

SCHIP & KA

34e jaargang
nummer 6
december 1994



Kerstpuzzel 1994 🎄 Shell Studietoelagen '94/'95

Instone Aviation 🎄 Ranking 1993/1994 🎄 MBO-beleid

LNG-project 🎄 Vakantie op Malta 🎄 Simulatie onderwijs

🎄 Vrij Uit gidsen 🎄

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

Vierendertigste jaargang nr. 6
december 1994

Redactiecommissie
010-4071828
Lenny Kosten (coördinatie)
Rob Wijmer

'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
Blaloweg 20
Zwolle

VLOOTCIRCULAIRES

288	20.09.94	Premiespaar- en spaarloonregeling
289	30.09.94	Koersen (Satcom)
290	03.10.94	Overname Shelltrans (Satcom)
291	07.10.94	Alcohol problemen op het werk (Satcom)
292	01.11.94	Koersen (Satcom)
293	02.11.94	STBV Fleet Personnel Manual
294	08.11.94	Promotiebeleid Indonesische bemanning

van de cnooks



Zaterdag 8 oktober was het in Vlaardingen weer zover, de CNOOKS-reünie met alles erop en eraan dus met de partners, met het bestuur van de Shell Retired Staff

Association, met onze ere-leden en met het Shell Tankers managementeam, inclusief de teamleden die met het verzetten der bakens naar Londen zijn verdaagd, dat was een prettige verrassing, hun aanwezigheid wel te verstaan. Ook verrassend, maar dan aanzienlijk minder prettig, was de file-fuik rondom het Kleinpolderplein en dat op die rustige zaterdagmorgen. Hopelijk heeft de ontvangst in het Delta hotel het ongerief snel doen vergeten.

187 deelnemers, met zoveel waren we nog nooit in Vlaardingen en dat is bemoedigend voor het bestuur van een club die de leeftijd heeft voor een mid-life crisis. 44 jaar is niet niks en de moedermaatschappij vindt terecht dat we nu oud genoeg zijn om wat meer op eigen benen te staan. Daar gaan we het dan onder andere over hebben op 22 april 1995 in restaurant Shanghai in Apeldoorn, want de gasten die genieten van de stijl en ambiance van onze najaarsreünie moeten wel beseffen dat dit alleen maar kan dankzij de inspanningen die we ons getroosten op de algemene ledenvergadering in het voorjaar. Zonder partners, want dat leidt maar af. Met jaarverslagen, bestuursaangelegenheden en een rondvraag is dit een serieuze en vermoeiende zaak. Dat glaasje bier met een sateetje enzo hebben we daarna

echt wel verdiend, dat mag best eens worden gezegd. Fijn dat U er was in Vlaardingen, prettige feestdagen en tot ziens in Shanghai!

stichting shell pensioenfonds

De jaarlijkse pensioeninformatie van de Stichting Shell Pensioenfonds, de zogenaamde 'rechtenbrief' die U normaliter in de maand oktober zou ontvangen, komt begin december 1994. De oorzaak van deze vertraging is gelegen in het feit dat vanaf dit jaar niet alleen het pensioenrecht wordt vermeld bij voortzetting van het dienstverband tot aan de normale pensioendatum, maar dat tevens een opgave wordt gedaan van het opgebouwde pensioenrecht. U krijgt dus in het vervolg ook een opgave van Uw recht op uitgesteld pensioen, berekend alsof het dienstverband op de datum van de rechtenbrief zou zijn beëindigd. Het verstrekken van deze extra informatie sluit aan op de in juli jl. gewijzigde Pensioen- en Spaarfondsenwet (PSW). Deze wet schrijft namelijk voor dat "op verzoek van de deelnemer" ook een opgave moet worden verstrekt van de opgebouwde pensioenrechten. Hoewel de wet nadrukkelijk spreekt van "op verzoek van de deelnemer", heeft het Shell Pensioenfonds - uit oogpunt van volledige informatieverstrekking - besloten deze informatie standaard in de "rechtenbrief" op te nemen. Het voor de eerste keer opnemen van deze aanvullende informatie vergt echter enige tijd, zodat de brief dit jaar in december wordt verstuurd.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN



Acila
Cardissa
Entalina
Erodona

Hadra
Halia
Hastula
Sericata

010-4566008

Sidelia
Solaris
Spectrum
Sponsalis

Stellata
Sunetta
Zafra

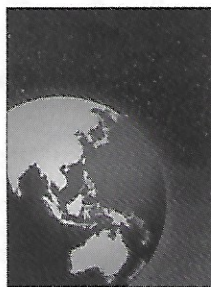
010-4566009



Gelezen!

Naar aanleiding van een technische audit aan boord van de Cardissa werd door de Engelse auditor de volgende opmerkingen in zijn rapport gemaakt die wij U toch niet wilden onthouden.

'Cardissa, with the exception of the Master and Chief Engineer, is operated exclusively by Maritime Officers. This is a successful operation and an outside observer would not appreciate that a traditional manning system was not employed. All Maritime Officers displayed a high level of commitment, not only to their daily duties, but also to the furtherance of their knowledge. There is a larger than normal compliment of Maritime Officers on board to cater for the increased manning demand while on DP loading operations and during the less arduous period at anchor during which this review took place, much emphasis was placed on training. This is carried almost continuously with 'hands on' experience being gained during normal duty periods. Some maintenance tasks initially appear to take a little longer than would be expected but continual reference to instruction manuals is the order of the day and all work is done 'by the book'. Off-duty periods are also taken up with revision and preparations for the following day's work and training sessions on DP operation are also carried out for the benefit of the more junior Maritime Officers.



Long-term developments in Asia

An address to the 'European business meets the Philippines' conference, Brussels, 16 September 1994

• J S JENNINGS •

Chairman of The 'Shell' Transport and Trading Company p.l.c. and Group Managing Director, Royal Dutch/Shell Group of Companies

Economische groei in Azië

Wat is de verklaring voor de formidabele economische groei in heel Azië, en in de Pacific-regio in het bijzonder? Het vormt één van de vragen die John Jennings, voorzitter en managing director van The 'Shell' Transport and Trading Company, beantwoordt in de uitgave 'Longterm developments in Asia'; een weergave van zijn toespraak op de conferentie 'European business meets the Philippines' van 16 september in Brussel. Jennings gaat met name in op de ontwikkelingen in de Filipijnen, waar Shell investeert in de Tabangao raffinaderij en Pandacan-smeermiddelenfabriek voor in totaal 800 miljoen dollar.

'Long-term developments in Asia' is op aanvraag verkrijgbaar bij S. van Welzen (Shell Nederland, PAM/O).

The training of Maritime Officers in Holland differs in some respects to that in the UK. The most significant being that equal emphasis is placed on both Navigational/Seamanship skills and Engineering skills. This applies equally to college work and sea time. A cadet's 2 years are spent at college studying general maritime subjects. This is followed by 12 months at sea (in reality, two five-and-a-half month trips). A further year is then spent at college in which he specialises in either Navigation or Engineering. A further optional years study is available to enable a Cadet to specialise in both disciplines. On leaving college he is fully qualified, needing only sea time, some assignment work and satisfactory performance to progress through the ranks. The next major difference to the UK system is that a

further two tours of duty in the rank of 4th Marine Officer is required before the Officer is given the responsibilities of a qualified watchkeeping Officer.

During the course of the review, special attention was given to the performance of the 4th Marine Officer. While there is always the possibility that a 'best behaviour' syndrome will exist while under scrutiny, there is no doubt that the level of training and knowledge displayed was to a very high standard. This was equally applicable to his watchkeeping and maintenance duties.

Both Cadets are fully integrated with the maintenance program on board and are included in the planning aspect of all ship's operations.'



