

SCHIP & KA

35e jaargang
nummer 3
juni 1995

laatste editie

varen op een lng-schip  wordt nu lid van de cnooks 
afscheid gepensioneerden  or-verslag  herdenkingsdienst
 shell tankers veteranen  hulp bij opsporing 
ouderdomspensioen  groei airmiles  olie in de golven

SCHIP & KA

Periodiek voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers B.V.

Folkert Elsingastraat 34
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

Indien het toestelnummer van degene met wie u wilt spreken bekend is, kunt u rechtstreeks de verbinding tot stand brengen door aansluitend na 4071 dat nummer te draaien.

Ondernemingsraad 010-4071842
Medische dienst 010-4071809

Maatschappelijk werk 010-4696774

Onderling Medisch Steunfonds 01719-40488

Vijfendertigste jaargang nr. 3
juni 1995

Redactiecommissie
010-4071804
Maarten Buth
Wim Dufourné
Lenny Kosten (coördinatie)

'Schip & Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerden van Shell Tankers B.V. Buitenstaanders kunnen te allen tijde een jaarabonnement nemen door overschrijving van f17,50 op girorekening 10349 t.n.v. Shell Tankers B.V. Rotterdam, of door overmaking van dit bedrag op bankrekening No. 42.17.83.249 bij de ABN/AMRO bank, Coolsingel 119, Rotterdam, onder vermelding van 'Abonnement Schip & Ka'.

Hoewel Shell-maatschappijen een eigen identiteit hebben, worden zij in deze publicatie soms gemakshalve met de collectieve benaming 'Shell' of 'Groep' aangeduid in passages die betrekking hebben op maatschappijen der Koninklijke Shell Groep of wanneer vermelding van de naam van de maatschappij(en) gevoeglijk achterwege kan blijven.

Tenzij ander vermeld, zijn alle geplaatste illustraties Shell-foto's of tekeningen.

Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men de toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag gegeven worden.

Vormgeving en druk
Tijl Offset
Blalweg 20
Zwolle

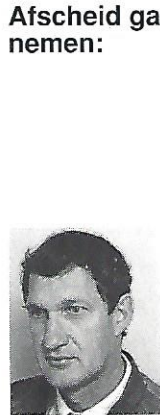
VLOOTCIRCULAIRES

310	29.03.95	Vlootbestand (Satcom)
311	29.03.95	CASSA (Satcom)
312	30.03.95	Koersen (Satcom)
313	12.04.95	CAO-brief
314	12.04.95	Kantoor gesloten (Satcom)
315	28.04.95	Koersen (Satcom)
316	04.05.95	Ranking 1995 (Satcom)
317	17.05.95	STBV Fleet Personnel Manual

NOTEERT U VAST EVEN!

In verband met deze laatste uitgave van Schip & Ka delen wij U nu vast mede dat op woensdag 8 november 1995 er in café-restaurant Engels, Stationsplein 45 te Rotterdam, een afscheidsreceptie zal worden gehouden voor collega's die de actieve dienst hebben verlaten of gaan verlaten. Iedereen is hierbij van harte welkom. De receptie begint om 16.30 uur in de Ronde-zaal.

Afscheid gaan nemen:



E. Aanen
Hoofd-
werktuig-
kundige



F. Bakker
Hoofd-
werktuig-
kundige



L.J.W. Broenink
Hoofd-
voeding



G. Buma
Gezag-
voerder



C.J. Clarisse
Gezag-
voerder



L.W. Jorissen
Hoofd-
werktuig-
kundige



W.C. Kapper
Hoofd-
voeding



H.J. Kievit
ex-vloot en
wal
organisatie



M.F. Koens
Hoofd-
werktuig-
kundige



G.L.A. Martens
Gezag-
voerder



H. Otter
Hoofd-
voeding



J. van Overbeek
DFM/1



J. Roosenburg
Hoofd-
voeding



N.C. van der Vecht
Hoofd-
werktuig-
kundige

VERZOEKE VOOR SCHEEPS-INFORMATIE TE BELLEN

Acila
Cardissa
Entalina
Erodona

Hadra
Halia
Hastula
Hatasia

010-4566008

Macoma
Sericata
Sidelia
Solaris

Spectrum
Sponsalis
Stellata
Sunetta

010-4566009

Oud-opvarenden gedenken personeel Shell-vloot

In de hal van het gebouw Carel van Bylandtlaan 30 zijn op 4 mei jl. de collega's herdacht die tijdens de Tweede Wereldoorlog om het leven zijn gekomen. Na een welkomstwoord van de heer A.J. Schipperijn (ODHP) en een minuut stilte legde Centraal Kantoor-directeur B.J. Runderkamp een krans namens de directie van de Koninklijke/Shell Groep.

De heer H.W. Lussing deed dat namens de Vereniging van Oud-Employe's der Koninklijke/Shell (VOEKS) en de heer C.W. Stolk legde een krans namens de Club van Oud-gezagvoerders en Oud-hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke/Shell (CNOOKS). Het Haags Shell Koor, onder leiding van Gregor Bak bracht enkele liederen ten gehore, waarna de plechtigheid werd afgesloten met het gezamenlijk zingen van het Wilhelmus.

De groep belangstellenden was opvallend groter dan in voorgaande jaren, mede doordat Shell Tankers met een aantal oud-opvarenden aanwezig was. Joop Elias, directeur STBV sprak na de officiële herdenking tijdens een bijeenkomst de vroegere officieren met echtgenotes en enige vertegenwoordigers van de Shell-vloot in het Centraal Kantoor toe.

'U vraagt zich misschien af waarom wij hier bijeen zijn. Er zijn meerdere redenen

die ons daartoe deden besluiten. Ten eerste is, dat wij hier zijn, een ere-plicht tegenover de nabestaanden. Dit geldt ook voor de omgekomen collega's. Ten tweede is er thans, een halve eeuw na de bevrijding nog een aantal overlevenden om deze herdenking mee te maken. Klein in getal zijn deze veteranen na zoveel jaren, maar niettemin nemen zij een bijzondere plaats in.

De Shell-vloot speelde in alle oorlogsgebieden een grote rol. In de Indische Oceaan denken we vooral aan de 'Ondina'. Dit schip werd op 5 november 1942 schip onderschept door twee Japanse hulpkruisers, de 'Aikoku Maru' en de 'Hokoku Maru', zusterschepen van 10.000 ton, bewapend met zes 15-cm kanonnen, een torpedo batterij en vergezeld van verkenningsvliegtuigen. De Ondina had slechts een oud 4-inch kanon, maar raakte de Hokoku Maru in het munitieruim, waardoor het schip explodeerde en zonk.

De andere Japanner torpedeerde de Ondina en schoot het schip in brand om vervolgens de bemanning in de sloepen te mitrilleren. Toen de Japanner tenslotte verdween, gingen de overlevenden terug aan boord, blusten de brand en brachten het schip behouden in Freemantle binnen. De tweede stuurman, Bart Bakker, ontving hiervoor de hoogste militaire onderscheiding, de Militaire Willemsorde.

De Slag om de Atlantische Oceaan was

De 18 oud-opvarenden, die met hun echtgenotes en enkele vertegenwoordigers van Shell Tankers de plechtigheid bijwoonden.

de grootste zeeslag aller tijden, die ruim 5 jaar onafgebroken heeft geduurd. In totaal gingen 4600 schepen naar de kelder en meer dan 100.000 geallieerde zeelieden vonden een afschuwelijke dood door verbranding, bevriezing of verdrinking.

Onder de hier aanwezige veteranen zijn er die vijf jaar lang vrijwel onafgebroken aan de Slag op de Atlantische Oceaan hebben deelgenomen. Het was daar, op de Atlantische Oceaan, dat de grootste verliezen werden geleden. Het was ook daar, dat vele opvarenden van de Shell-vloot om het leven kwamen.

In 1993 werd de 'Battle of the Atlantic' in Engeland op grootse wijze herdacht. In Liverpool werd een museum geopend over de Battle of the Atlantic en er werd een speciaal voor de Battle gebouwde kapel ingewijd. Voorts was er een herdenkingsdienst in de kathedraal van Liverpool en er was een vlootshow bij Spithead. Aan de vlootshow nam ook een Shell-tanker deel. Dit is in Nederland niet of nauwelijks in de media gekomen, alhoewel toch vele Nederlanders het leven lieten op de Atlantic.

Een reden temeer voor ons om vandaag stil te staan bij de opvarenden van de Shell-vloot die in de tweede wereldoorlog het leven lieten. Zij brachten het hoogste offer en wij gedenken hen met dankbaarheid'.

Het gezelschap kreeg vervolgens enkele opnamen te zien van de wijze waarop het oorlogstoneel in 1942 zich uitbreidde tot de Amerikaanse kust. Tevens werd een documentaire vertoond over de 'Battle of the Atlantic' en de herdenking daarvan in Engeland. De bijeenkomst werd afgesloten door een warme lunch.



Wordt nu lid van de CNO

Met 80 leden hield de Club van Nederlandse Oud-gezagvoerders en Oud-hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke Shell op 22 april 1995 haar 61ste Algemene Ledenvergadering in restaurant Shanghai in Apeldoorn. Deze vergadering is een statutaire verplichting en jaar-in jaar-uit etaleert de agenda weinig opwindends. U kent het rijtje: Opening, Notulen, Jaarverslagen enz. enz.

meeting-point for all once in Shell Tankers'.

t'Is niet te geloven maar deze aangrijpende tekst was de deur nog niet uit of hij was al weer verouderd, een bedenkelijk verschijnsel vooral voor gepensioneerden. Wat was het geval? Het volgende agendapunt behelste een voorstel om het CNOOKS-lidmaatschap ook open te stellen voor Nederlands personeel in actieve dienst van STBV. Motivatie: Vooral oudere vloot- en walmensen zien hun collega's verdwijnen in het pensioen en daarna is er geen enkel structureel STBV-verband meer over om elkaar te ontmoeten, tenzij de CNOOKS dit biedt. Het voorstel was ruim vooraf aan de leden voorgelegd en er was kennelijk over nagedacht want de

structuur de leden niet onverschillig laat. Drie leden, die verhinderd waren, namen de moeite om ons schriftelijk te laten weten dat ze 'voor' waren. Die betrokkenheid, ongeacht 'voor' of 'tegen', is een gezond verschijnsel en zo was het een goede vergadering.

