Voor de officier:

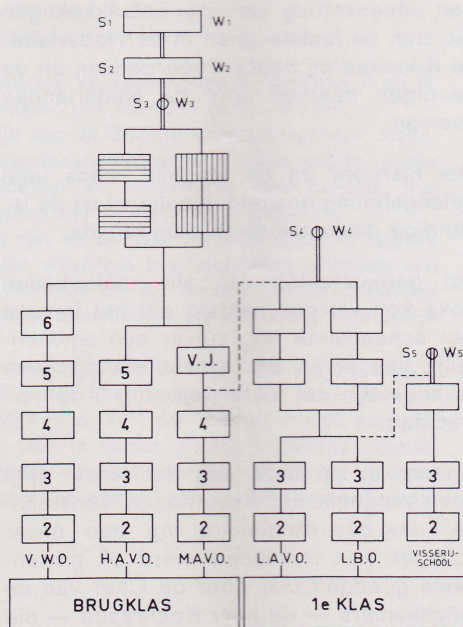
- a. Aan het beroep wordt meer inhoud gegeven.
- b. Betere verstandhouding aan boord.
- c. Betere kansen voor een walfunctie.

Hoewel het schip dat doeltreffend zou kunnen worden bemand met officieren als bovengeschetst, nog niet bestaat, wordt er zowel in onderwijs- als in rederskringen druk beraadslaagd hoe de opleiding tot een zogenaamde multivalente officier gerealiseerd kan worden. De gedachten gaan uit naar een 2-jarige basisopleiding aan een van de Hogere Zeevaartscholen voor jongens in het bezit van een HAVO-diploma. Na een bepaalde vaartijd verkrijgt de officier de bevoegdheid om zelfstandig wacht te lopen. Na weer enige jaren praktijk bestaat de mogelijkheid om door het doen van tentamens bevoegd te worden om als gezagvoerder dienst te doen.

Het zijn vooral de reders die er op aan zullen dringen de benodigde kennis in de basisopleiding onder te brengen ten einde langdurige studietijden voor een hoger diploma zoals thans het geval is te vermijden.

Daar dit zeer actuele onderwerp vele vragen oproep, ontstond er een levendige discussie, waaraan bijna een ieder deelnam.

Na afloop van de discussie vroeg de heer Den Bakker hoe men deze bijeenkomst, die primair bedoeld is om de onderlinge communicatie te verbeteren, had gevonden. Vrijwel iedereen reageerde hierop positief, omdat op deze wijze de belangstelling voor het werk van collega's van andere afdelingen wordt verhoogt.



Afkortingen:

S	=	stuurman
W	=	werktuigkundige
V.W.O.	=	voorbereidend wetenschappelijk onderwijs
H.A.V.O.	=	hoger algemeen vormend onderwijs
M.A.V.O.	=	middelbaar algemeen vormend onderwijs
L.A.V.O.	=	lager algemeen vormend onderwijs
L.B.O.	=	lager beroepsonderwijs
V.J.	=	voorbereidend jaar

TOEKOMSTIGE SCHEEPSKOKS OP BEZOEK IN HET SHELL-GEBOUW



Op woensdag 2 april jl. bracht de examenklas Afdeling Scheepskoks van de Vakschool voor Bakkerij- en Hotelpersoneel te Rotterdam een bezoek aan het Shell-Gebouw in Rotterdam.

De jongelui, in totaal 18, variërend in leeftijd van 16 tot 18 jaar, werden begeleid door hun Directeur, de heer M. Husken, alsmede door twee docenten, de heren De Rooy en Rijnders. Genoemde heren zullen zeker voor vele onzer Hoofden Voeding en Scheepskoks geen onbekenden zijn van de kokscursussen voor bevarenen in Rotterdam.

De bedoeling van het bezoek was om de adspirant-koks kennis te laten maken met Shell Tankers N.V. en hun voorts de gelegenheid te geven zich op de hoogte te stellen van de mogelijkheden die onze Maatschappij biedt.

Als deze jongens eerdaags de examens achter de rug hebben, zullen zij de eersten zijn die in totaal een 4-jarige dagopleiding voor scheepskok aan de Vakschool te Rotterdam hebben gevolgd.