In Memoriam

Wij hebben de droeve plicht U mede te delen dat op zondag 6 november jl. de heer Djuaedi Arsim in zijn woonplaats Palembang is overleden. De heer Arsim was als Chief Catering werkzaam op de Hadra en werd op 16 september om medische redenen gerespatriëerd vanuit Korea. De heer Arsim is 48 jaar geworden. Op 1 juli 1976 werd de heer Arsim aangesteld als 2nd Cook op de Ondina. Een langdurige loopbaan bij de maatschappij volgde daarop. De heer Arsim stond bekend als een goed vakman en een zeer gerespecteerde collega. Onze gedachten gaan in eerste instantie uit naar zijn echtgenote en zijn kinderen. Wij wensen hen de kracht toe om dit verlies te dragen.

Dalam Kenangan

Dengan perasaan yang sangat sedih kami mengkhabarkan bahwa pada hari Minggu, tanggal 6 November 1994 yang lalu, saudara Djuaedi Arsim telah meninggal dunia dirumahnya di Palembang. Almarhum ditugaskan diatas kapal Hadra sebagai Chief Catering dan pada tanggal 16 September 1994 dipulangkan dari Korea karena masalah kesehatan. Pada waktu meninggal dunia almarhum telah berumur 48 tahun.

Pada tanggal 1 Juli 1976 almarhum pertama kali ditugaskan diatas kapal Ondinda, yang kemudian diikuti dengan waktu kerja yang cukup lama bersama Perusahaan.

Almarhun dikenal sebagai seseorang yang cakap dalam bidangnya dan yang Perhatian kami khusus kami tujukan kepada istri dan anak-anak almarhum, dan mendoakan agar mereka diberi kekuatan untuk menghadapi kehilangan yang sangat menyedihkan ini.

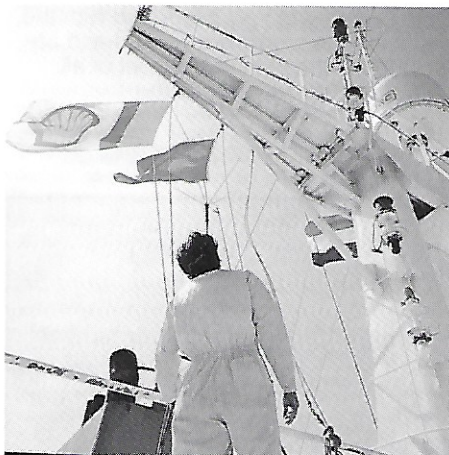
sangat dihargai oleh sesama rekan kerja.

V A A R T H O U D E N

instone aviation

Zoals u weet hebben wij sinds 1 mei jl. een nieuw contract met Instone Aviation, de organisatie die uw vluchten van en naar uw schip regelt. In eerdere mededelingen is u uitgelegd hoe met name de procedures, waaronder de communicatie tussen u en Instone, geregeld zijn. Het leek mij goed om nu, na ruim 6 maanden, de zaken nog eens op een rij te zetten.

Uit gesprekken met alle betrokken partijen, dat wil zeggen vloot - en walmedewerkers alsmede Shell Companies Indonesia en natuurlijk Instone Aviation zelf, is gebleken, dat na een aantal 'start' problemen men momenteel in het algemeen tevreden is over de nieuwe werkwijze. Dit neemt niet weg dat er voortdurend aan gewerkt wordt om de service verder te verbeteren. Met Instone is inmiddels afgesproken, dat in geval het moeilijk is om vluchten te reserveren of daar waar de vluchten of een wijziging van vluchten nog niet definitief is, betrokken partijen tijdig op de hoogte worden gehouden van de stand van zaken.



Instone werkt voor Shell Tankers BV in principe met vaste aanspreekpunten. Hiervoor zijn recentelijk extra medewerkers aangetrokken. Daarnaast heeft Instone extra mensen aangetrokken om hun kantoor in London 24 uur per dag te bemannen. Tenslotte is Instone recentelijk gecertificeerd als kwaliteitsorganisatie.

Ons focal point binnen Shell Companies Indonesia zal binnenkort thuis worden voorzien van facsimile apparatuur om de communicatie met Instone Aviation in noodgevallen ook buiten SCI kantooruren te kunnen onderhouden. U ziet er is niet stilgezeten.

Ofschoon de persoonlijke contacten met de walorganisatie van STBV, met name met Janny Kalkman, minder frequent



geworden zijn, betekent dit naar mijn mening niet dat de kwaliteit van de service hierdoor achteruit is gegaan. Dat een en ander op een andere manier wordt verzorgd, lijkt me duidelijk.

Een laatste verandering, die op het eerste gezicht misschien tot onduidelijkheid kan leiden, is het feit dat u incidenteel geacht wordt een overstap te maken, daar, waar u vroeger gewend was aan een directe vlucht. Instone Aviation kan hiertoe besluiten wanneer een dergelijke overstap leidt tot een aanmerkelijk goedkopere vlucht. Zij handelen daarmee in overeenstemming met ons nieuwe contract.

Naast een betrouwbare service en het gebruik van gerenommeerde luchtvaartmaatschappijen spelen kosten een belangrijke rol in ons beleid ten aanzien van passages. Passagekosten maken immers een belangrijk deel uit van de vlootpersoneelskosten. In het kader van mogelijke besparingen is er dus ook gekeken naar mogelijke besparingen op passages. Een extra overstap, het gebruik van speciale aanbiedingen etc. leveren hiertoe een bijdrage.

Ik hoop u hiermede meer inzicht te hebben gegeven in ons beleid ten

aanzien van passages. Ik maak hierbij tevens gebruik van de mogelijkheid vloot - en walpersoneel alsmede Instone Aviation personeel dat betrokken is geweest bij de overgang van de oude - naar de nieuwe situatie te complimenteren voor hun inzet, flexibiliteit en streven naar perfectie.



Tenslotte wens ik u het komende jaar veilige en geriefelijke vliegreizen toe.

ranking 1993 - 1994

Het is inmiddels al weer enige tijd geleden dat de meesten van u een brief ontvingen met het resultaat van de ranking 1993 - 1994. Met uitzondering van 2e en 3e Stuurlieden, 3e Werktuigkundigen en Hoofden Voeding is iedere Nederlandse vlootmedewerker gerankt.

Voor de met name genoemde groepen medewerkers is geen ranking uitgevoerd omdat deze groepen te klein zijn om een zinvolle onderlinge vergelijking van prestaties te maken.

Het doet mij genoeg te kunnen melden dat bijna iedereen die gevraagd is mee te werken aan de ranking hieraan gehoor gegeven heeft. Om precies te zijn heeft 97% van de officieren hun rankingresultaten tijdig ingeleverd. Afgezet tegen 79% in 1991 is dit een teken dat ranking tegenwoordig ook binnen Shell Tankers een geaccepteerd begrip is. Hierbij wil ik dan ook een ieder die heeft meegewerkt om de ranking van 1993 - 1994 tot een succes te maken danken voor de medewerking. Zonder uw medewerking zou een dergelijke omvangrijke exercitie niet mogelijk zijn. Zoals u ongetwijfeld weet, is het doel van

de ranking het onderling rangschikken van prestaties. De uitkomsten van de ranking worden onder andere gebruikt om te bepalen wie in aanmerking komt voor (extra) anciënniteiten, bonussen en eventueel (versnelde) promotie dan wel waarnemend varen in een hogere rang. Bij de selectie voor tijdelijke walfuncties en tewerkstellingen bij andere Groepsmaatschappijen spelen rankingresultaten eveneens een belangrijke rol. Een en ander draagt er toe bij dat het aanwezige menselijke talent optimaal wordt benut, zodat uiteindelijk de beste medewerkers op de hoogste posities aan boord en aan de wal komen.