Na de vergadering was het geanimeerde herontmoeten, want daar gaat het om bij de CNOOKS. Wat loopt daar alzo rond, is een vraag die misschien opkomt bij de potentiële nieuwe leden. Bij deze gelegenheid was 61 procent regelrecht oud-gezagvoerder of oud-hoofdwerktuigkundige. 13 procent had in deze rangen gevaren maar was gepensioneerd in een walfunctie. Verder 11 procent vloot gepensioneerden anders dan oud-gezagvoerders of oud-



De reünie van de CNOOKS maart 1959.



De lustrumviering van de CNOOKS in 1990 zag er al heel anders uit. Wordt nu lid en kom naar de lustrumviering op 16 september 1995 in Amsterdam.

Toch heeft iedere vergadering haar eigen specifieke accenten. Zo ook deze. Jan van der Stel, sinds 1978 bestuurslid en oud-voorzitter, vond zeventig jaar een mooie leeftijd om zich terug te trekken. Hij kreeg onze dank en een boek met de luchthartige titel 'Electronica is niet zo moeilijk'. Nou, daar komt Jan dan wel achter.

De voorzitter, Cees Stolk, memoreerde de reünie van de Shell Fleet Retired Staff Association op 5 april in Londen. In antwoord op de speech van de tafelpresident benadrukte onze voorzitter daar in welgekozen bewoording de band tussen onze clubs. Traditioneel is dat je wat zegt als gast maar voor het eerst was de 'Guest of Honour' op deze bijeenkomst niet de Marine Coördinator maar de Coördinator Trading and Shipping, een verandering in de Shell hiërarchie die tot nadenken stemt en die nieuwe waarden geeft aan traditionele formules. Vandaar dat er vanuit de CNOOKS vergadering een bericht ging naar de collega's in SFRSA dat eindigde met de woorden 'There was a strong feeling that, against a background of decreasing fleet activities, our clubs should increase their efforts to offer a

discussie werd met verve gevoerd.

Bij hand opsteken koos een ruime meerderheid uiteindelijk voor het voorstel en dus kon het woordje 'once' in onze boodschap vervallen, tenminste voor zover het de CNOOKS betreft. De SFRSA zit wat patriachaler in elkaar en is bovendien een jaar ouder dan de CNOOKS en dan krijg je te doen met de wet van de remmende voorsprong zoals U weet.

Uit de discussie rondom het 'ledenvoorstel' bleek dat de CNOOKS-



hoofdwerktuigkundigen. De resterende 15 procent valt onder de noemer vlootverwante vrienden voornamelijk afkomstig uit de afdelingen scheepsbouw en personeel. Vroeger waren we het niet altijd met ze eens maar nu zijn ze heel aardig. De zoutwaterscheiding lag dus deze keer op 85 procent om het maar eens wetenschappelijk uit te drukken. Aan de lunch mochten we ook het complete managementteam van Shell Tankers en de voorzitter van de ondernemingsraad welkom heten. Ze hadden er hun vrije zaterdag en een lange rit voor over om bij ons te zijn en dat waarden we bijzonder. Vooral de aanwezigheid van algemeen directeur Joop Elias, zo kort na zijn herstel, was een prettige verrassing. Deze kwalificatie geldt niet voor wat hij ons te zeggen had. Met waardering voor zijn openhartigheid kwam deze keer zijn 'State of the Union' hard aan. Het is hier niet de plaats voor details. Geïnteresseerden weten het toch wel. Wij, de gepensioneerden, realiseren ons dat onze zorgen en problemen meestal voortkwamen uit in weze positieve ontwikkelingen. Groei van de vloot in technisch concept, afmeting en aantal. We hadden soms moeite om het allemaal bij te houden maar

OKS!

onaantastbaar was daar op de achtergrond de zekerheid van de 'company'. Dat scheelt een jas. Om ons weer een beetje op te beuren beloofde Joop Elias dat indien er voldoende belangstelling van nog actieven zou zijn voor het lidmaatschap van de CNOOKS er een vorm van samengaan bij de Kerst-bijeenkomst niet uitgesloten was. Waarvan acte. Het culinaire gehalte van de bijeenkomst was voortreffelijk en royaal.

Dit verslag van de voorjaarsreunie van de CNOOKS is wat overbimeten uitgevallen met een wervend oog op degenen die nu ook lid kunnen worden. Dit zijn:

Alle STBV medewerkers met een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd. Hierbij zijn inbegrepen diegenen werkzaam bij een Shell maatschappij voor wie STBV de parent company is of was.

Opgeven kunt U zich bij Lenny Kosten, tel.: 010 - 4071804.

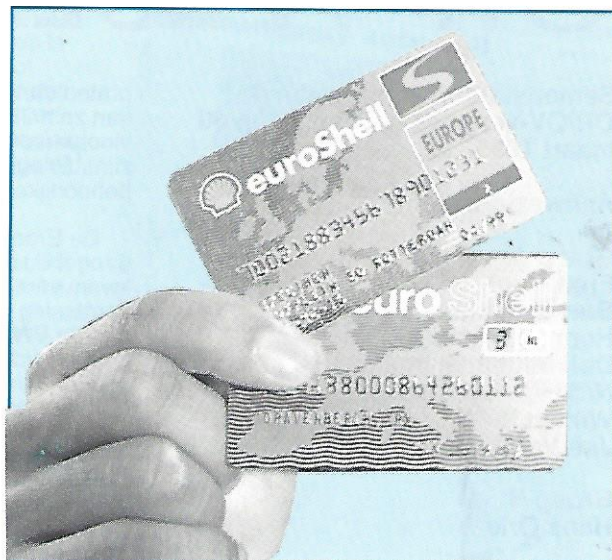
Als lid kunt U met Uw partner deelnemen aan de viering van het 45-jarig bestaan van de CNOOKS. Op zaterdag 16 september 1995 hopen we een feestelijke dag door te brengen aan boord van het luxe party-schip ms Valencia dat zal varen vanuit Amsterdam.

Machinekamer of kombuis t' kantoor of op de brug was t' stormweer, spanning of een lach t' komt bij de CNOOKS terug

NIEUW GEZICHT EUROSHELL CARD

Vanaf mei 1995 zal Shell geleidelijk alle euroShell cards voor particulier gebruik en de zakelijke varianten voor fleet owners en transportondernemingen voorzien van een nieuw gezicht.

Met de Europese invoering van dit ontwerp zal een betere uniformiteit worden gecreëerd in de verschillende vormen van door Shell uitgegeven tankpasjes. De nationale kaarten voor bijvoorbeeld fleet owners verschillen tot op heden sterk van land tot land.



Een van de nieuwe elementen in het ontwerp is een gestileerde 'S'. Deze letter staat voor 'single network', alleen te gebruiken bij verkooppunten van Shell. Alle euroShell cards voor particulier gebruik zullen op deze wijze worden uitgevoerd.

Bepaalde zakelijke kaarthouders kunnen nu ook een 'multi network' uitvoering van de euroShell card aangeboden krijgen. Deze is uitgevoerd met een 'M' en maakt ook betalingen op de verkooppunten van Esso mogelijk. Andersom geven sommige zakelijke Esso-kaarten toegang tot het Shell-netwerk.

De uniformiteit en de verruimde mogelijkheden van de euroShell Card bieden vooral op Europees niveau nieuwe mogelijkheden. Zakelijk

euroShell-kaarthouders kunnen in bepaalde gevallen een multi network uitvoering aanvragen. Een vergelijkbare mogelijkheid bestaat voor houders van sommige Esso-kaarten. Zij krijgen daarmee in Europa toegang tot een netwerk van 17.000 verkooppunten van beide oliemaatschappijen.

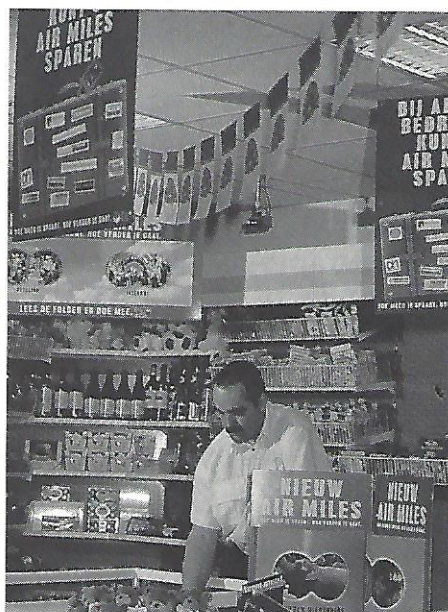
Een andere bijzonderheid van de nieuwe euroShell card is de introductie van categorie 0 voor het louter afrekenen van diesel. Vooral in de internationale vervoersmarkt ziet men het terugdringen van fraude als voordeel van deze kaart. De overige categorieën blijven onveranderd: 1 voor alle brandstoffen, 2 voor brandstoffen, olie en autobehoeften, en 3 voor het voornoemde inclusief alle overige diensten en goederen op het station.

Groei Air Miles

Ongeveer 400 automobiel- en motorfietsbedrijven die een exclusief contract met Shell hebben voor de levering van smeermiddelen, zijn toegetreden tot het Air Miles programma.

Deze ondernemingen bieden hun klanten over iedere f 25,- van de werkplaatsrekening of autowassen één Air Mile. Tot de werkplaatsrekening worden ondermeer onderhoudsbeurten en andere werkplaatsactiviteiten, de verkoop van onderdelen en schadeherstel (mits verrekend via de werkplaats) gerekend. De berekening van het aantal Air Miles gebeurt per transactie.

Sinds kort krijgt de klant ook Air Miles op pin-transacties bij de ABN-AMRO: twee pintransacties boven de f 35,- binnen



één maand zijn voortaan goed voor één Air Mile. Voorts zijn de Etos-drogisterijen en de optiezaken van Pearle tot het programma toegetreden, terwijl de slijterijen van Gall & Gall ook Air Miles gaan verstrekken.

Met de reisorganisaties Arke Reizen en Holland International is onlangs een

overeenkomst afgesloten voor een exclusief aanbod van reizen naar populaire vakantiebestemmingen. De reizen zullen vanaf mei worden aangeboden. In de nieuwsbrief bij het tweede-kwartaaloverzicht volgen hierover meer informatie.

Wie overigens ruim vijf maanden na de introductie van Air Miles enkele cijfers van het elektronische spaarprogramma op een rij zet, komt moeiteloos tot indrukwekkende grootheden. Zo zijn reeds 1,4 miljoen enveloppen van de hand gegaan, waardoor er nu 2,8 miljoen blauwe spaarkaarten in omloop zijn.