Aan het eind van het eerste verplichte jaar algemeen vormend onderwijs (brugklas), hebben zij destijds gekozen voor de nieuwe richting van scheepskok, waarna zij vervolgens nog gedurende 3 jaren een op de Koopvaardij afgestemde koksopleiding kregen. Zodra deze jongens mettertijd de vereiste leeftijd en vaartijd hebben behaald, kunnen zij zonder meer in het bezit worden gesteld van het door het Rijk officieel erkende scheepskokdiploma.

In de filmzaal op de 9e verdieping werden allen welkom geheten door de heer E. van 't Slot (Chef DFP/2), die in het kort de activiteiten van de „Koninklijke/Shell” schetste en in het bijzonder de rol belichtte die Shell Tankers als vervoerder is toebedeeld.

Vervolgens gaf de heer Van 't Slot nog een uiteenzetting van de ontwikkelingen die zich de laatste jaren in de Nederlandse Koopvaardij hebben voorgedaan en de gevolgen daarvan voor de Nederlandse zeeman.

Dat hiervoor bij de jongelui reeds veel belangstelling bestond, bleek wel uit de levendige discussie die hierop volgde.

Tot geruststelling van alle toekomstige koks kon worden gesteld dat het beroep van scheepskok nog zuiver een ambachtelijk vak is en dat er vooralsnog geen tekenen zijn dat hierin wijziging is te verwachten.

Hoewel er op deze dag tot onze spijt geen mogelijkheid bestond de aanstaande koks een rondleiding op een onzer schepen aan te bieden, werd dit groten-deels goedgemaakt door de Chef van de lunchkamers — de heer Koenraads — die wij bereid vonden de jongelui vervolgens in de „kombuis” van het Shell-Gebouw rond te leiden.

Nadat zij door de chef in de geheimen van de keuken waren ingewijd en verscheidene kok-technische aangelegenheden waren besproken, lieten allen zich tijdens een gezamenlijke en zeer geanimeer-

De heer S. E. Koenraads, Chef van de lunchkamers in het Shell-Gebouw, verklaart werking van de stoomketels.

Foto: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam

de lunch het eten goed smaken en kwamen de tongen eerst goed los.

In de middag werden in de filmzaal twee Shell-films vertoond, met name „Geschiedenis van de automobiel” en „Voort Varend”, welke laatste film de aanstaande zeelieden enig idee gaf van het varen aan boord van een tanker.

Tenslotte hield de heer J. H. Sierve (DFP/2) een lezing omtrent de mogelijkheden voor indiensttreding bij Shell Tankers, waarbij meer zakelijke punten werden besproken, zoals aanstelling, opleiding, carrière-mogelijkheden, arbeidsvoorwaarden, dienstperioden e.d.

Hierbij bestond alle gelegenheid tot het stellen van vragen, waarvan dan ook door alle aanwezigen ruim gebruik werd gemaakt.

Na afloop dankte de heer Husken — namens alle leerlingen — voor de verleende gastvrijheid; hij sprak de wens uit dat Shell Tankers het niet bij deze ene keer zou laten, doch bereid zou zijn jaarlijks een examenklas van de opleiding scheepskoks te ontvangen.

Rest ons nog alle jongelui te bedanken voor de betoonde aandacht en belangstelling en wij wensen hun alle succes toe bij de komende examens.

VRIJWILLIGE INKOOP A.O.W.-PENSIOEN OVER NIET-VERZEKERDE JAREN

Tot 1 juli 1969 bestaat de mogelijkheid tot inkoop van A.O.W.-pensioen door vrijwillige premie-betaling over niet verzekerde jaren vanaf 1 januari 1957, de datum waarop de A.O.W. in werking trad. Hieronder vallen alle perioden gedurende welke men sedert laatstgenoemde datum in het buitenland heeft gewoond voorzover men als gevolg daarvan niet verzekeringsplichtig was voor de A.O.W. Een en ander geldt eveneens voor personen die 65 jaar of ouder zijn.

Het gedeelte A.O.W.-pensioen waarop door vrijwillige premiebetaling aanspraak wordt verkregen wordt niet gekort op pensioenen uit te betalen door de Stichting Pensioenfonds der „Koninklijke/Shell”, terwijl bovendien van belang is te weten dat de vrijwillig aangezuiverde premie-bedragen in Nederland fiscaal aftrekbaar zijn.