Een ieder van u die gerankt is, heeft, zoals gezegd, een brief gekregen met informatie omtrent de categorie waarin uw prestaties zijn gerankt. Er zijn 5 categorieën, te weten 'uitstekend', 'zeer goed', 'goed', 'voldoende' en 'onvoldoende'. In principe verwachten wij dat u goede prestaties levert. Mocht u duidelijk boven dan wel onder deze "norm" scoren dan verdient u extra aandacht. Een mogelijkheid om de rankingresultaten te bespreken bestaat

overigens altijd en voor iedereen tijdens het jaarlijkse bezoek aan kantoor.

Welnu de ranking resultaten van 1994 geven aan dat 8% van u uitstekend scoort, terwijl 15% zeer goed, 54% goed, 18% voldoende en helaas 5% onvoldoende scoort.

Mede op grond van de rankingresultaten is 16% van ons vlootpersoneelsbestand per 1 september jl. aangesteld in een hogere rang.

Tenslotte heeft een ieder van u die uitstekend dan wel zeer goed gerankt is hiervoor, naast de jaarlijkse anciënniteit, een financieel extraatje gekregen in de vorm van één of meerdere extra anciënniteiten dan wel een bonus of promotie. De hoogte van het extraatje is natuurlijk afhankelijk van de marktsituatie alsmede de financiële situatie van onze maatschappij. Dit kan dus betekenen dat de extraatjes van jaar tot jaar verschillen. Ofschoon de ranking 1993 - 1994, zoals gezegd, zeker tot tevredenheid stemt wil ik u wel vragen op dezelfde verantwoorde wijze verder te gaan waarbij wellicht nog extra aandacht kan worden geschonken aan de kwaliteit van de rankinggegevens die u aanlevert.

Ik dank u nogmaals voor uw begrip en medewerking.

mbo-beleid

Zoals u reeds eerder in Schip & Ka heeft kunnen lezen is het beleid van Shell Tankers er op gericht haar officieren in de gelegenheid te stellen door te stromen tot de hoogste rangen. Voor MBO opgeleiden houdt dit in dat op een gegeven moment een extra inspanning geleverd zal moeten worden om dit daadwerkelijk te kunnen verwezenlijken.

HBO'ers daarentegen beschikken, na het behalen van hun diploma, reeds over de hoogste theoretische vaarbevoegdheid. Zij zullen na het behalen van de vereiste vaartijd kunnen volstaan met het aanvragen van een hogere vaarbevoegdheid.

Om de hoogste theoretische vaarbevoegdheid te behalen heeft een MBO opgeleide in feite twee mogelijkheden.

Eenzijds is er de mogelijkheid van een verkorte HBO opleiding (2 jaar in plaats van 4 jaar). Anderzijds kan hij of zij aanvullende 'conventionele' examens behalen. De Minister van Onderwijs en Wetenschappen heeft echter te kennen gegeven de bekostiging van deze 'conventionele' opleidingen te willen beëindigen.

Ofschoon er nog geen definitieve alternatieven voor bovenstaande 'conventionele' studie zijn ontwikkeld lijkt er sprake te zijn van een 'rangenopleiding nieuwe stijl'. Momenteel

wordt een en ander door de KVNR en de overheid bestudeerd. Door middel van het volgen van modules zal naar alle waarschijnlijkheid de gelegenheid geboden worden om alsnog de hoogste theoretische vaarbevoegdheid te behalen.

In het licht van bovenstaande ontwikkelingen hebben wij dit jaar onze MBO stagiairs geadviseerd te kiezen voor de aanvullende HBO opleidingsroute. Dit is een logisch gevolg van ons eerdere besluit alleen die MBO kandidaten een stageplaats aan te bieden die beschikken over aanvullende wis- en natuurkunde certificaten. Geen van onze recent geslaagde MBO stagiairs is een aanbod tot indiensttreding gedaan. Het overgrote deel heeft echter ons advies gevolgd en studeert momenteel aan een HBO instelling. Wij hebben hen gevraagd ons op de hoogte te houden van hun studieresultaten zodat we na het behalen van het HBO diploma alsnog over een eventueel dienstverband bij STBV kunnen spreken.

Voor alle duidelijkheid wil ik onderstrepen dat STBV dus nog steeds geïnteresseerd is in MBO opgeleiden. In eerste instantie om zo'n 8 stageplaatsen per jaar te bezetten. Ten tweede om op termijn, na het behalen van de hoogste theoretische vaarbevoegdheid, alsnog bij STBV in dienst te kunnen treden. Ons beleid is met bijna iedere MBO stagiair in een individueel gesprek nader toegelicht. Hopelijk draagt deze uiteenzetting eveneens bij tot een beter begrip bij u voor het huidige maatschappijstandpunt. Mochten er hieromtrent nog vragen zijn dan bent u natuurlijk van harte welkom deze kenbaar te maken bij uw jaarlijkse kantoorbezoek.

Ing-project

Zo u weet zijn we vorig jaar begonnen met het trainen van medewerkers om in de nabije toekomst LNG schepen te kunnen bemannen. Inmiddels zijn er om precies te zijn vier stoom- en gascursussen georganiseerd waaraan zo'n 50 officieren hebben deelgenomen. Het overgrote deel daarvan heeft de bijbehorende examens met goed gevolg afgelegd.

Naast het theoretische gedeelte, te weten bovengenoemde cursussen, heeft een aantal van onze officieren meegevaren met onze Engelse collega's aan boord van enkele LNG schepen. Deze meevaarperiode is voor alle betrokkenen een zeer plezierige en leerzame periode gebleken. Zoals verwacht hebben onze officieren zich prima aangepast aan de bedrijfsvoering aan boord van de LNG schepen en werden zij als professionele collega's ontvangen en behandeld. Het ligt derhalve in de lijn der verwachting dat we ook in 1995 zullen doorgaan met onze stoom- en gastraining en het opdoen van ervaring bij onze Engelse collega's. Ook hier geldt dat een goed begin het halve werk is.

Ik wens u een behouden vaart en een goed verlot,

**Wim Dufourné
Hoofd Personeel**

Vragen en antwoorden over Air Miles

Krijg ik op het Shell-station Air Miles én gratis spaarzegels of waardecoupons?
Nee, de klant van Shell kan kiezen uit een van de drie spaarsystemen, dus óf Air Miles, óf spaarzegels, óf waardecoupons.

Hoe lang gaat het spaarprogramma duren?

Het gaat om een langdurige consumentenactie. Dit programma is opgezet voor vele jaren. Klanten bepalen uiteindelijk zelf hoe lang het programma succesvol blijft.

Wordt het programma uitgebreid?

Ja, er is een groot aantal bedrijven dat zich bij LMN heeft gemeld om deel te gaan nemen, als onderneming waar klanten Air Miles kunnen sparen of als leverancier van diensten. Het programma zal daarom snel groeien, waardoor ook een grotere variëteit in het bestedingsaanbod zal optreden.

Hoe berekent Shell het aantal Air Miles?

De klant krijgt 1 Air Mile per 15 liter brandstof. Het totaal wordt berekend op maandelijkse basis. Dat betekent dat ook de automobilist die steeds kleine hoeveelheden tankt Air Miles spaart. Een extreem voorbeeld: iemand tankt in één maand 6 keer 10 liter brandstof. Die klant krijgt niet nul, maar vier Air Miles. De klant heeft dus duidelijk voordeel bij deze berekening. Ditzelfde principe wordt gehanteerd voor shop-aankopen en autowassen. Daarbij krijgt de klant 1 Air Mile per f 25,- aankopen.

Hoe doen de andere bedrijven dit?

Air Miles worden berekend op voor de klant meest gunstige momenten. Bij

Shell 1 keer per maand, bij andere bedrijven 1 keer per week.