De klantenservice van Air Miles mocht reeds 4.000 boekingen noteren met de KLM en Center Parcs, gevolgd door de Efteling en Golden Tulip hotels, als topbestedingen. De bekendheid van het programma ligt op dit moment rond de 76 procent.

In vergelijking met de oorspronkelijke planning zijn bovendien al 40 procent méér Air Miles verstrekt; in totaal zo'n 140 miljoen punten. Een vlotte rekensom leert dat van dit aantal nagenoeg alle inwoners van de gemeente Rotterdam op basis van het huidige kortingstarief (250 miles) naar Londen of Parijs kunnen vliegen. En terug.

OR-VERSLAG

Samenvattend verslag van de OR/OV-vergadering van 29 en 30 maart 1995.

Aanwezig waren:

Groep A

Fred Boot
Bart Broekhuijsen
Henne Hennis
Dolf Mittelmeijer
Nico van der Palen
Willem Pols
Jan Verheul

Groep B

Hans Orië

Groep C

Janny Kalkman

Overleg werd gevoerd met Wim Dufourné (DFP), als waarnemend bestuurder, en Maarten Buth (DFM).

Op de agenda stonden naast de vaste onderwerpen zoals Mededelingen Bestuurder en HSEQ/ARBO ook het Jaarverslag BGD 1994, voorlopige resultaten STBV 1994, lopende zaken en aktiepunten uit het OR-werkplan.

- De Raad van Commissarissen van STBV is officieel van vijf naar drie leden teruggegaan en bestaat nu uit de heren Slechte, Busker en Völker.

- De OR had gevraagd of de cursus Pensioenvoorziening ook voor personeel van de vloot openstaat. Het antwoord hierop is negatief, omdat de financiële toestand van STBV dit niet mogelijk maakt.

- Er waren onduidelijkheden over de ranking. In de komende Schip & Ka (april) zal er een stuk over worden geschreven.

- Schip & Ka gaat verdwijnen. Er zal door de nieuwe Maatschappij (STASCO) één publicatie worden verzorgd met betrekking tot trading en shipping nieuws: Ship & Shore. In de april-editie van Schip & Ka zal een enquête-formulier worden afgedrukt. Hiermee kunnen de niet-actieven bij STBV aangeven of ze de nieuwe publicatie willen ontvangen. De OR betreft het verdwijnen van de 'Kurkezak'. Zeker voor het thuisfront zal het een gemis zijn.

- Betreffende de off-shore studie is er gesproken met fiscalisten en informeel met kandidaat nieuw-in-diensten.

- De Strategie Studie moet medio dit jaar zijn uitgevoerd. Een eerste analyse toont aan dat Shell zijn schepen aanmerkelijk duurder opereert (US\$ 2.500 per dag per schip meer) dan de kwalitatief gelijke concurrenten. We

praten dan over een aanzienlijke 'gap' van zo'n 25 tot 30 procent in de vlootpersoneelskosten (dat wij duurder zijn). Er zullen dus waarschijnlijk behoorlijke veranderingen komen.

- De Erodona is door de ITF aangehouden in Nieuw Zeeland. Dit kwam voor ons als een volslagen verrassing. Er was immers een afspraak met de FWZ dat we gewaarschuwd zouden worden als er mogelijke akties zouden komen. Er is onmiddellijk contact met de FWZ opgenomen, die eerst zeiden van niets te weten. Later gaven ze toe, dat ze wel op de hoogte waren. De Erodona is nu onder hetzelfde agreement gebracht als de Sidelia en Sunetta. Dit leidt tot hogere kosten en dat is een slechte zaak richting SIS.

- De ontwikkeling van de nieuwe personeelssystemen wordt voortgezet.

HSEQ/ARBO

De ondernemingsraad heeft na overleg met de bestuurder besloten om geen aparte VGWM-commissie in te stellen, maar het overleg inzake ARBO-aangelegenheden te voeren in de reguliere OR/OV-vergaderingen (of eventueel in de CDA-vergaderingen). Wel zou de OR graag zien, dat er over dit te voeren overleg afspraken gemaakt worden, hoe dit gaat plaatsvinden.

Dokter Louwe is ARBO-coördinator en hij zal dus het eerste aanspreekpunt worden.

Vanuit de OR zijn er de volgende vragen gesteld:

- Moet de ARBO-wet (wetstekst of wetboek) aan boord van Nederlandse schepen geplaatst worden?
- Kunnen de Nederlandse schepen geïnformeerd worden over ARBO? (Denk hierbij aan: wie de coördinator/aanspreekpunt is; de te volgen procedure inzake ARBO-aangelegenheden, etc.)

Het ARBO-jaarplan voor 1995 was tevoren al met Rob Louwe (DF/1) besproken. Het gezondheidsgedeelte was duidelijk van opzet, met duidelijke doelen en manieren waarop men zal trachten die te bereiken. Bij het veiligheidsdeel waren de targets eveneens duidelijk, maar hier ontbrak volgens de OR het aandeel van de maatschappij in het behalen van de doelen. Hoe men dacht dit te bereiken. Onderkend wordt dat dit voor het grootste deel een zaak van STO in Londen zal zijn, maar STBV heeft inzake ARBO toch een eigen wettelijke verantwoordelijkheid.

De veiligheidscijfers tot op dit moment:

- 1 LTI
- 2 FAC's
- 1 TRC (bij een target van 5 voor STBV)

Naar aanleiding van het rapport van een

Mededeling Stichting Shell Pensioenfondsen

Pensioenuitvoerders bieden hulp bij opsporing (vergeten) ouderdomspensioenen

De onderstaande mededeling kan van belang zijn voor personen -uzelf of uw familie of bekenden- die in het verleden bij één of meer andere werkgevers hebben gewerkt. De werknemer kan namelijk bij de vorige werkgever(s) pensioenrechten hebben opgebouwd die inmiddels in betaling gekomen zouden moeten zijn. Mocht niet meer achterhaald kunnen worden bij welke pensioenuitvoerder(s) het pensioen moet worden aangevraagd, dan kan men vanaf 1 april 1995 terecht bij een centraal meldpunt: het

PNOP (Project Niet Opgevraagde Pensioenen).

Pensioen is een zogenaamde 'haalschuld'. Dat wil zeggen dat een pensioengerechtigde zelf het ouderdomspensioen moet aanvragen bij de pensioenuitvoerder om dit in betaling te brengen. Bij pensionering direct aansluitend aan het dienstverband levert dit vrijwel nooit problemen op, omdat bij de uitdiensttreding dit meestal direct tussen de werkgever en de werknemer wordt geregeld.

Deze situatie ligt minder eenvoudig in geval van 'uitgestelde pensioenen'. Een werknemer komt in aanmerking voor een uitgesteld pensioen, indien het dienstverband vóór de pensioengerechtigde leeftijd wordt beëindigd. Op het moment dat deze werknemer de pensioengerechtigde leeftijd bereikt, dient hij/zij zelf het ouderdomspensioen bij de pensioenuitvoerder aan te vragen. In de

onze veiligheidsofficieren wordt er nogmaals op gewezen dat het dragen van deugdelijk schoeisel -ook in de accommodatie- verplicht is. Een zekere discipline hierin zal de veiligheid zeker ten goede komen.

Jaarverslag BGD 1994

Dit is in eerste instantie door een OR-werkgroep doorgenomen. De vragen die hierbij naar voren kwamen, zijn op schrift gesteld en aan dokter Louwe overhandigd. In zijn bijzijn kwamen deze vragen in de OV-vergadering aan de orde en werden beantwoord. Indien nodig zullen hier verdere mededelingen over worden gedaan.

Voorlopige resultaten STBV 1994

De voorlopige cijfers (het officiële financiële jaarverslag was nog niet aan de commissarissen ter goedkeuring voorgelegd) werden door de OR besproken. Er zijn geen verdere vragen over gesteld in de OV-vergadering. Zodra het financieel jaarverslag is goedgekeurd, zal de OR dit in commissieverband bespreken, waarna het in de volgende OR/OV-sessie behandeld zal worden.

Lopende zaken

- De OR heeft in 1993 een positief advies uitgebracht inzake de reorganisatie met betrekking tot de oprichting van SIS. Dit was mede gebaseerd op een berekening (zowel in

geld als in arbeidsplaatsen) van vóór en ná de reorganisatie. Graag zou de OR vernemen of nu, nadat er een jaar in de nieuwe opzet is gewerkt, het gestelde doel is bereikt. Destijds is gezegd, dat de reorganisatie tot winstgevendheid zou leiden. Is dat ook gebeurd? Natuurlijk spelen er andere zaken een rol, die tot verlies van de Marine Sector hebben geleid. Maar dat staat los van de reorganisatie.

- De personeelscijfers voor Q1/95 werden overhandigd en besproken. Deze gaven een daling te zien in het aantal Nederlandse gezellen, wat werd veroorzaakt door het afvloeien van de Hovo's. Vanuit de OR kwam de vraag, of de intake-stop, die hangende de uitslag van de Strategie Studie is ingesteld, ook voor stagiaires van toepassing is. Wim Dufourné maakte hierop duidelijk dat er afspraken met zeevaartscholen zijn gemaakt voor het ter beschikking stellen van stageplaatsen. Daar blijven we aan meewerken, zodat de studenten hun opleidingen kunnen voltooien.

Aktiepunten uit het OR-werkplan

Door de OR waren een drietal punten uit haar werkplan opgepakt:

Relatie OR - achterban

Er zal meer bekendheid gegeven worden

regel dient dit te gebeuren een aantal maanden vóór de datum waarop het pensioen in betaling zou moeten komen. Hoewel de pensioengerechtigde zelf actie moet nemen om het pensioen in betaling te brengen, stellen de pensioenuitvoerders alles in het werk om tijdig de pensioengerechtigde te vinden. In de praktijk wordt daarom in bijna alle gevallen het ouderdomspensioen op tijd uitgekeerd.