Vrijwillige premiebetaling kan — behalve ter voorkoming van korting van 2% per niet verzekerd jaar op het A.O.W.-pensioen — tevens van belang zijn voor het vervullen van de voorwaarden voor het recht op de zogenaamde overgangsvoordelen, betrekking hebbend op het tijdvak tussen de 15e verjaardag en 1 januari 1957, met name indien men voornemens is zich te zijner tijd blijvend in het buitenland te vestigen. Om namelijk recht te verkrijgen op een volledig A.O.W.-pensioen, hetwelk is opgebouwd uit 50 verzekeringsjaren, moet men onder meer gedurende 6 jaren ná de 59ste verjaardag in Nederland of de Overzeese Rijksdelen hebben gewoond. Tijdvakken waarover vrijwillig premie is betaald, gelden voor dit wettelijk vereiste als jaren gedurende welke men in Nederland heeft gewoond.

Ten einde u een indruk te geven van de premiebedragen welke bij vrijwillige inkoop maximaal worden geheven, vermelden wij hieronder de desbetreffende tarieven.

De premie bedraagt maximaal:

over 1957	6,75%	van f	6.900	= f	465,—
over 1958	6,75%	van f	6.900	= f	465,—
over 1959	6,75%	van f	7.450	= f	502,—
over 1960	5,5 %	van f	7.450	= f	409,—
over 1961	5,5 %	van f	8.250	= f	453,—
over 1962	5,75%	van f	8.250	= f	474,—
over 1963	6,8 %	van f	9.000	= f	612,—
over 1964	6,8 %	van f	10.625	= f	722,—
over 1965	8,7 %	van f	12.000	= f	1.044,—
over 1966	8,7 %	van f	12.750	= f	1.109,—
over 1967	8,8 %	van f	14.050	= f	1.236,—
over 1968	9 %	van f	15.350	= f	1.381,—
over 1969	9,1 %	van f	16.200	= f	1.474,—

Voor nadere inlichtingen wende men zich tot de Sociale Verzekeringsbank, Afdeling P en R, Bureau Bepaalde Registratie, Apollolaan 15, Amsterdam-Zuid, telefoon (020) - 912345.

Belanghebbenden moeten vóór 1 juli 1969 schriftelijk aan de Sociale Verzekeringsbank mededelen dat zij van hun bevoegdheid tot vrijwillige premiebetaling gebruik willen maken, onder vermelding van hun naam, voornamen, geboortedatum en nationaliteit van zichzelf, hun echtgenote en kinderen, alsmede van de datum waarop het huwelijk werd gesloten.

Binnen 3 maanden na deze aanvraag ontvangt men van de Sociale Verzekeringsbank opgave van zijn rechten op A.O.W.-pensioen met en zonder vrijwillige premiebetaling, alsmede van het te storten premiebedrag. Vóór genoemde datum reeds tot de Sociale Verzekeringsbank gerichte schriftelijke verzoeken om inlichtingen worden beschouwd als een tijdig ingediende voorlopige aanmelding.

Indien men zich niet vóór 1 juli 1969 aanmeldt, is deelneming aan de vrijwillige premiebetaling niet meer mogelijk tenzij men vóór 1 januari 1957 naar het buitenland is vertrokken en vóór zijn 65e verjaardag in Nederland terugkeert. Men moet zich dan melden binnen een jaar na terugkomst doch nog vóór de 65e verjaardag. Dan is echter slechts vrijwillige premiebetaling over de voorliggende jaren mogelijk op basis van het premietarief op het moment van vestiging in Nederland, dat hoger is dan het voor de vroegere jaren geldend premiebedrag.

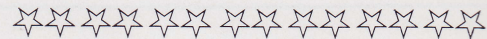
BOEKBESPREKING

„De zee slaapt niet” door Age Scheffer. Uitgegeven door C. de Boer Jr., Hilversum. Prijs gebonden: f 8,90.

Diegenen die dit spannende boek van Scheffer, dat in 1957 verscheen, reeds gelezen hebben, zal het geenszins verbazen dat er thans een derde druk van is verschenen.

Het is een boeiend verhaal over twee dagen trawlvvaart met de „Texel”, dagen waarop het schip met een orkaan te kampen krijgt en de opvarenden ternauwernood aan de dood ontsnappen.

Een dramatisch gebeuren met persoonlijke drama's doorweven dat de lezer tot de laatste pagina in zijn ban houdt.