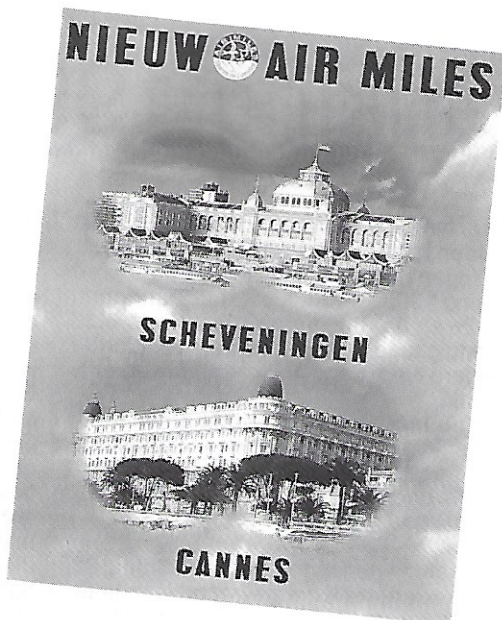
En als de klant nu op verschillende stations tankt of in verschillende vestigingen van V&D boodschappen doet?

Ook dat wordt per bedrijf bij elkaar opgeteld. Wie dus bij V&D bij de ene kassa voor f 12,- sokken koopt en twee verdiepingen hoger een boek van f 20,- afrekent, en binnen een week bij een ander V&D warenhuis voor f 18,- een pen aanschaft, krijgt hierover in totaal dus twee Air Miles. Dit zelfde



principe hanteert Shell: binnen één maand 40 liter getankt in Groningen en 35 liter in Maastricht levert 5 Air Miles op.

Kan ik Air Miles bij Shell inwisselen voor spaarzegels?



Dat is niet mogelijk.

Andersom wel. Een volle spaarkaart kan worden geruild tegen 18 Air Miles. Voor een retourticket Londen (500 Air Miles) moet U dan (500:18=27,8) 28 kaarten inwisselen.

Zijn Air Miles overdraagbaar?

Air Miles zijn niet overdraagbaar, maar iemand kan wel voor iemand anders sparen, bijvoorbeeld grootouders die sparen voor een kleinkind. Dan moet op naam van dat kleinkind een rekening worden geopend. Vervolgens kunnen ouders of grootouders op die kaart(en) Air Miles laten registreren. Makkelijker is zelf een toegangkaart voor bijvoorbeeld de Efteling bestellen en die cadeau doen.

Mocht ik mijn spaarkaart verliezen, ben ik dan meteen al mijn Air Miles kwijt?

Nee, want de gespaarde Air Miles staan niet op de spaarkaart, maar staan geregistreerd bij LMN. Wanneer bij het afrekenen het pasje door de kaartlezer wordt gehaald, geeft de magneetstrip alleen door op wiens rekening de punten moeten worden bijgeschreven. Bij verlies of diefstal van de kaart raakt U de gespaarde Air Miles dan ook niet kwijt. De vinder of dief heeft er bovendien niets aan, want bij gebruik zou hij of zij juist voor de rekeninghouder doorsparen.

Speciale aanbiedingen

Onmiddellijk bij de start van Air Miles biedt het spaarprogramma aanzienlijke kortingen. Voor zes verre vluchten met de KLM is het benodigde Air Miles namelijk tijdelijk gehalveerd. De speciale aanbieding voor de retourvluchten per lijndienst vanaf Schiphol loopt tot en met 31 december 1995.

<u>bestemming</u>	<u>normaal</u>	<u>nu voor</u>
Caïro	4.050	2.025 Air Miles
Lomé	6.350	3.175
New York	7.250	3.625
Washington	7.700	3.850
Atlanta	8.750	4.375
Houston	10.000	5.000

Verder verdubbelt de ABN Amro het aantal Air Miles voor het gebruik van de credit card. Tot 1 februari 1995 ontvangt de spaarder dus niet 1 maar 2 Air Miles voor elke f 75, die wordt afgerekend met de credit card.

Permanent is de kinderkorting bij de vlieguren. Kinderen van 2 tot 11 jaar krijgen 75 procent korting op het benodigde aantal Air Miles, terwijl de reductie voor kinderen jonger dan 2 jaar zelfs 90 procent bedraagt. Een gezin met bijvoorbeeld twee kinderen van 8 en 10 jaar vliegt op en neer naar Londen voor 1250 Air Miles.

Oproep

Ben op zoek naar echte menselijke historie van de Shell Tankers vloot. Ik wil daarom een boekwerkje samenstellen met spectaculaire, menselijke, avontuurlijke, ongerijmde etc. gebeurtenissen, die een indruk hebben gemaakt op de vloot, op groepen of op individuele personen. Het is niet de bedoeling een opsomming van mooie maatschappij feiten bij elkaar te rapen, maar zoals ik dat noem 'de rauwe werkelijkheid' weer te geven in de vorm van waargebeurde verhalen, zodat een realistisch beeld ontstaat van leven en werken op de schepen. Ik ontvang graag de verhalen op papier, maar ben zeer zeker bereid persoonlijk langs te komen om de verhalen op te nemen.

J.C. Aartsen
Bellevue 41
9401 HK Assen
Tel.: 05920 - 18945

Goedkoop naar Malta

Vrij Uit/Europa Exclusief heeft voor het winterseizoen 1994/1995 een speciale reis naar Malta samengesteld voor medewerkers en gepensioneerden van Shell.

Deelnemers aan de reis verblijven in het Rafael Spinola hotel dat in 1992 werd geopend. Het is gelegen in het levendige badplaatsje St. Julian's, dat is gesitueerd rond enkele baaitjes. Het hotel is zeer modern, voorzien van een lift, een dakterras met een klein zwembad, een lounge/receptie met een TV-hoek. De kamers zijn modern ingericht en voorzien van airconditioning en centrale verwarming, badkamer met bad en/of

douche en toilet. Alle kamers hebben een balkon. In de omgeving van het hotel zijn vele restaurants en cafeetjes; het uitgaanscentrum met het casino, de nachtclub, discotheken en bowlingbanen is maar een paar minuten bij het hotel vandaan.

De reissom bedraagt f 695,- per persoon, inclusief verblijf in een tweepersoons kamer, zeven overnachtingen op basis van logies en ontbijt, een retourvlucht met Air Malta en de transferkosten. Ter plaatse is er Nederlandstalige reisleiding. Per reservering worden f 15,- voor de Stichting Garantiefonds Reisgelden en f 25,- reserveringskosten berekend. Het

vertrek is wekelijks op woensdag en zaterdag tot en met 29 maart 1995. Voor de kerstperiode (vertrekdata 21, 24, 28 en 31 december 1994) geldt een toeslag van f 255,- per persoon. Bij vertrek op 25 februari en in maart moet f 80,- per persoon toeslag worden betaald.

Voor boekingen en/of informatie kan men contact opnemen met Vrij Uit/Europa Exclusief, afdeling Specials, telefoonnummer 020 - 6587777. Bij reservering voor deze reis dient men het speciale kodenummer SH1111 en het SP-nummer op te geven.



KERSTPUZZEL 1994

U kunt weer gaan puzzelen. Zoals U weet publiceren wij eens per jaar, in de decembermaand, een kruiswoordpuzzel. 't Is traditie geworden en het brengt weer een legertje puzzelaars in het geweer.

Deelname staat open voor iedereen die werkzaam is bij Shell Tankers BV. Ook voor de echtgenotes van onze werknemers. Verder allen die onze Maatschappij met pensioen hebben verlaten. Uitgesloten van deelneming zijn de redactieleden van Schip & Ka. En niet meer dan één oplossing per persoon insturen. Voor de goede oplossingen worden drie geldprijzen beschikbaar gesteld. Een eerste prijs van honderd gulden, een tweede van vijftig gulden en een derde prijs van vijftewintig gulden. De trekking zal plaatsvinden op 14 maart 1995, in aanwezigheid van een OR-lid.

Stuur Uw oplossing aan de Redactie van Schip & Ka, Postbus 8989, 3009 TK Rotterdam, met in de linkerbovenhoek de vermelding 'Kerstpuzzel'. We wachten de ochtendpost van 14 maart nog even af en dan volgt de trekking. Publikatie van de oplossing en de namen van de winnaars of winnaressen volgt in het aprilnummer van ons blad.