Het komt echter voor dat vroegere deelnemers aan een pensioenregeling niet meer weten waar zij het ouderdomspensioen moeten opvragen. Het gaat daarbij veelal om personen die in het verleden bij verschillende werkgevers in dienst zijn geweest en niet meer beschikken over bewijzen of opgaven van opgebouwde pensioenrechten bij die werkgevers. Bovendien komt het voor dat bedrijven inmiddels zijn gefuseerd, of niet meer bestaan. In het laatstgenoemde geval zullen de pensioenrechten in de meeste gevallen zijn ondergebracht bij een verzekeraar. Vooral wanneer vele jaren zijn verstreken tussen de beëindiging van het dienstverband en het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd is het zowel voor de pensioengerechtigde als voor de pensioenuitvoerder lastig om met elkaar in contact te komen. In sommige gevallen komt dit contact niet tot stand, waardoor een opgebouwd pensioenrecht niet in betaling kan komen. Teneinde een oplossing te bieden voor de geschetste problematiek hebben de Vereniging van Bedrijfspensioenfondsen,

de Stichting voor Ondernemingspensioenfondsen, het Verbond van Vezekeraars en het Algemeen Burgelijk Pensioenfonds een initiatief genomen, dat heeft geleid tot het 'PNOP', het 'Project Niet Opgevraagde Pensioenen'. Het PNOP is een centraal punt waaraan pensioenuitvoerders gegevens melden van ouderdomspensioenen, die niet binnen drie maanden na de ingangsdatum zijn opgevraagd. Voorlopig is afgesproken dat het project twee jaar zal duren. De kosten zijn voor rekening van de overkoepelende organisaties van pensioenuitvoerders. Het project wordt uitgevoerd door PVF Nederland N.V. in Amsterdam.

Pensioengerechtigden die menen pensioen van een vorige werkgever te hebben misgelopen, kunnen PVF Nederland informeren of het betreffende pensioen als 'niet opgevraagd' door de pensioenuitvoerder is aangemeld. Indien dit inderdaad het geval is dan wordt de pensioengerechtigde doorverwezen naar de betreffende pensioenuitvoerder. De pensioenuitvoerder geeft daarna informatie over de procedure om het pensioen in betaling te brengen.

Vanaf 1 april kunnen werknemers of gepensioneerden die menen recht te hebben op een pensioen van een vroegere werkgever dat al in betaling had moeten komen, doch niet weten waar zij daarvoor terecht moeten, telefonisch contact opnemen met PVF Nederland. Het telefoonnummer is 020 - 6074777.

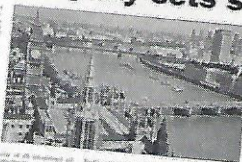
Ship & Shore

The newspaper of Shell International's trading and shipping companies

No 5 April 1995

New company sets sail

A



QUOTE:

Warm welcome for Murex the Fourth

T



Macoma follows in her wake

M

Latia sold for scrap

Vanaf augustus 1995 zal voor STBV het nieuwe blad Ship & Shore verschijnen

Ladingofficier

over het hoe en wat van de OR. Vooral bij de jongeren wordt de OR nogal eens verkeerd beoordeeld. Dit zal gedaan worden door middel van een bijsluitertje bij het in mei uitkomende OR-jaarverslag. Hierin zal in het kort een aantal OR-zaken worden uitgelegd.

Cursussen

Dit is in het werkplan opgenomen naar aanleiding van de mededeling van de bestuurder om mogelijk cursussen door de cursisten in eigen tijd te laten doen. Daar dit onderwerp echter ook in de CAO-besprekingen wordt opgenomen, is het geen zaak meer van de OR.

OR ALLERLEI

- De OR was vertegenwoordigd bij de dodenherdenking op 4 mei in het Centraal Kantoor van Shell in Den Haag. Daarna was er voor de, voor deze bijzondere gelegenheid (immers 50 jaar bevrijding) speciaal uitgenodigde, veteranen (Shell Tankers personeel dat tijdens de oorlog heeft gevaren) een bijeenkomst georganiseerd, waarbij een video werd vertoond over de herdenking van de 'Battle of the Atlantic'. De bijeenkomst werd besloten met een gezamenlijke lunch.

- Het concept van het OR-jaarverslag is besproken en goedgekeurd. In de loop van mei zal het naar de schepen verzonden worden.

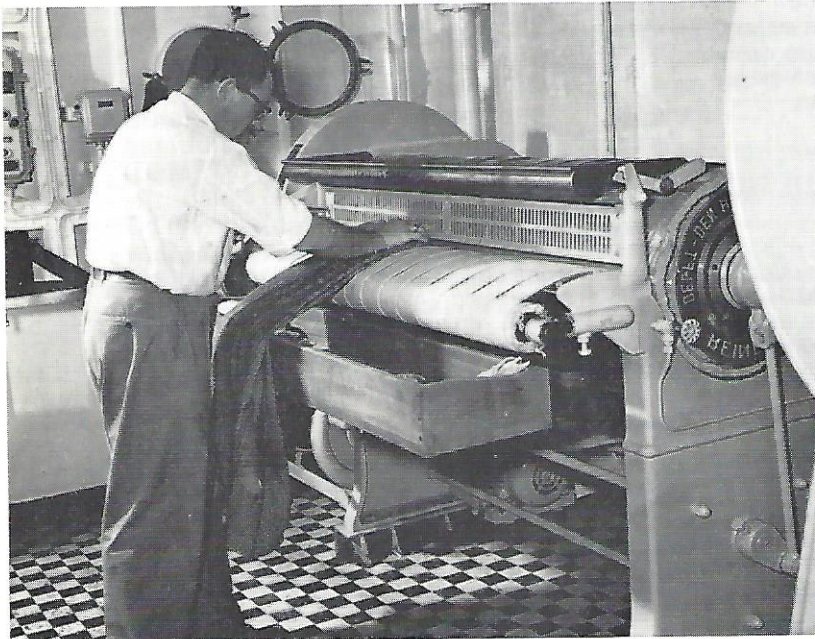
1953

Sedert oktober 1948 was in Olie, het 'Nederlands maandblad voor het personeel van de Koninklijke/Shell groep' regelmatig een vlootrubriek verschenen. Begin 1953 achtte men het op het Shell Tankers N.V.-kantoor in Rotterdam gewenst voortaan in een aparte bijlage van dat blad alle artikelen en mededelingen die uitsluitend betrekking hadden op vlootpersoneel en vlootzaken, samen te vatten. Deze bijlage, kreeg de naam 'Van & voor de vloot. In september 1961 verscheen 'Tussen Schip & Ka' als

zelfstandig maandblad voor de vloot- en walemployés van onze Maatschappij. In 1978 werd het Schip en Ka. Bij het doorlopen van de oude jaargangen kwamen we een aantal opmerkelijke veranderingen tegen die wij U niet willen onthouden.

'VASUM'

Op 15 januari 1995 werd de 32.000 ton metende 'Vasum' -de grootste tanker van de vloot van de Koninklijke/Shell Groep- door H.K.H. Prinses Beatrix te water gelaten. Bijna een jaar



De wasserij



Commodore W.H. Hupkes in zijn hut



De hut van de vierde stuurman

later verliet het trotse vlaggeschip de haven van Amsterdam voor zijn eerste grote reis. Onder de bemanning bevond zich een fotograaf die tot Port Said meevoer. Hij 'schoot' onderstaande plaatsjes, die een goed beeld geven van leven en werken aan boord van een tanker. Het is inmiddels wel veranderd

.....

NIEUWE GEZICHTEN

In 1975 werden de stagiaires per foto aan de lezers voorgesteld, 79 in totaal met een vloot van 53 schepen. Het is inmiddels wel veranderd.....



1995

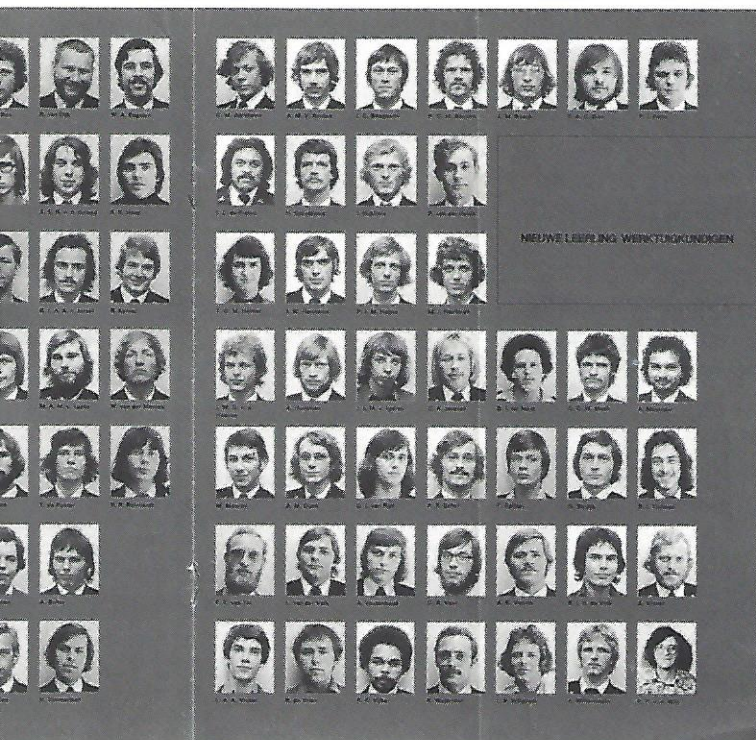


HET '1000000' TON FEEST

◀ In 1962 had de Ontspanningsvereniging Shell Tankers (OVST) geen halve maatregelen genomen om richtbaarheid te geven aan het feit dat er ter viering van het bereiken van de 1.000.000 ton op zaterdag 7 juli een feestavond zou worden georganiseerd. De organisatoren hadden alle middelen benut om de feestelijke datum in ieders geheugen te griffen: op kantoor herinnerden de suikerzakjes eraan, in de liften en op de mededelingenborden hingen sprekende affiches, enige malen werd een rondschrift verspreid, in 'Tussen Schip en Ka' werd een korte doch krachtige campagne gevoerd en de vlootofficieren met verlof in Nederland kregen een circulaire toegestuurd. De resultaten bleven niet uit, want de sporthal van de 'Vijfsluizen' was tot de laatste plaats bezet. Het is inmiddels wel veranderd

'OPEN HUIS'

In het weekend van 14 juni 1986 verhuisde de walorganisatie van het Hofplein naar het gebouw in de Alexanderpolder. Wat er zoal bij komt kijken bij een kantoorverhuizing valt haast niet te beschrijven. Op 30 augustus 1986 hield Shell Tankers BV 'open huis'. Enkele tientallen collega's met familie en kennissen maakten van de gelegenheid gebruik om het nieuwe kantoor te bezichtigen. Jong en oud brachten enkele gezellige uurtjes in het gebouw door. Met 85 personen kwamen we in 1986. Het is inmiddels wel veranderd



Op 30 augustus j. hield Shell Tankers B.V. 'open huis'. Enkele tientallen collega's met familie en kennissen maakten van de gelegenheid gebruik ons nieuwe kantoor in de Alexanderpolder te komen bezichtigen. Jong en oud brachten enkele gezellige uurtjes in het gebouw door. En de gehoorde reacties riep worden geconcludeerd dat we best een beetje trots mogen zijn op onze nieuwe behuizing ...