JONGE SCHIPPERS ★ OUDE ZUIPERS

Het ligt geenszins in de bedoeling met deze „kop” de zeevarende voor het hoofd te stoten, maar er zijn zoveel zegswijzen in onze taal waarin de zee of de zeeman een rol speelt, dat een korte beschouwing van enkele alleszins de moeite waard lijkt. Dat de gezegden soms „kant noch wal raken”, moge blijken uit „meer zijn er dood gedronken dan in de zee verdronken”, wat zowel op de landsman als op de zeeman kan slaan, en waarmee dus de strekking van de „kop” voor de zeevarende wel wordt verzacht. Trouwens, om weer te geven dat een matig mens — onverschillig waar hij zijn werk uitvoert — ook wel eens een glaasje meer drinkt dan hij verdragen kan, is er de uitdrukking „een goed zeeman wordt ook wel eens nat”, waarmee dus eigenlijk ten onrechte de zeeman weer als voorbeeld wordt genomen.

Doch laten we van de literaire drinkgelagen afstappen en „in zee lopen” (= „van wal steken”) met een ander onderwerp. In tegenstelling tot „de zee is zonder water” (= rijke lieden klagen alsof zij gebrek hebben) is „s-levens dieper zee te peilen, des mannen plicht” (Potgieter). Als wij „zee bouwen” (= op zee varen), kunnen we, wanneer „zee en lucht aan elkaar zijn” (= wanneer het slecht weer is), wel eens „een zeetje over krijgen”, doch „wat de zee al zal opwerpen”, merken we vanzelf wel. In ieder geval geen balken, want „onder de zee liggen geen balken” (= je kunt erin verdrinken). Doch „dat is geen man overboord” want „wie zee houdt, wint de reis”. De walman zou hier tegenover kunnen stellen „prijs de zee, maar blijf aan wal”, doch „die ter zee gewend is, kan op het land niet aarden”. En geen wonder, want wie gezien heeft hoe de zon „in zee duikt” in „een zee van purperode vlammen” (Greshoff) of „uit zee rijst”, die zal steeds weer „zee winnen”.

„Het is een zee om uit te drinken” (= een eindeloos werk) om alle gezegden op de zee betrekking hebbend te vergaren, doch met deze kleine bloemlezing zij voldoende aangetoond, dat „op een stille zee iedereen stuurman kan zijn”, zelfs wanneer men eigenlijk niet „de zee schuimt”.

WOUW



STUDIEBEURZEN

Hiermede willen wij onze lezerskring attenderen op de mogelijkheid om voor jongens die een carrière op zee willen maken, een studiebeurs te verkrijgen voor opleiding aan een van de Hogere Zeevaartscholen tot:

Stuurmansleerling (B.S.-diploma.)

Leerling Scheepswerktuigkundige (B.M. of A.M.-diploma)

Vereiste vooropleiding:

Voor de B.M.- of B.S.-opleiding: HBS "B" of 3 jaar HBS of MULO "B" of M.T.S. of HAVO met wiskunde (M.T.S. alleen voor scheepswerktuigkundigen)

Voor de A.M.-opleiding: MULO "A" met wiskunde of MAVO-4 met wiskunde.

De studiebeurs houdt in dat wij het belangrijkste deel van de opleidingskosten voor onze rekening nemen.

Deze kosten behoeven niet te worden terugbetaald wanneer betrokkene na de opleiding vier jaren bij Shell Tankers N.V. dienst doet.

Geïnteresseerden kunnen nadere inlichtingen en een aanvraagformulier verkrijgen bij sectie DFP/3

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.4 t/m 15.5.1969)

GEBOREN:

- 16.4: Leendert Jan, zoon van J. Meenderink, hfd.wtk., en mevrouw B. Meenderink-Kerstens;
30.4: Manon Joyce, dochter van D. van der Lugt, hoofd voeding, en mevrouw J. E. P. G. van der Lugt-van Galen;
4.5: Anouk, dochter van H. Buiten, hfd.wtk., en mevrouw A. Buiten-van Zalingen.