Omschrijving

Horizontaal:

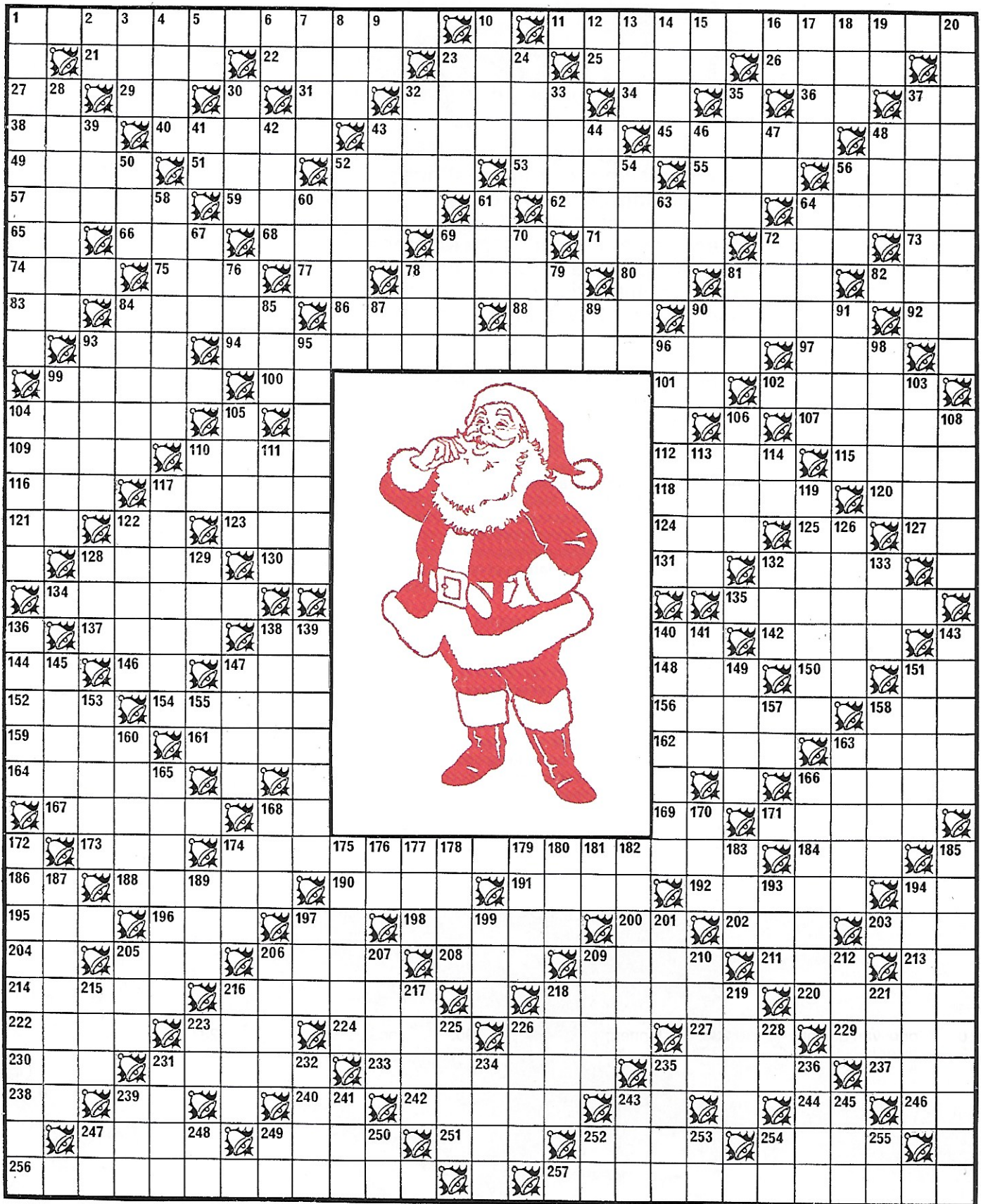
1. eterniet;
11. inderdaad;
21. + 22. scheepsnaam;
23. koud;
25. plaats;
26. bidplaats;
27. de onbekende;
29. Friese rivier;
31. maanstand;
32. niets uitgezonderd;
34. vreemde titel;
36. rijksgrens;
37. met name;
38. troefkaart;
40. strijdmacht;
43. scheepsnaam;
45. in elkaar;
48. vochtmaat;
49. struisvogel;
51. rustplaats;
52. opening;
53. inwendig orgaan;
55. houding;
56. vaas;
57. lengtemaat;
59. vrucht;
62. heildronk;
64. vis;
65. boom;
66. slonzige vrouw;
68. flink;
69. graafwerktuig;
70. tijdperk;
72. zangstem;
73. maanstand;
74. deel van de mond;
75. deksel;
77. daar;
78. oogziekte;
80. bijvoorbeeld;
81. biersoort;
82. afslagplaats;
83. lekkernij;
84. scheepsnaam;
86. sneeuwhut;
88. uitgezette lijn;
90. scheepsnaam;
92. natuurlijke logaritmie;
93. bundel;
94. vaststelling;
97. vochtig;
99. sterk;
100. onder andere;
101. reeds;
102. sober;
104. laan;
107. karig;
109. kennisgeving;
110. deel van gelaat;
112. rivier in Nederland;
115. keizer;
116. Europeaan;
117. gegroet;
118. plaats in Frankrijk;
120. hert;
121. luitenant;
122. overdreven;
123. roem;
124. bevel;
125. oosterlengte;
127. spoorwegen;
128. rendier;
130. gulden;
131. toets alleen;
132. rustoord;
134. lief;
135. vulkaanopening;
137. precies;
138. ter attentie;
140. heilige;

142. palmsoort;
144. voegwoord;
146. bedrijfsvorm (Duits);
147. vis;
148. brandgang;
150. titel;
151. karaat;
152. keukengerei;
154. boomvrucht;
156. beeldraadsel;
158. vogel;
159. Noordhollandse plaats;
161. gekheid;
162. kleur;
163. Oosters land;
164. navigatiemiddel;
166. reptiel;
167. mond;
168. titel;
169. boom;
171. platenboek;
173. klap;
174. prinsen;
184. verdragingsmiddel;
186. vogelprodukt;
188. gebeurtenis;
190. middag;
191. titel in Venetië;
192. aandrijfmiddel;
194. oppervlaktemaat;
195. onderzoekinstelling;
196. vochtig;
197. klaar;
198. telwoord;
200. Nederland;
202. verzorgingsartikel;
203. kerel;
204. tijdelijk;
205. duinvallei;
206. venster;
208. watering;
209. vaarwel;
211. wagen;
213. stoomschip;
214. intiem;
216. kabaal;
218. insekt;
220. zuiver;
222. getroffen;
223. rustplaats;
224. moeder;
226. eerlijk;
227. reparatieplaats;
229. elite;
230. vallei;
231. kweker;
233. scheepsnaam;
235. interest;
237. ieder;
238. binnen;
239. windrichting;
240. waterstand;
242. beddegoed;
243. bevestiging;
244. plus;
246. aartsbisschop;
247. smart;
249. karakter;
251. onderricht;
252. zuivelprodukt;
254. deel van uurwerk;
256. broederschap;
257. soort schip.