Bedrijfs- maatschappelijk werk

Medio juni verwachten wij afscheid te nemen van een oudgediende in onze organisatie. Marianne Kors, vele jaren het 'sociale' gezicht van Shell Tankers, gaat aan een nieuw leven buiten Shell beginnen. Zij zal zich voorlopig naar verre streken (buiten Nederland) begeven om daar van al het goeds des levens te genieten. Wij zijn haar veel dank verschuldigd voor haar bijdrage aan ons bedrijf. Haar attente aanpak en vermogen om recht door zee met iedereen, binnen - en buiten de organisatie, te communiceren maakten haar tot een zeer gewaardeerd mens. Wij wensen haar het allerbeste toe voor de toekomst.



Eimert Aanen met pensioen

Zaterdag 1 april was als DE datum geprikt. Zo'n twaalf dagen voor z'n aflossing plaats zou vinden in Singapore. Hij had geen idee wat hem boven 't hoofd hing (en er hing heel wat!).

's Middags tijdens het versieren van het dek vroeg hij wel waarvoor dat diende, maar 'och' werd hem verteld 'de mannen wilden zaterdagavond buiten vieren en dat was goed gevonden'. De kous was hiermee af. Totdat hij buiten werd geroepen om te eten. Daar stond het feestvarken temidden van zijn feest. Met vriendelijke arm werd hij naar zijn feeststoel geleid. Er is me verteld dat hij zelf geprobeerd heeft water te laten branden (project Fusus), maar nu keek hij of hij echt water zag branden.

Na de toespraak van de kapitein kreeg hij een aan boord vervaardigd scheepje (model Halia), ingegraveerd met de namen van de schepen waarop hij gestart en gestopt is, keurig op een plakje gelijmd. Na deze ceremonie mochten we aanvallen op de door de



chef en kok klaar gemaakte heerlijkheden. Om 8 uur volgde de tweede verrassing. De groep MO'ers en leerlingen hadden op de melodie van de groep 'Normaal' 'oe oerendhard' een lied gemaakt. Dat was echt een klapstuk. Ieder beeldde een typetje uit en bracht dat op geweldige wijze. De Indonesische bemanning brak de tong over de oe oe oerendhard, dat verhoogde de pret nog meer. Na deze presentatie kreeg de baas van de hele ploeg een mooie pen aangeboden. Onder genot van een muziekje, dansje en een drankje is deze bijzonder geslaagde avond verder tot in de kleine uurtjes doorgekabbeld.

Thea de Vries
echtgenote van gezagvoerder Herman de Vries

Olie in de golven

In de jaren vijftig veranderde de tanker van groot naar groter naar mammoet, met alle gevolgen van dien voor de opvarenden. Schrijver Jan Aartsen, heeft als stuurman op diverse schepen van Shell Tankers gevaren en zijn herinneringen van meer dan twintig jaren op papier gezet. Het was een afwisselend en



boeiend bestaan - ondanks lange reizen en maandenlang verblijf op zee - door het wel zeer gemengde gezelschap aan boord. De menselijke trekjes worden onverbloemd weergegeven in een reeks verhalen die de lezer een blik gunnen binnen deze tak van scheepvaart.

Prijs f 27,50
ISBN: 90 6410 288 0

Gegroet

Langs deze weg wil ik nogmaals alle opvarenden van de 'Sunetta' bedanken voor de gezelligheid en cadeaus die ik heb ontvangen bij het beeindigen van de actieve dienst bij STBV. Ik wens U allen voor de toekomst veel geluk en een behouden vaart.

Melalui jalan ini, kepada seluruh pelaut kapal Sunetta, saya sekali lagi ingin mengucapkan terima kasih atas suasana yang meriah dan hadiah-hadiah yang telah saya terima pada saat perpisahaan. Selanjutnya saya mengharapkan agar kalian semua selalu sukses dalam pelayaran-pelayaran yang akan datang.

Gerard Martens
Gezagvoerder/Nachoda

De 'Bekalang' (Brunainees voor een makreel achtige vis) vaart inmiddels alweer 23 jaar heen en weer tussen Brunei en Japan. Destijds is het schip als de 'Gadila' (ook al een zeedier, maar dan uiteraard een schelp) te water gelaten bij Chantiers de l'Atlantique te St. Nazaire als tweede in een serie van zeven LNG carriers. Wij mochten er naar toe en wel als 2e stuurman en 4e werktuigkundige voor deze gelegenheid.

Varen met LNG

De zeven LNG-schepen hebben inmiddels al zo'n 4.000 rondreizen gemaakt. De ladingeigenaar heeft in Japan de keuze uit drie terminals, doch de laadhaven is onveranderlijk Lumut Brunei, nabij Seria. De in de 70'er jaren fuurore makende 'Stern Loading Facility' is inmiddels een jaartje buiten dienst en vervangen door een 'side loading facility' zoals wij die ook in de tankvaart kennen.

Eerste impressie

Na een lange vliegreis naar het Verre Oosten, wordt je voor het eerst geconfronteerd met de voordelen van het varen met gas op Japan. Alles is van te voren al per draaiboek tot in de puntjes geregeld en je hoeft dus niet eindeloos te wachten op tochtige steigers. Niets wordt aan het toeval over gelaten.

Na een half uurtje gereden te hebben zijn we er. Daar ligt-ie dan. Groot en indrukwekkend en prima in de verf zoals we dat graag zien. Bij onze aankomst gaat net de gangway uit en kunnen we meteen doorlopen. In eerste instantie valt je het gebrek aan vrije ruimte aan dek op. De whale-back (het trunk dek) met daarbovenop nog eens de compressor room neemt alle ruimte in. Zelfs de 'Hyundai-S'-klasse, waar we op dat punt bepaald niet verwend mee zijn hebben vergeleken met dit schip een vrije ruimte in overvloed. Wat ook opvalt is de ogenschijnlijke overvloed aan personeel. Later blijkt dat maar schijn want je hebt ze wel allemaal nodig. En wat is het

allemaal schoon! Zelfs komend uit de machinekamer hoeft je je veiligheidsschoenen niet om te ruilen tegen de slippers.

Het havengebeuren

Aan dek moest ik direct aan de slag. Alles gaat per checklist en er is geen ruimte voor eigen interpretatie van de gang van zaken. Onder toezicht van vertegenwoordigers van de lading eigenaars en diverse haven autoriteiten

worden duizend en één zaken getest als ware het een eerste bezoek was van het schip. Een ieder die ooit wel eens met Japanse autoriteiten te maken heeft gehad weet wat dat betekenthiiii, hiiii gevolgd door een diepe zucht.

Maar precies op het van te voren geplande tijdstip gaat het dan toch beginnen. Alles wordt vanuit de cargo control room door de 1e stuurman en/of de 2e cargo engineer geregeld. Als 2e stuurman loop ik in deze eerste fase van het losgebeuren aan dek alle afsluiter movements te controleren en van tijd tot tijd te 'fine-tunen' hetgeen niet vanuit de CCR kan. Al spoedig beginnen de laadarmen en het manifold in een grote ijsklomp te veranderen. Als zo'n brok ijs op je veiligheidshelm valt kan dat je hele dag verpesten. Oppassen geblazen dus! Dankzij de 'vapour return line' heb je helemaal geen stank van lading en/of IG gas. Als deze beginfase -de zogenaamde 'cool-down period'- doorlopen is, mag ook ik naar de CCR waar mijn hoofdbezigheid zal bestaan uit ballasten. Zowel in de laad- als loshaven is het mijn job om te zorgen dat het schip te allen tijde gelijklastig en recht op ligt. Een beetje trim mag, maar niet teveel.

De machinekamer

Wat voor het varen 'aan dek' op LNG-tankers bij onze Engelsen collega's geldt, gaat ook op voor de machinekamer: veel mensen, veel routinewerk en alles werkt

GEGEVENS:

Grootste lengte:	257.49 mtr
Grootste breedte:	34.75 mtr
Max diepgang:	11.53 mtr
Operating draft:	9.45 mtr
Deadweight:	37,442 mt.
Cargo capacity (98%):	73,576 m3
Voorstuwing:	1 * Stal Laval turbine type AP24-106
Vermogen:	20,8000 SHP
Ketels:	2 * Foster Wheeler Babcock Atlantic type JBBVSD
Tanks:	5 tanks met ieder 2 elektrische diepweel pompen 715 m3/uur. Tank no. 1 slechts 1 pomp



zoals het hoort. We varen hier met een hoofd- en een tweede tot en met vijfde werktuigkundige. Daarnaast nog een second die dienst doet als cargo engineer om aan dek de technische belangen te behartigen. De werktuigkundigen hebben afwisselend de UMS wacht, maar bij het manoeuvreren zijn altijd minstens drie man aanwezig.

Er staan voor de voortstuwing twee ketels aan boord die oververhitte stoom (60 bar, 510 graden Celcius) leveren voor de turbines en het hele stoomhulpbedrijf zoals de generator, gascompressors, voedingwaterpompen, ballastpompen, die allen worden aangedreven door turbines. Verder is er nog een hele serie verzadigde en onverzadigde stoomranges.

Voor de voortstuwing zijn er een hoge-

'Smoko' wordt genoemd wordt er uitsluitend oploskoffie en thee met melk geschonken. Maar de eeuwige Digestive koekjes maken veel goed!

De lading

Het is van het grootste belang dat de schepen op een strak schema varen want elk schip neemt ongeveer 75.000m³ mee, doch de tankfarm in de laadhaven heeft maar storage voor 135.000 m³. Veel flexibiliteit is er dus niet en insluiten van een put doet geen enkele operator graag. Er worden uitsluitend volle ladingen (98.5 procent vol) meegenomen. Teneinde de lading op de gewenste temperatuur van minus 159 graden Celcius te houden moet men een klein gedeelte laten verdampen (de zogenaamde 'boil-off'). Een 'boil-off' van 0.25 procent van de volle lading per dag



en een lagedrukturbine aanwezig die via een enorme tandwielkast de schroef aandrijven. Wat opvalt is dat er zoveel mensen rondlopen, dat alles zo netjes in de verf zit en dat alles zo schoon is. Wat aan het werk beneden opvalt is het routinematige.