GEHUWD:

- 24.3: A. Brugmans, hoofd voeding, met mej. H. L. T. van Onna;
17.4: E. M. Meyer, matroos/kabelgast, met mej. D. Draijer;
18.4: W. A. Mostert, 3e stm., met mej. A. van Rhee;
25.4: A. Vlaar, 2e stm., met mej. R. Burger;
B. van Katwijk, 3e stm., met mej. R. Korevaar.
7.5: S. Boerendonk, stoker/olieman, met mej. S. den Herder.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

gezagv.: A. G. van Gent, W. Haeck, F. A. de Kaart, W. Kuijper, J. M. Hillen;

1e stl.: N. A. Jager, S. Harders, K. Poort van Ingen, B. C. Visser, J. S. Schregardus, J. Verhoeven, H. K. Paauw;

2e stl.: M. P. J. Hage, O. A. van Druten, J. Tebbenhoff, J. de Kok;

3e stl.: E. L. de Ruitter, J. I. Boon, R. Agema, M. Groothuis, J. Werkhoven, W. R. J. Saeijs, J. W. G. Vonkeman, D. J. van Dijk, L. Kazemier, J. de Jong, W. J. Stoker, F. G. Franken;

4e stl.: R. G. de Haan, K. P. Biesiot, J. Korving, F. Koster;

hfd.wtk.: J. E. Weidema, J. van Essen, H. Blaauw, J. F. van den Bogaard;

2e wtk.: H. Kuijper, W. A. M. Bouma, J. I. Brangert, H. E. Nijzink, G. P. Hoogeveen, J. Walraven, J. van der Schee, G. J. B. Hartman;

3e wtk.: J. Smid, J. van Pijkeren, F. de Roos, J. W. van Putten, R. Ouweland, H. G. W. Meijer, A. Sloot, J. M. M. Siemerink, W. Wartena;

4e wtk.: L. Vlastra, C. Loman;

5e wtk.: J. M. Grimme, N. J. Gras, C. A. A. A. Rademaker, P. D. Koudenburg, M. Veenstra, B. N. van der Kolk, L. F. Kruijt, A. H. W. Klomp, H. Smeding, J. P. A. M. Ghuys, M. J. T. N. M. Gremmen, J. P. P. van Alebeek, H. P. C. Eken, P. F. van Dijk, C. Scholten, J. C. Spijkerman, F. J. Jonges, H. P. M. van Eijck, J. Slagter, J. D. Berends, J. J. F. Govers, R. Dijkstra;

bootsman: P. H. A. van der Putten;

1e pomplieden/bankwerker: A. A. J. Vermeulen, K. H. Baven, R. C. R. van Rooyen;

2e pomplieden/bankwerker: C. Beyer, J. Hagestein, G. A. Muts;

bankwerker: L. M. de Wit;

wachtassistent: A. van Doodewaard;

scheepskok: H. Scheffer;

hoofden voeding: A. Onderstal, C. P. Hoogesteger, A. A. Turkenburg, R. Hoogendoorn.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: wnd. 2e stm. D. van Dijk;

m.s. Acila: wnd. 1e stm. W. Hoogendijk, 2e wtk. J. G. Bron, II.wtk. B. K. Frans;

m.s. Acmaea: gezagv. M. E. Wolper, wnd. 2e stm. J. A. Wallenstein, hfd.wtk. C. Heeres;

m.s. Acteon: gezagv. E. J. Stapper, II.wtk. H. van de Water, II.wtk. R. A. Niessen;

s.s. Arca: gezagv. D. A. C. Vermeulen, 5e wtk. R. Konijnenberg;

s.s. Atys: wnd. 1e stm. L. D. J. van Zuilekom, wnd. 2e stm. J. G. Wientjes, 3e wtk. N. H. J. M. Lodde;

m.s. Camitia: 1e stm. P. Cammel, 3e stm. D. M. Alderlieste, 2e wtk. L. Buitenkant, radio-officier K. J. H. van Beek, hoofd voeding G. C. Vervoort;

s.s. Capisteria: hfd.wtk. A. J. G. Weitzel, 3e wtk. H. A. Scherpenhuijzen, wnd. 4e wtk. A. Meesters;

s.s. Capulonix: hfd.wtk. H. Buiten;

MEDEDELING

VAN

DE DIRECTIE

Zoals bekend zal onze medische adviseur, dokter W. de Loos, met ingang van 1 juli a.s. de dienst der Maatschappij met pensioen verlaten.

In verband hiermede zal op vrijdag 27 juni a.s. gelegenheid bestaan afscheid te nemen van dokter De Loos en tevens kennis te maken met zijn opvolger dokter H. M. Stoll.