Verticaal:

1. Acceptabel;
2. dieregeluid;
3. een zekere;
4. koppel;
5. tot afscheid;
6. oude lengtemaat;
7. insekt;
8. deel van fuik;
9. achter;
10. woest;
12. spel;
13. godin;
14. kledingstuk;
15. persoonlijk voornaamwoord;
16. geloof;
17. pit;
18. bar;
19. maanstand;
20. markant;
23. spoel;
24. deel van Spanje;
28. godin;
30. zoogdiertje;
32. boom;
33. vogel;
35. gebeurtenis;
37. handvaardig;
39. bestemming;
41. getijde;
42. azijn;
43. loven;
44. tijdperk;
46. ruimtevaart-organisatie;
47. daar;
48. oppervlaktemaat;
50. belofte;
52. landvrouw;
54. vreemde munt;
56. onderwijs;
58. betrekking;
60. afgemat;
61. familielid;
63. vreemde munt;
64. plaats in Mexico;
67. deel van vinger;
69. zuilengang;
70. karakter;
72. schel;
76. titel;
78. bladgroente;
79. gebouw in Amsterdam;
81. plaats in Gelderland;
84. verblijfsplaats;
85. absolute druk;
87. gadolinium;
89. verbrandingsrest;
90. vogel;
91. Bijbelse figuur;
93. dwaler;
95. waardepapier;
96. deel van café;
98. rivier in Italië;
99. Engels zilver;
103. geloop;
104. scheepsnaam;
105. ambtsgewaad;
106. gelegenheidskleding;
108. oxydatie;
110. moeder;
111. bladader;
113. dokter;
114. persoonlijk voornaamwoord;
117. degelijk;
119. scheepsnaam;
122. kleur;
126. inhoudsmaat;

128. deel van schoen;
129. klap;
132. tijdperk;
133. onbepaald voornaamwoord;
136. drinkgerei;
138. vreemde munt;
139. iedereen;
140. wildrover;
141. zin;
143. staaf;
145. voegwoord;
147. emmertje;
149. Bijbelse figuur;
151. ring;
153. voegwoord;
155. in oprichting;
157. Bijbelse plaats;
158. verkoopplaats;
160. tamelijk;
163. Europese rivier;
165. schoolvak;
166. vogelverschrikker;
168. roeipen;
170. Bijbelse figuur;
172. plagiator;
174. huisdier;
175. eerloos;
176. nummer;
177. erfelijkheidsdeeltje rap;
178. rap;
179. plan;
180. kloosterlinge;
181. gewicht;
182. gelijk;
183. bovenste deel;
185. muziekgezelschap;
187. roodhuid;
189. ondergang;
193. deel van boom;
194. scheepsnaam;
197. strohalm;
199. mal;
201. liefkozing;
205. deel van schip;
206. verstand;
207. Nederlandse rivier;
209. zangstuk;
210. plaats in Zeeland;
212. elasticiteit;
215. bitter vocht;
216. betaalmiddel;
217. beroep;
218. Bijbelse figuur;
219. aansteekkoord;
221. afslagplaats;
223. dieregeluid;
225. stand;
226. verpakingsmiddel;
228. karaat;
231. telwoord;
232. deel bijenkorf;
234. ontschorser;
235. advies;
236. ereis;
239. stoot;
241. voorkeur;
243. matroos;
245. snavel;
247. noot;
248. titel;
249. miereneter;
250. dat is;
252. bazige vrouw;
253. noot;
254. soortelijk gewicht;
255. boksterm



109	1	206	168	86	25	78	32
-----	---	-----	-----	----	----	----	----

239	209	35	156	89
-----	-----	----	-----	----

simulatie onderwijs wordt steeds belangrijker

Onderwijs met behulp van simulatoren staat niet alleen in Nederland volop in de belangstelling, ook internationaal gezien wordt dit als steeds belangrijker ervaren. Internationaal contact tussen de verschillende opleidingsinstituten kan een wezenlijke bijdrage leveren aan het opzetten van simulatie programma's. Onder andere door het afwegen van (on)mogelijkheden en vooral ook het beoordelen van de inhoud en waarde van simulatie training.

Dit laatste zal vooral bij de aanpassing van de International STCW Convention in 1995 een rol gaan spelen omdat de 1978 STCW Convention in principe alleen minimum richtlijnen geeft over datgene wat een scheepsofficier dient te weten, maar niet wat hij of zij verwacht wordt te kunnen doen. Men spreekt dan over een 'competence-based' inplaats van een 'knowledge-based' benadering. Dit heeft onmiddellijk tot gevolg dat er een passende beoordeling nodig is. Tegenwoordig kan het 'kunnen doen' op een redelijke wijze beoordeeld worden met behulp van simulatoren. Dit omdat het gehele proces opnieuw doorgelopen kan worden en er, en dat is beslist nodig, feed-back gegeven kan worden op de realiteit gebaseerde en vooral ook objectieve wijze. Natuurlijk speelt ook de kwaliteit van vakdocenten hier een grote rol. Zoals bij elke computer geldt dat de persoon achter het toetsenbord bepalend is voor wat er uitkomt!

Tijdens de 8th International Navigation Simulator Lecturers Conference (INSLC 8) van 29 augustus tot 2 september jl. in Shanghai werden door verschillende sprekers de laatste ontwikkelingen doorgenomen. Hierbij kwam niet alleen

de aanschaf en of 'upgrading' van de op de instituten gebruikte apparatuur aan de orde, maar ook het waarom, hoe en in hoeverre deze apparatuur gebruikt kan worden. Dit laatste is natuurlijk van buitengewoon belang en zal bij de komende wijziging van de STCW nauwkeurig omschreven worden. Niet alleen voor het (verplicht) toepassen van nautische simulatoren, maar ook voor het gebruik van machinekamer en ladingbehandelings simulatoren 'for officers-in-charge- of manned or periodically unmanned engineerooms'.

De presentaties waren onderverdeeld volgens de volgende aandachtspunten:

- methoden van training;
- effectieve oefeningen en de beoordeling van deze oefeningen;
- gebruik van simulatoren bij het onderzoek van ongevallen;
- selectie en training van docenten;
- invloed door technologische ontwikkelingen en onderzoek;
- ontwikkeling met behulp van simulatoren.

Als we ons op de eerste twee punten concentreren, omdat deze tenslotte voor

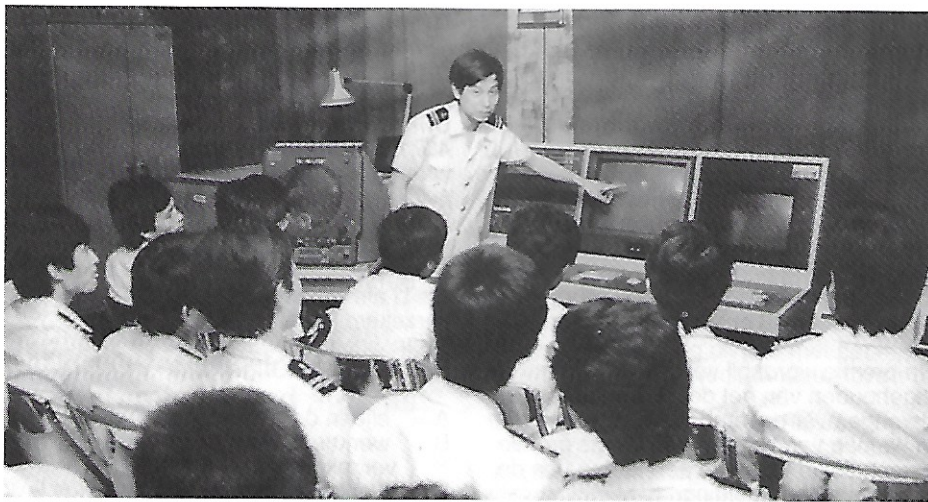
onze zeevaartscholen het meest van belang zijn, kunnen we het volgende concluderen:

1. Correct simulatieonderwijs vraagt om een constante controle van de student/cursist onder alle omstandigheden.
2. Het leerproces moet bevorderd en gestimuleerd worden; dat wil zeggen is er één oplossing 'heilig' of zijn er meerdere mogelijkheden binnen de wetgeving mogelijk?
3. Aangeleerde slechte gewoonten of eigenschappen moeten onmiddellijk gecorrigeerd worden.
4. Veilige procedures moeten voortdurend onderwezen worden, waarbij een evaluatie van de oefeningen noodzakelijk is op een manier die voor beiden - student/cursist en docent - acceptabel is.
5. Simulatie moet gerelateerd worden aan de werkelijkheid. Dit is bij het onderwijs vanwege de hoge kosten bijna niet te realiseren. Er worden simulatieprogramma's aangeboden aan grote groepen studenten; aan boord staat men vaak alleen. In de luchtvaart spreekt men in dit verband over 'suspension of disbelief' (= bereidheid om iets te geloven). Men moet dus een echt gevoel met de omgeving hebben, door onder andere beweging, lawaai, geur, wind en regen.