De rondreizen duren zo'n twee weken en ze worden zoals gezegd al 23 jaar lang gemaakt. Dit heeft tot gevolg dat alle werkzaamheden een vaste tijd hebben gekregen in de rondreis. 'The day before' is ook voor mij nu een begrip geworden en duidt op de drukke dag voor aankomst in Japan waar alles perfect in orde moet zijn. De hele machinekamer wordt geveegd en gesopt, het koper wordt gepoetst, lampenrondjes worden gelopen, schone matten worden in de lift gelegd en de vloer van de controlekamer wordt in de was gezet. Verder worden ook de technische zaken routinematig voorbereid. Als je tijdens een rondreis aantekeningen maakt van wat er gebeurt, precies op volgorde, dan heb je daar de volgende reis een aardige handleiding aan.

Iets dat we wel missen is de Hollandse pikheer. Tijdens de Engelse variant die

is voldoende. In plaats van dit via de mastriser af te blazen wordt het verwarmd en verdwijnt het de ketels in. Op de reis van Lumut naar Japan werd dientengevolge slechts in totaal 15 MT fuel verstoekt en niet minder dan 270.000 m³ LNG @ +20 graden Celcius (= 450 M³ LNG @ -159 graden Celcius). Indien geen LNG gestookt zou worden gaat er circa 115 MT fuel per dag door voor een dienstnelheid van 18 knopen. Tel uit je winst!

Het leven aan boord

Er zijn veel raakvlakken, maar toch zijn er verschillen en verschillen. Wat misschien het meeste opvalt is het feit dat de hoofdmaaltijd 's avonds zes uur van start gaat. Aangezien het gros der opvarenden in de 'dag' zit, kan men zich zo wat meer tijd permitteren voor het tafelen, hetgeen de gezelligheid ten goede komt. Maar, 'eet smakelijk - wel bekomme het U' wordt elkaar niet toegewenst.

Over 't eten gesproken: de beruchte mintsauce waarvan iedereen denkt dat de Engelsen er alles royaal mee besprenkelen, ben ik nog niet

tegengekomen! Integendeel, men eet à la carte, keuze uit zes menu's en alles 'home cooked'. Maar ja, de civiele dienst bestaat dan ook uit niet minder dan negen man.

De ingrediënten voor de lunch daarentegen wordt in de officers pantry neergezet en daarna is het een doe-het-zelf (een 'up-to-you') job. De tosti's worden gemaakt en de sandwiches belegd, waarna iedereen zich terugtrekt met zijn kartonnen bordje in zijn hutje en de zaak naar binnen werkt. Dat is wel even wennen maar er is dan nog wel tijd om even lekker in het zonnetje te gaan liggen, waardoor ook de werktuigkundigen er gezond gebruik van bijlopen.

Als je een zondag in de haven ligt en iedereen is volop bezig, wordt daarna per eerste de beste gelegenheid zondag gevierd. Zo hebben we eens 'Sunday on Wednesday' gehad. Dat houdt in dat dan op die dag de 'zondaagse werkzaamheden' gedaan worden, de extra hap op tafel staat en bijna iedereen die middag vrij heeft.

Het onbetwiste sociale hoogtepunt in de dagelijkse gang van zaken is zonder meer het wassen van al je spulletjes, je ketelpakken daarbij inbegrepen. We mogen rustig stellen dat onze Engelse vrienden meesters zijn in het hanteren van het strijkijzer. Alle rangen en standen kom je dan op neutraal terrein tegen en heb je alle tijd om de laatste nieuwtjes te bespreken. Eind april zullen we ter gelegenheid van Koninginnedag onze collega's een traditionele 'Dutch Night' aanbieden. Als ik het goed heb begrepen zorgt Robert voor een demonstratie van de traditionele volksdansen en zelf denk ik de niet mis te verstane taak van barkeeper maar op mij te nemen.

En wat nog meer

Ja, dan is er natuurlijk ook nog veiligheid. Daar hadden we waarschijnlijk mee moeten beginnen want als U dacht dat we bij STBV wat gewend waren, hier is het allemaal dagelijkse kost. Maar het werkt wel want wat te denken van dik over de 100 miljoen ton LNG afgeleverd (met z'n zevenen) zonder incidenten. Of voor de 'Bekalang' al bijna 10 jaar OMA-vrij. Dat zijn cijfers die je als ware Shell man als muziek in de oren klinken en die niet vanzelf uit de boom komen vallen, nietwaar? Dat is het resultaat van strikte discipline, 'proper planning' en weten waar je mee bezig bent. Net als bij ons wordt regelmatig geoefend en alle (veiligheids-) apparatuur wordt elke dokperiode (om de 2,5 jaar) scrupuleus onderzocht en bij de minste of geringste twijfels vervangen. Iets duurder 'but it pays off' zegt men hier.

Tot slot willen wij graag nog vermelden dat wij beide hier zeer hartelijk en collegiaal ontvangen werden en, wat ik zo per VHF van lotgenoten op de andere schepen verneem, is het daar niet anders. 'It's a home away from home!' er daar willen we het maar bij laten voor deze keer.

'Sajoenara, hai, hai'
Gezagvoerder Wim Netelenbos en
MO3 Robert Blonk

Cardissa bij vlootschouw

Als de Cardissa na lossing te Rotterdam geen andere lading zou krijgen, dan zou het schip op 5 mei deelnemen aan de vlootschouw voor de kust bij Scheveningen. Even leek het erop dat er een 'tussen' reisje inzat, maar dat ging op het laatste moment niet door. Het schip ging ten anker bij de rede van Scheveningen om daar op verdere orders of de volgende NAM-lading af te wachten.

Het programma van de Koninklijke Marine was reeds aan boord ontvangen. De voorbereidingen en planning werden

veel gunstiger te zijn. De zon was ons echter welwillend gestemd. Reeds vroeg werd het anker gelicht en stoomden we op richting Scheveningse haven om op ruim één mijl twee Marine officieren aan boord te nemen. Deze zouden als liaison officers tijdens het formateren en varen in konvooi adviseren en helpen bij de communicatie. Met de reddingsboot 'Valentijn' werden beide langszij gebracht en zij kwamen via de (lange) loodsladder aan boord. Na een hartelijk begroeting werd reeds koers gezet naar een punt ter hoogte van Noordwijk.

Dat de heren onmisbaar waren ten aanzien van diverse zaken bleek alras. Vooral het jargon was voor ons koopvaardij mensen niet altijd te volgen. Speciaal gedrukte zeekaarten werden overhandigd. De te volgen tracks kwamen overeen met de door het schip geplande route. Het was een hele drukte bij dat gedeelte waar het konvooi zou gaan formeren. We deden even rustig aan bij het zien van de onderzeeër 'Tijgerhaai' (nummer 11) en de 'Zuiderkruis', om daarna aan te sluiten in

varen. Wij hoopten dat we toch een beetje zichtbaar waren, want op de terugweg hadden wij het schip met een groot aantal vlaggen versierd. Van mast naar de manifoldkraan zou '50 jaar bevrijding' te lezen zijn voor ingewijde seiners en andere kenners van seinvlaggen, die wel schaars zijn tegenwoordig.

Na het passeren van het laatste referentiepunt werd het konvooi ontbonden. De 'Nordic', die ons als aan een touwtje had gevolgd, ging zijn reis vervolgen en wij draaiden naar het Zuiden na eerst de meeste Marine schepen op tegenkoers te zijn gepasseerd en gegroet. Als laatste aktie werd in lijn ten anker gegaan bij de Pier. Hier konden we slechts horen en af en toe een glimp opvangen van de vliegshow boven Scheveningen. Van de liaison officieren kregen wij een herinneringskaart van de vlootschouw, getekend door de vlootcommandant. Deze zal een plaatsje krijgen in de gemeenschapsruimte.



Het leidende schip, HMS Kortenaer, passeert de schepen die hebben deelgenomen om ze te groeten.

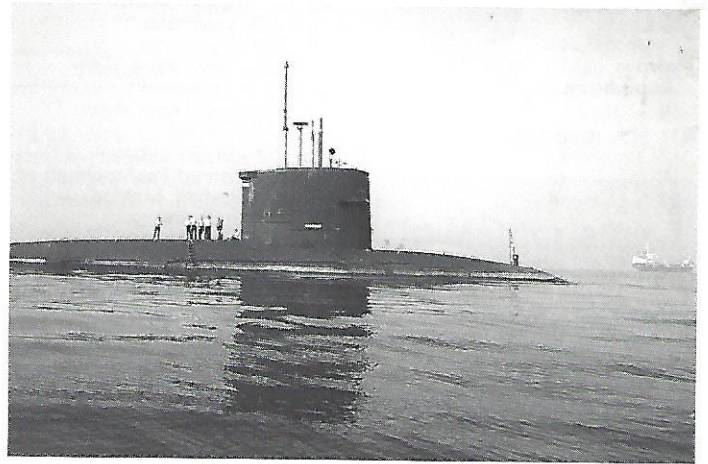
met enthousiasme uitgevoerd. De meeste deelnemende Marine schepen arriveerden op de avond van de 4e mei en de eerste contacten werden gelegd en afspraken gemaakt. Als eerste koopvaardijsschip (en ook grootste in dit verband) zouden we het bevoorradingschip HMS 'Zuiderkruis' volgen. Dat wij nummer 13 hadden was geenszins een probleem. Tenminste, niemand zal dit als een slecht voorteken en allen zagen het met vertrouwen tegemoet.

Wel was het een beetje heilig en wij hoopten dat het zicht zou verbeteren. Op de ochtend van de 5e mei bleek het niet

de rij. Dat verliep gesmeerd en er kwam al spoedig 'lijn' in om vervolgens parallel op ongeveer 1.2 mijl uit de kust op 12 meter dieptelijn 'file' te varen.

Dat vereist continue aandacht, vooral bij koersveranderingen die door het leidende schip HMS 'Kortenaer' werden opgegeven. Dit schip zat op bijna vier mijl voor ons en bij Scheveningen aangekomen gaf het 21 saluutschoten, die door ons ten dele werden gehoord. Voor dit gedeelte van de vlootschouw was het schip sober gehouden en werd alleen de Nederlandse vlag en het naamsein gevoerd.

Na het passeren van de Scheveningse boulevard werd door het konvooi een aantal manoeuvres uitgevoerd om de lijn wederom langs de kust te brengen voor Scheveningen om daarna om de Noord langs Katwijk en Noordwijk te



Na de vlootschouw gingen enkele schepen voor de Pier van Scheveningen ten anker. Op de voorgrond de HMS Tijgerhaai met daarachter de Cardissa.