Deze receptie zal plaatsvinden van 16.30 tot 17.30 uur in de lunchkamer op de 9e verdieping van het Shell-Gebouw te Rotterdam.

m.s. Crania: 2e stm. T. W. Scharrenburg, 3e stm. R. F. M. Driessen, 4e stm. J. van der Jagt, wnd. 3e wtk. D. Smit;

m.s. Dalia: 2e stm. A. J. de Kraker, 3e stm. G. Zoetendal, 4e wtk. B. de Rooy, 5e wtk. F. Jocker, radio-officier J. J. van Swieten, 1e pompman/bankwerker P. H. Hietbrink;

m.s. Daphne: wnd. 2e stm. H. J. Schaaf, 2e wtk. P. F. Buil;

m.s. Diloma: 2e stm. J. S. de Jong, 3e stm. J. Zwart, hfd.wtk. O. K. Nicolai, 4e wtk. H. Ruitenbeek, 5e wtk. T. Mellegers, 5e wtk. R. F. Schippers, hoofd voeding M. van Hagen;

m.s. Dosina: 3e stm. L. H. Kramer, hfd.wtk. W. Groenendijk, 5e wtk. J. Haasjes, radio-officier J. A. Stevens;

s.s. Kabyliya: II.wtk. J. S. M. Jocker;

s.s. Kalydon: wnd. 1e stm. J. C. Aartsen, wnd. 2e wtk. E. Aanen, wnd. 4e wtk. W. A. van Zandvliet;

s.s. Kara: 2e stm. J. Broekmeijer, 4e stm. C. D. Kromhout, wnd. 2e wtk. L. A. J. W. Bink;

s.s. Kelletia: gezagv. J. W. M. Vollebregt, wnd. 4e wtk. J. M. van de Wal, 1e pompman/bankwerker A. J. Tinkhof, 1e pompman/bankwerker C. Luykenaar, 2e pompman/bankwerker H. Pols, wachtassistent R. W. van Rooyen, hoofd voeding G. van Driel, scheepskok A. G. Freeth;

s.s. Khasiella: 2e wtk. A. P. de Groot, wnd. 4e wtk. H. M. Kleevens, 5e wtk. J. C. van Baasbank, 1e pompman/bankwerker L. J. C. van Kuyen, 2e pompman/bankwerker J. van Leyden, hoofd voeding Th. de Vos, bankwerker H. L. Hermans;

s.s. Kopianella: wnd. 2e stm. B. Smit, wnd. 2e wtk. F. Nederbragt;

s.s. Koratia: wnd. 2e stm. R. Dijkstra, 5e wtk. I. A. van Groningen;

s.s. Korenia: 5e wtk. B. J. F. Meulenbeld;

s.s. Korovina: hfd.wtk. J. Meenderink, 5e wtk. F. L. van der Krabben, radio-officier H. Hoff, bootsman A. van Leeuwen, 1e pompman/bankwerker F. A. Nijhuis, 2e pompman/bankwerker J. M. H. Siepers, wachtassistent P. C. W. Hack, hoofd voeding G. W. K. L. Heyblom;

s.s. Kosicia: 1e stm. G. M. Schipper, hfd.wtk. J. J. F. Reitsma;

s.s. Krebsia: wnd. 2e wtk. W. Vroling;

s.s. Kryptos: 2e wtk. P. Balt;

s.s. Kylix: 4e stm. P. G. van der Horst, radio-officier F. K. van Westen;

s.s. Lovellia: 5e wtk. R. L. Schultz, 5e wtk. L. Puper, radio-officier A. J. Eggink;

s.s. Macoma: 1e stm. W. Welbie, 3e stm. A. van Leeuwen, 3e wtk. M. de Boer, 5e wtk. A. M. P. B. Fluitsma;

s.s. Marpessa: 1e stm. T. van Heuveln;

s.s. Metula: gezagv. H. C. Mantel, hfd.wtk. W. Balvers;

m.s. Neverita: hfd.wtk. C. W. Stolk, 3e wtk. H. van Ommering;

m.s. Niso: gezagv. W. J. de Haan, 5e wtk. J. P. Hoogwerf;

s.s. Ondina: wnd. 4e wtk. J. H. S. Brijde, 5e wtk. J. Labeur;