Het bijwonen van de INSLC 8 was bijzonder nuttig, vooral door het



Warm welkom voor de deelnemers aan de INSLC 8.



Evaluatie van een radar-simulatieprogramma.

uitwisselen van gegevens op vaktechnisch gebied en het leggen van contacten met docenten van andere opleidingsinstituten. Er werd veelal gesproken over de soorten simulatoren die er in de handel verkrijgbaar waren, welke er reeds gebruikt werden op de verschillende instituten en voor welke toepassingen ze gebruikt werden. Maar dat niet alleen. Er waren ook personen uit het bedrijfsleven en van beleidsinstanties aanwezig waarmee uitvoerig van gedachten gewisseld kon worden. De conferentie werd georganiseerd door de International Maritime Lecturers' Association, welke

een consultatieve status heeft bij de IMO. Hierdoor kan een zekere invloed uitgeoefend worden op de uitvoerende wetgeving.

Naast het simuleren van algemene oefeningen of van bestaande situaties bleek een der presentatoren een zeer interessante studie uitgevoerd te hebben over de plaats waar de vaste oeververbinding tussen Denemarken en Zweden het best gerealiseerd zou kunnen worden. Dit laatste is natuurlijk alleen mogelijk als men over alle variabelen beschikt en deze bovendien realistisch zijn.

Wat de Shanghai Maritime University betreft kan ik alleen maar zeggen dat men daar beslist niet achterloopt op de ontwikkelingen bij ons. De simulatoren waren niet de meest moderne, maar wat er stond was goed en in ruime mate aanwezig. Dat kan ook niet anders op een instituut met 5000 studenten, waarvan er circa 3000 voor een carrière op zee kiezen. Bovendien werden er niet alleen opleidingen verzorgt voor de zogenaamde 'undergraduates' zoals bij ons de ing., maar ook voor 'graduates' als MSc. en Ph.d., iets waar wij alleen nog maar van kunnen dromen. Daarnaast beschikt het instituut over een aantal vaartuigen voor recreatiesport, maar ook over drie koopvaardijships van 10.000 ton die voorzien waren vaneen dubbele brug en controlekamer.

Een onzekere factor op dit moment is nog steeds de vervangende vaartijd die voor de genoten simulatietijd gegeven wordt. Op dit moment is het zelfs nog niet geheel zeker hoeveel vaartijd onze studenten krijgen voor de simulatietijd die op Terschelling doorgebracht wordt, maar ook dat zal in de toekomst opgelost worden.

A.J. de Steur
Docent Hogere Zeevaartschool
Rotterdam

VRIJ UIT AUTOVAKANTIES ZOMERBROCHURES 1995

De brochures voor de zomer 1995: Vrij Uit Europa, Vrij Uit Benelux, Disneyland Parijs en Camping Centrale Europa zijn vanaf medio december 1994 verkrijgbaar. De Europa Exclusief brochure zal omstreeks 7 januari 1995 verschijnen. De brochures zijn gratis, met uitzondering van de Camping Centrale brochure, waarvoor een bijdrage van f 3,50 wordt gevraagd.

Vrij Uit biedt in 19 Europese landen accommodaties aan, met in vrijwel elk land autorondreizen. Verder zijn er fietsvakanties in Oostenrijk, Denemarken en Frankrijk, wandelvakanties in Frankrijk, Oostenrijk en Zwitserland en kampeervakanties in bijna alle landen van Europa.

Hoe komt U aan een brochure?

Als U in de zomer van 1994 bij Vrij Uit heeft geboekt, ontvangt U de nieuwe zomerbrochure op Uw huisadres. Als U de zomerbrochure 1994 wel heeft aangevraagd, maar geen reis heeft geboekt, ontvangt U een brief met antwoordcoupon waarmee U de nieuwe brochure(s) kunt aanvragen. Bij inzending van die coupon gelieve U daarop het kodenummer SH 9900 in te vullen. Degenen die geen brochure of coupon van Vrij Uit ontvangen, kunnen de

brochures schriftelijk bij Vrij Uit aanvragen, die ze naar Uw huisadres zal verzenden. U kunt hiervoor gebruik maken van onderstaande coupon, die U in een gefrankeerde envelop kunt verzenden. Eventueel kunt U de gegevens van de coupon overnemen op een brief(kaart).

Uitsluitend telefonisch boeken

Als U wilt boeken op de speciale

voorwaarden voor Shell-medewerkers en -gepensioneerden, alsmede hun meereizende familieleden, dan kan dat uitsluitend telefonisch, rechtstreeks bij Vrij Uit via het telefoonnummer 020 - 6588888. Bij boeking moet U het kodenummer SH 9900 en uw SP-nummer opgeven.

Indien U bij Vrij Uit vòòr 1 maart 1995 een van de met een speciaal 'vakantiebeurs-symbooltje' gemerkte accommodaties uit de Europa of Benelux brochure 1995 boekt, en de vakantie valt vòòr 24 juni of na 2 september 1995, dan ontvangt U waardecoupons ter waarde van f 50,- of zelfs f 100,- kado.

Aanvraagcoupon Vrij Uit-brochures voor Shell/NAM-medewerkers en -gepensioneerden.

Verzoeken mij vrijblijvend te zenden:

- Vrij Uit Europa brochure zomer 1995
- Vrij Uit Benelux brochure zomer 1995
- Disneyland Parijs brochure zomer 1995
- Europa Exclusief brochure zomer 1995 (kode SH 9900)
- Camping Centrale Europa zomer 1995 (bijdrage f 3,50)

S.v.p. aankruisen welke brochure U wenst.

Invullen met blokletters s.v.p.:

Naam

Adres

PostcodeWoonplaats

Zenden naar: **Vrij Uit Autovakanties**
Postbus 151
1170 AD Badhoevedorp

AFKORTINGEN

<i>Wnd.</i>	- Waarnemend	<i>Stag. HO</i>	- Stagiaire HBO
<i>Gezagv.</i>	- Gezagvoerder	<i>Stag. MO</i>	- Stagiaire MBO
<i>1e Stm.</i>	- 1e Stuurman	<i>Ind.</i>	- Indonesian
<i>2e Stm.</i>	- 2e Stuurman	<i>IJD</i>	- Ind. junior deckofficer
<i>Hwtk.</i>	- Hoofdwerktuigkundige	<i>IDE</i>	- Ind. junior engineer
<i>2e Wtk.</i>	- 2e Werktuigkundige	<i>IRO</i>	- Ind. radio officer
<i>3e Wtk.</i>	- 3e Werktuigkundige	<i>Off2</i>	- Ind. 2e stuurman
<i>4e Wtk.</i>	- 4e Werktuigkundige	<i>Off3</i>	- Ind. 3e stuurman
<i>MO1</i>	- Maritiem officier 1	<i>Eng3</i>	- Ind. 3e werktuigkundige
<i>MO2</i>	- Maritiem officier 2	<i>Eng4</i>	- Ind. 4e werktuigkundige
<i>MO3</i>	- Maritiem officier 3	<i>CPO</i>	- Chief petty officer
<i>MO4</i>	- Maritiem officier 4	<i>PO</i>	- Petty officer
<i>Roff</i>	- Radio officier	<i>G1S</i>	- Grade I seaman
<i>Wass</i>	- Wachtassistent	<i>G2S</i>	- Grade II seaman
<i>ST</i>	- Scheepstechnicus	<i>ASTD</i>	- Assistant steward
<i>SST</i>	- Senior Scheepstechnicus	<i>CICA</i>	- Chief catering
<i>ASV</i>	- Algemeen Scheepsvakman	<i>2NDC</i>	- 2nd Cook
<i>Hovo</i>	- Hoofd voeding	<i>JSCJ</i>	- Junior steward
<i>ASPI</i>	- Aspirant Scheepstechnicus		

situatie aan boord 30.11.1994

ms 'Acila'