De heren werden weer keurig door een reddingsvaartuig opgehaald, na wat voor beide partijen een zeer nuttige en prettige oefening was geweest. Waardering werd uitgesproken voor de expertise en akties van scheepszijde, maar ook wederzijds voor de goede communicatie. Voor het schip was het dus een zeer zinvolle 5 mei viering, die later intern ook nog even zou worden voortgezet. Om 18.00 uur gaven wij ons plaatsje naast de 'Tijgerhaai' op om op ruime en veilige afstand weer ten anker te gaan in afwachting van de normale taak.

Kapitein Verheul en scheepsredactie

Wnd. - Waarnemend
 Gezagv. - Gezagvoerder
 1e Stm. - 1e Stuurman
 2e Stm. - 2e Stuurman
 Hwtk. - Hoofdwerktuigkundige
 2e Wtk. - 2e Werktuigkundige
 3e Wtk. - 3e Werktuigkundige
 4e Wtk. - 4e Werktuigkundige
 MO1 - Maritiem officier 1
 MO2 - Maritiem officier 2
 MO3 - Maritiem officier 3
 MO4 - Maritiem officier 4
 Roff - Radio officier
 Wass - Wachtassistent
 ST - Scheepstechnicus
 SST - Senior Scheepstechnicus
 ASV - Algemeen Scheepsvakman
 Hovo - Hoofd voeding
 ASPI - Aspirant Scheepstechnicus

Stag. HO - Stagiaire HBO
 Stag. MO - Stagiaire MBO
 Ind. - Indonesian
 IJD - Ind. junior deckofficer
 IDE - Ind. junior engineer
 IRO - Ind. radio officer
 Off2 - Ind. 2e stuurman
 Off3 - Ind. 3e stuurman
 Eng3 - Ind. 3e werktuigkundige
 Eng4 - Ind. 4e werktuigkundige
 CPO - Chief petty officer
 PO - Petty officer
 G1S - Grade I seaman
 G2S - Grade II seaman
 ASTD - Assistant steward
 CICA - Chief catering
 2NDC - 2nd Cook
 JSCJ - Junior steward

situatie aan boord 31.05.1995

ms 'Acila'

Wnd. Gezagv.: H. Ammerlaan
 Wnd. Hwtk.: J.H. Burger
 3e Wtk.: R.F. van Loon
 MO2: P.C. Hollander
 MO3: W.J. Krijnsen
 MO4: G.J. de Heer
 StagHO: I. Stefanovic, E.M. Visser
 CPO: Erens Robat Wowor
 PO: M. Simandjuntak
 G1S: Mardjub, Umar Bin Talan, Moh. Nasir, Mohamad Asis
 G2S: Mohammed Mosleh, Abdul Jabbar
 ASTD: Moh Rusman
 CICA: Manan Suparman
 2NDC: Soetamah Achmad

Ms 'Bebatik'

MO3: D.J. Osinga

ms 'Bekalang'

Gezagv.: W.J. Netelenbos
 MO3: R.J. Blonk

ms 'Bekulan'

MO2: P.B. van Leunen

ms 'Belanak'

MO1: H.A. Kamsteeg

ms 'Belais'

MO2: N.G. Butter

ms 'Blits'

MO2: C.G.A. Ligtoet

ms 'Cardissa'

Gezagv.: A.J. Verheul
 Hwtk.: F. Bakker
 MO1: W.M. de Bruyn
 MO2: R. Corba, H.J.A. Stoop, T. Troost, R. van Aalderen
 MO3: L.M. Anento Glim, C. Noordhoek
 MO4: E.J. Lans
 SST: H. Klijnstra
 ST: R. van Buuren
 StagMO: R. de Troye
 StagHO: P.H. Wits
 CPO: Abdon Tatuwo
 PO: Albert Dondokambey
 G1S: M. Ali Tanete, Mat Nawi Bin Monai, J. Yosepanus, A. Suhandi Andi
 G2S: Maruji
 2NDC: Taufic Nafi
 CHCK: Sukiman
 ASTD: Djafri
 JSCJ: Bahari Madruisdi

ms 'Entalina'

Gezagv.: W. Beekman
 1e Stm.: W. Holwerda
 Hwtk.: J.P. Kalkman
 2e Wtk.: T.W.P.B. Vermolen
 MO4: J.J. Meerkerk
 StagHO: F.M. Brussaard, B.R. de Cock, S.M. Kats
 Off2: O. Tilaar
 Off3: W. Adhi

Eng3: M. Pangaribuan
 Eng4: I. Pandji Mustanto
 CPO: Naim Bin Dulaski
 PO: Syaful Anwar, Sudjadi Rahardjo
 G1S: Lalal Suparno, Munir, Robby Obtom Podung, Husni Thamrin
 G2S: Busri Bin Mattasan, Nandang Ansori, Ardani
 ASTD: Juhari
 JSCJ: Eddi Djunaedi
 CH.CAT: Oman Rochman
 SC.Cook: Musali

ms 'Erodona'

Wnd. Gezagv.: J.S. de Vos
 1e Stm.: R.M. van der Aa
 Hwtk.: J.H.S. van der Pas
 2e Wtk.: B.K. Frans
 MO4: J.C. Heertjes
 StagHO: J.F. Visser, R.H. van Duin, P.L.A. van Run
 Off2: A.M. Husain, Sugino
 Eng3: R.G. Masinambow
 Eng4: A.S. Lasimoen
 CPO: Moh Sjamsudin
 PO: Kamal Adyaprana, Eddy Nurhati
 G1S: O. Sukkur, Amir Hanif, Sugjadi, Bin Muridi
 G2S: Bachrol Bin Supayah, J.D. Loppies, Achmad Taufic, Saudi, Muhamad Farhan, Mahfud
 ASTD: O. Budiyo
 JSCJ: Ojan Darmawan
 CICA: Dominques Mustamu
 2NDC: Endi Suryadi

ms 'Finima'

Hwtk.: B.E. Broekhuysen

ms 'Hadra'

Gezagv.: G.A.M. Dorren
 1e Stm.: H.J. Otte
 Hwtk.: G.J. van Eijk
 MO2: M.A. Mansens
 MO3: E.J. Driehuisen, E. Huisman
 MO4: W.J. Terpstra
 ST: M.A.J. Veen, E. Kuitems
 StagHO: R.K. Hazelbag, M.P. Stam, M. Visser
 CPO: Mat Tohir
 PO: Toteng Waryo
 G1S: Panut, Mat Sum Bin Anwar
 G2S: Sugiarto, Faisal Muchtar, Gondo Gulton
 ASTD: Edy Yusuf Setiady
 CICA: B.M. Adjisman
 2NDC: Eli Ahmad

ms 'Halisa'

Gezagv.: H.J. de Vries
 1e Stm.: K. Cramer
 3e Stm.: M.S. van Slogteren
 Hwtk.: L.F. Kruijt
 MO2: J.W. Gepkens, B.M. Toemen-Visser
 MO3: D. van Steenis
 MO4: K.J. Smit
 SST: M.J.W.A. Schuurs

ST: R.E. Curial
 StagHO: C. Bakker
 StagMO: C.M.J. van der Jagt, L.J.P. Jansen
 CPO: Mahmud
 PO: Adi Sutoro
 G1S: Ismail, O. Nahhu
 G2S: Abdur Rohim, Taufik Muchtar, Sahid
 ASTD: Tiwar
 CHCK: Hasjardi
 2NDC: Sukian Bin Romli

ms 'Hastula'

Gezagv.: R.W. Overdijkink
 1e Stm.: F. van Bommel
 Hwtk.: R.J. Bosman
 MO2: P. Brandinga
 MO3: A.A. Mooij, D.J. Schutte
 MO4: R.R.A. Schuring
 ST: A.A.O. Schenk, J.H. Winands
 StagHO: J.A. Hop, L.A.P. van Lippen
 CPO: Sugiman
 PO: Supartoyo
 G1S: Achmad Marpudin, Suari
 G2S: Adenan, Abdul Rasyid, Mohamad Hosen Maruki
 ASTD: Irdham Anas
 CICA: Tony Sugihartono
 2NDC: Mohammed Raji

ms 'Hatasia'

Gezagv.: T.H. Tromp
 Hwtk.: J.J.F. Govers
 MO1: J.P.J.G. IJzerman
 MO2: P.J.M. Slegers
 MO3: J.P. Geuze, A. Beverwijk
 MO4: M.G. Boll
 ST: J.J. Donleben, P.P. van der Pol
 CPO: Zulani Adjeri
 PO: J.B. Pattilima
 G1S: Muhammad Ali, Mail Bin Toyib
 G2S: Mohamad Ismail, Tarjuddin, Rafdianto
 ASTD: Budiman
 CHCK: T. Kusnadi
 2NDC: Bin Ngaripandi

ms 'Maco'sa'

Gezagv.: D.C. Tazelaar
 1e Stm.: L.A.H. Vader
 Hwtk.: D. Westdorp

ms 'Port Harcourt'

Hwtk.: H. Waitz
 MO3: A. Hummel

ms 'Sericata'

Gezagv.: R.A. de Boer
 Hwtk.: C.W.H. van Holthuysen
 1e Stm.: H. Hennis
 MO1: J.C. van Koten
 MO3: H.J.G. Reurslag, D. de Rijk
 MO4: L.P. Bijl
 ST: N.H. van der Geugten
 SST: B.A. Amstelveen
 StagHO: B. Idsinga, W. Kleyer, K. Lieman
 CPO: Hengky S. Pasumiin

PO: Sulaiman
 G1S: Muh Irwan, Achmad Husin
 G2S: Timbang, Misdi Bin Juki, Burhan
 ASTD: Masiran
 CICA: Tjasmito
 2NDC: P. Bin Abdul Rokib

ms 'Sidella'

Gezagv.: J.A. van Kesteren
 1e Stm.: J.A. Koenraad
 Wnd. 2e Stm.: D.F.A. Maljers
 Hwtk.: F.A.M. Vergroesen
 3e Wtk.: J. Krizinge
 MO3: G.J. Feringa, E.A.J. Mateman
 MO4: B.L.J.A. van Duurling
 CPO: Robert Ferdinandus
 PO: Mohamad Sibli, Wawan Hermawan
 G1S: Mohamad Nasir, M.J. Sitepu, Achmad Danari
 G2S: Suhanda, Moch. Bachri
 ASTD: A.B. Moniri
 JSCJ: Mulyono
 2NDC: Ismail
 CHCK: Bambang Suyanto

ms 'Solaris'