**IN DIENST
GETREDEN
VLOOTPERSONEEL**



R. VAN DER VOORT
4e stm.
per 15.5

**IN DIENST
GETREDEN
WALPERSONEEL**



**MEVR. G. VINCK-
MOHAMEDJOESOEUF**
sectie DFF/4
per 1.5



E. J. LABAN
sectie DFP/1
per 1.5

- s.s. **Onoba**: wnd. 3e wtk. E. E. Kreune;
s.s. **Patro**: 4e wtk. M. H. D. Demkes, 5e wtk. R. M. van Ham, 5e wtk. F. G. Müseler;
s.s. **Philidora**: II.stm. H. den Ouden, wnd. 2e wtk. L. J. M. Verhaegh;
s.s. **Philine**: wnd. 3e stm. J. H. N. Pabbruwee, wnd. 3e wtk. F. van der Holst, 5e wtk. A. J. de Waal, 5e wtk. W. J. Smit;
s.s. **Philippia**: 3e stm. R. Hagen, wnd. 2e wtk. T. Middelkoop, 5e wtk. D. Roodnat, radio-officier J. Valk;
s.s. **Vasum**: 1e stm. R. A. Kattenburg Schüler, 2e stm. G. C. Peters, II.stm. M. A. F. Wanders, hfd.wtk. J. Heijmans, wnd. 3e wtk. B. J. K. van Vliet;
s.s. **Viana**: wnd. 2e wtk. C. G. Klitsie;
s.s. **Zafra**: 1e stm. L. J. Hirs, hfd.wtk. K. L. Schuring;
s.s. **Zaria**: wnd. 2e wtk. A. G. M. Witten.

UIT DIENST GETREDEN:

- 3e stm.: W. Goedegebuure, O. Kuipers;
hfd.wtk.: B. C. Smit, G. J. Uitenbogaard, G. Houwer;
3e wtk.: J. W. Langezaal, J. C. Pisa, W. H. Nieman, G. van 't Wout, H. T. Mellegers;
5e wtk.: P. G. L. M. van Aken, J. J. Domnisse, N. Kooman;
1e pompman/bankwerker: K. H. Baven, J. A. F. van der Knaap.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

- 1e stuurman G.H.V.: 2e stm. J. P. Hendriks;
2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stm. E. A. Bik, J. G. de Leeuw, G. J. Olieman, B. H. Weersma;
3e stuurman G.H.V.: 4e stm. T. T. Rison;
„C”: 2e wtk. J. G. Bron;
„C-th”: 2e wtk. J. H. Veen, S. A. Verhage;
„B”: 3e wtk. C. G. Klitsie, F. Nederbragt;
„B-th”: 3e wtk. J. A. de Groot;
„A”: 5e wtk. A. Meesters, J. P. van der Gaag.

AANGESTELD ALS:

- gezagv.: J. M. Hillen;
4e stm.: T. T. Rison;
5e wtk.: R. F. Hamar de la Brethonière.

BEVORDERD TOT:

- hoofd voeding: Th. de Vos, G. C. Vervoort;
1e pompman/bankwerker: P. H. Hietbrink, F. A. Nijhuis.

OVERLEDEN:

Tiny Mary, dochter van W. Kuyper, gezagv., en mevrouw M. M. Kuyper-Tutt.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD SHELL B.P. LAGOS:
1e stm.: S. Noordenbos.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD C.S.M., CURAÇAO:
4e wtk.: R. J. Doorneveld.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD KANTOOR:
gezagv.: J. J. Schouten;
3e wtk.: R. B. Scherjon.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.4 t/m 15.5.1969)

UIT DIENST:

- 1.5: Mej. K. M. Kalishoek - sectie DFF/4.

GEHUWD:

- 5.4: J. G. van 't Oever - sectie DFP/2 - met mej. C. K. Beekhuizen
14.5: Mej. J. E. W. van der Have - sectie DFF/4 - met de heer P. J. F. Kuijpers.

GEBOREN:

- 21.4: Marco Robert, zoon van N. J. T. M. Schoots - sectie DFP/1 - en mevrouw M. C. Schoots-Verbeek.

**NIEUW TELEFOONNUMMER
VOOR
SHELL TANKERS N.V.**

Met ingang van 1 juli a.s. wordt het telefoonnummer van Shell Tankers N.V. gewijzigd in:
(010) 14 51 44

Redactiecommissie:

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

tussen schip en ka

achtste jaargang no. 10 — juni 1969

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

**HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN
VAN ARTIKELEN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF
AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE
TOESTEMMING VAN DE REDACTIE**

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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