Gezagv.: F.B. Schröder
 1e Stm.: R.P. Regout
 Hwtk.: K.L.J. Aertssen
 MO2: J.X.J. Klaaysen
 MO3: S.W. van den Brink, E.W. de Jong
 MO4: R.E. Homburg
 ST: L.R. Stevens, J.M. van Hoeven
 StagHO: C. Verschuren, B.W. Klijn
 CPO: Moh Toha
 PO: F.X. Djoko Nursjamad
 G1S: Masji
 G2S: Pukasan Bin Jumadin, Abdul Hadi, Jakfar, Safei Bin Marsan, Muniin, Slamet
 ASTD: Safei Bin Hadarun
 CHCK: Sidik
 2NDC: Sahri Bin Sa'i

ms 'Spectrum'

Gezagv.: H. Sieders
 1e Stm.: A.L.M. van Dun
 Hwtk.: J. Krussse
 MO2: P.C.J. Toemen, A. Blok
 MO3: J. Brands
 MO4: E.P.S. Bal
 SST: Q.A.P. de Wit
 ST: H. de Vries
 StagMO: M.W. Roeper
 CPO: Jamil Erang
 PO: Sutjipto
 G1S: Dedi Bekhori, Madjen Nawi
 G2S: Mustopa, M.A. Bin Ismail, Mohamad Sukran
 ASTD: Chairuddin
 CICA: Djabar Tilamahu
 2NDC: Agus Harun

ms 'Sponsalis'

Wnd. Gezagv.: J. Boonstra

PERSONALIA VLOOTPEL

1e Stm.: D.J. Mittelmeijer
 Hwtk.: A.M.P.B. Fluitsma
 MO2: S.F.J. Gerrits, J.C. Geuze
 MO3: R.W. Visser
 MO4: T. Prins
 SST: J.P.W. Dallmeijer
 ST: B. Corputty
 StagMO: T. Slotboom
 StagHO: E. Dijkstra
 CPO: Cece Suganda
 PO: Paulus Wattimena
 G1S: Sugandi, Achmad
 G2S: Saruly, Mashuri, Suparjo,
 Sulaiman, M.L.L. Radjah
 ASTD: Suharto
 CICA: Sujai
 2NDC: Musairin

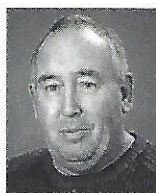
ms 'Stellata'

Gezagv.: L.A. Veer
 Hwtk.: M. Schmidt
 MO1: M.P.M. Boeren
 MO2: D.J. Gijbers
 MO3: L.G. Zijlstra, J.J. Schaap
 MO4: J.F. Schraa
 ST: A. van der Windt
 SST: G.H. de Visser
 StagMO: J. Blei, M. Foppen
 CPO: Tawakid
 PO: Paniran
 G1S: Abdul Djabar, M. Komarudin
 G2S: A. Siradjudin, Amri Bin Muyono, Hanafi
 ASTD: Ripin
 2NDC: Saiki Bin Midjo
 CICA: Syahrudin Ujang

ms 'Sunetta'

Gezagv.: R. Dijkstra
 1e Stm.: A. Breevaart
 Hwtk.: M.F. Koens
 Wnd. 2e Wtk.: W.G. de Leeuw van Weenen
 3e Wtk.: P.J. van den Ende
 MO2: S. van der Zee
 MO3: R.E.H. de Bot, J.H. Ruiters, A. Gabriël
 JE: Maman Suparman, Johny Uruiral, Yusuf Arkan
 CPO: Rustam Zen
 PO: Muh Djupri Rachman, Suhardi, Daud Sonan, Abdul Halil
 G1S: Asdi Bin Asmat, Sumitro Bin Muhammad, Achmad Dasuki, Dedi Bukhori, P. Simanjuntak, Mohamad Mahfud
 G2S: Hasri Kasim, Yac. Faut Ngil Janan, Sarupi
 JSCJ: Muhamad Nasir
 CHCK: D. Abdu
 2NDC: Matseri Bin Asma
 ASTD: S. Warno

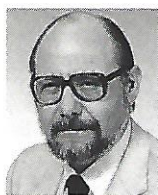
Onze vlootjubilairissen



A.J. Both
 Gezagvoerder
 35 jaar op
 16.08.1995



F. Bakker
 Hoofdwerktuigkundige
 35 jaar op
 26.08.1995



F.A.M. Vergroesen
 Hoofdwerktuigkundige
 30 jaar op
 29.07.1995



K. Cramer
 1e Stuurman
 30 jaar op
 10.08.1995



W.C. Moll
 Gezagvoerder
 30 jaar op
 16.08.1995



D.C. Tazelaar
 Gezagvoerder
 30 jaar op
 20.08.1995



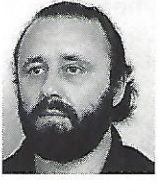
M. Schmidt
 Hoofdwerktuigkundige
 30 jaar op
 27.08.1995



F. Oostdijk
 Sr. Scheeps-technicus
 25 jaar op
 12.07.1995



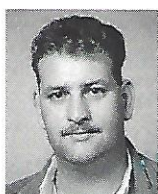
J.J. Donleben
 Scheepstechnicus
 25 jaar op
 11.08.1995



J.S. de Vos
 Wnd. Gezagvoerder
 25 jaar op
 26.08.1995



B. Corputty
 Scheepstechnicus
 10 jaar op
 03.07.1995



E. Kuitems
 Scheepstechnicus
 10 jaar op
 03.07.1995



P.P. van der Pol
 Scheepstechnicus
 10 jaar op
 10.07.1995



R.B.F. Stroet
 Scheepstechnicus
 10 jaar op
 20.07.1995

Gehuwd

19.05.1995: MO2 M.M. Stuyts met mevrouw M. van Nuland
 24.05.1995: MO2 H. Berkenbos met mevrouw H.J. Jansen

Nieuw in dienst



T. Prins
 20.03.1995
 MO4



R.E. Homburg
 20.03.1995
 MO4



J.C. Heertje
 20.03.1995
 MO4

Over naar Groep buiten Nederland

MO2: P. van den Brink (STASCO-Londen)

Met pensioen

01.04.1995 - 1e stuurman R. Hendriks
 01.05.1995 - Hoofdvoeding J. Roosenburg

De dienst verlaten

MO3: J.E. Toxopeus
 MO3: W. van der Laan
 MO3: C.W.G. Boer
 Hovo: H. Otter
 Hovo: L.H. Thibaudier

Walpersonalia

Tijdelijk in dienst



Jos Heeren
 DFFI
 Information Adviser

In Memoriam

Op 26 maart 1995 is op 81 jarige leeftijd overleden de heer **G. Bravenboer**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Bravenboer verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1966 na 29 dienstjaren.

Op 9 april 1995 is op 67 jarige leeftijd overleden de heer **C. Vessies**, oud-gezagvoerder. De heer Vessies verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1983 na 33 dienstjaren.

Op 30 april 1995 is op 78 jarige leeftijd overleden de heer **W.F. Meijer**, oud-1e stuurman. De heer Meijer verliet de dienst der Maatschappij in 1955 na 16 dienstjaren.

Op 3 mei 1995 is op 73 jarige leeftijd overleden de heer **P.F. Geel**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Geel verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1969 na 23 dienstjaren.

DAT WAS HET DAN!

Na ruim 40 jaren is het nu dan toch zo ver. Schip & Ka zal niet langer verschijnen als onafhankelijke periodiek van Shell Tankers BV.

Mede als gevolg van recente organisatorische veranderingen binnen de Koninklijk/Shell Groep, immers met ingang van 1 april jl. zijn Shell International Shipping en Shell International Trading Company samengegaan in een nieuwe maatschappij, Shell International Trading en Shipping Company (STASCO), is besloten de berichtgeving in deze Shipping en Trading sector te bundelen.

In het vervolg zult U het wel en wee van Shell Tankers BV terug kunnen vinden in Ship & Shore, een Engelstalig blad waarin echter specifiek Nederlandse onderwerpen in de Nederlandse taal zullen verschijnen.



van uit dat de band die via Schip & Ka met STBV werd onderhouden even goed via Ship & Shore in goede banen geleid kan worden. Naast informatie over STBV treft U immers ook informatie aan over de totale Shell Shipping en Trading Sector. Dat is iets dat ons Nederlanders toch moet aanspreken: meer product voor dezelfde prijs!

Lenny Kosten, sedert jaar en dag de stuwende kracht achter Schip & Ka, zal de STBV inbreng in Ship & Shore blijven verzorgen. Een betere garantie voor veel leesplezier kunnen wij U niet geven.

Vanaf deze plaats neemt de redactie van Schip & Ka afscheid van U en dankt U voor de vele blijken van waardering die zij in de loop der jaren van U als lezer heeft mogen ontvangen.

Wij wensen U in de toekomst veel leesplezier toe in Ship & Shore.

Vele van onze trouwe lezers zullen met gemengde gevoelens afscheid nemen van hun Schip & Ka. Wij gaan er echter

Naar aanleiding van het samengaan van Schip & Ka en Ship & Shore hebben wij in de vorige editie een bon geplaatst waarmee kan worden aangegeven of men in het vervolg Ship & Shore wil ontvangen. In deze laatste editie plaatsen wij nogmaals deze oproep. Indien U behoort tot de groep niet-actieven verzoeken wij U vriendelijk onderstaande antwoordstrook in te vullen en vóór 30 juni aanstaande in een envelop aan ons te retourneren.
DEGENEN DIE REEDS EEN ANTWOORDSTROOK HEBBEN GERETOURNEERD HOEVEN DEZE DUS NIET NOGMAALS OP TE STUREN!

Mochten wij 30 juni geen antwoord van U hebben ontvangen, dan gaan wij er van uit dat U niet geïnteresseerd bent om Ship & Shore te ontvangen.

Aan Shell Tankers B.V.
Antwoordnummer 90101
3009 VB Rotterdam

(Een postzegel op de envelop plakken is niet nodig!)

Naam: _____

Adres: _____

Postcode/woonplaats: _____

SP. nummer (staat op het adreslabel): _____

Relatie:

- gepensioneerde
 ex-werknemer
 ex-stagiair
 scholen
 overig (graag hieronder de aard van Uw relatie met STBV vermelden)

(aankruisen wat van toepassing is)

- Ja, ik wil Ship & Shore graag ontvangen
 Nee, ik ben niet geïnteresseerd in Ship & Shore