Wnd. Gezagv.: B. Crum
1e Stm.: K. Cramer
Wnd. Hwtk.: J.H. Burger
3e Wtk.: R. van der Heide Jr.
MO3: F. Kruythoff, D. van Steenis, J.E. Toxopeus
MO4: J.J. van der Velden
StagHO: L.C. Boon, I. Stefanovic
CPO: Erens Robot Wowor
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 'Bekulan'

MO2: P.B. van Leunen

ms 'Belais'

MO3: A. Hummel

ms 'Bilis'

MO2: L.J. Salomons

ms 'Cardissa'

Gezagv.: A.J.W. Rommes
Hwtk.: J.L. de Bondt
MO1: W.M. de Bruyn, H.T.J. Meijer
MO2: T. Troost, H.J. Stoop, P. van den Brink, J.W. Gepkens
MO3: C. Noordhoek
MO4: R.R.A. Schuring
SST: J.P.W. Dallmeijer
ST: K. van der Sluis
Hovo: A.P. Maat
StagMO: M.W. Roeper, R. de Troye
CPO: Abdon Tatuwo
PO: Albert Dondokambey
G1S: J. Yosepanus, R. Latuheru
G2S: Hayyan, Maruji
ASTD: Taufic Nafi
2NDC: Sukiman

ms 'Entalina'

Gezagv.: W. Beekman
1e Stm.: R.A. de Boer
Hwtk.: C. Hemmer
2e Wtk.: T.W.P.B. Vermolen
StagHO: F.M. Brussaard, B.R. de Cock, S.M. Kats
Off2: O. Tilaar
Off3: Mugianto, Sabar Manahan
Eng3: Ehy Susetyo
Eng4: C. Ganur
CPO: Amos Radjah
PO: O. Achmad, Buntaran
G1S: Ashari B. Abdullah, Sanusi, Henky Hendrik H., Solih Muluana
G2S: Achmad Mujab, Zainul

Arifin, Agus Salim
ASTD: Achmad Mutohar
JSCJ: Syafii
CICA: Tony Sugihartono
2NDC: Halim

ms 'Erodona'

Gezagv.: C.B. Sliker
1e Stm.: F. van Bommel
Hwtk.: N.C. van der Vecht
2e Wtk.: H.J. Lammertink
StagHO: J. Derks, R.H. van Duin, P.L.A. van Run
Off2: A.M. Husain
Off3: S.A. Sungkowo
Eng3: J. Edward
Eng4: I. Pandji Mustanto
IJD: W. Adhi
CPO: Robert Ferdinandus
PO: Nuron Djuhana, Daud Sonan
G1S: Bambang Prasetyo, Ade Taryat, Julius Thomas, Hery Kaharu
G2S: Pukasan Bin Jumadin, Muslimin, Agus Sutopo
ASTD: Asmori Bin Moi
JSCJ: Irdham Anas
CICA: Bambang Suyanto
2NDC: Suharto Bin Jasim

ms 'Finima'

MO3: E. Huisman

ms 'Hadra'

Gezagv.: R. Knol
1e Stm.: J.S. de Vos
Hwtk.: G.J. van Eijk
MO2: S. van der Zee
MO3: E. Boertje, R.W. Visser
MO4: J.J. Meerkerk
SST: J.W.P. Grommen
ST: R. van Buuren
StagHO: R.K. Hazelbag, M.P. Stam, M. Visser
CPO: Hendrik Boy Pasumiin
PO: Suhardi
G1S: Mohamad Nasir, Bin Satimin
G2S: Atim B. Pereman, Moch. Bachri, Abdul Karim, Slamet
ASTD: A.B. Moniri
CICA: Irsal
2NDC: Rahmat Purnama

ms 'Halina'

Gezagv.: H.J. de Vries
1e Stm.: H. Hennis
Hwtk.: L.F. Kruijt
MO2: J.C. Geuze
MO3: S.W. van den Brink, D.J. van den Heuvel
MO4: M.G. Boll
ST: H. Klijnstra, E. Kuitems
StagMO: C.M.J. van der Jagt, L.J.P. Jansen, T. Slotboom
CPO: Djuhaeni Bin Asmuni
PO: Tahalea Joazab
G1S: Didi Hairuddin, Bin Nasik
G2S: Mohaar Bin Marzuki,

Mohamad Hosen Maruki,
 Mohamad Mursid
ASTD: Salim
CICA: Koesman
2NDC: Agus Harun

ms 'Hastula'

Gezagv.: R.W. Overdijkink
1e Stm.: H.J. Otte
Hwtk.: B.E. Broekhuijsen
MO2: D.J. Gijsbers
MO3: A. Beverwijk, D. de Rijk
MO4: L.P. Bijl
ST: R.F. Huysers, P.P. van der Pol
StagHO: J.A. Hop, L.A.P. van Lippen
CPO: Dr. Sony Wonok
G1S: D. Rodjali, S. Bachri
G2S: Achmad Fadjeri, Mohamad Amin, I. Bouty, Machfut Yadi
ASTD: Mostafa Bin Monai
CICA: Wawan Setiawan
2NDC: O. Suhara

ms 'Sericata'

Gezagv.: R. Dijkstra
1e Stm.: J.A. Koenraad
Hwtk.: J. Smid
MO1: J.C. van Koten
MO3: A. Gabriel, J.W. van Duijn
ST: N.H. van der Geugten
SST: B.A. Amstelveen
Hovo: H. Otter
StagHO: B. Idsinga, W. Kleyer, K. Lieman
CPO: Hengky S. Pasumin
PO: Sulaiman
G1S: Muh Irwan, Achmad Husin
G2S: Timbang, Adenan
ASTD: Chairuddin
2NDC: Abdul Rokib

ms 'Sidelia'

Gezagv.: C.J. Clarisse
1e Stm.: E.M.M. van den Bosch
3e Stm.: D.F.A. Maljers
Hwtk.: M.F. Koens
2e Wtk.: B.K. Frans
MO3: T.G. Holleboom, E.W. de Jong
MO4: R. Smallenbroek
CPO: Desmond Kordak
PO: Sutrisman, H. Abifakih
G1S: Nasril Bin Matjilis, Ubus Moh. Ili, Daie, Abdul Aziz
G2S: Mahsus, Moch. Syaifullah, I. Rasyadi
ASTD: S.F. Suharto
JSCJ: Sukur Ramli
2NDC: Muhamad Rodji
CICA: Moh Idrus Sopandi

ms 'Solaris'

Gezagv.: D.C. Tazelaar
Hwtk.: K.L.J. Aertssen
MO2: M.A. Mansens, P.A. Zwolle, W.P. Kolijn
MO3: F. van den Berg

MO4: K.J. Smit
ST: A. van der Windt, G.H. de Visser
Visser
Visser
StagHO: C. Verschuren, B.W. Klijn
CPO: Max Ch. Ferdinandus
PO: Sukri Muchtar
G1S: Djusup Bin Maruki, S. Nurdin
G2S: Sutomo, Mat Wari Bin Syukur, Solihin Bin Djuki, Sustanto, Mesrun, Hanafi
ASTD: O. Taibe
2NDC: Nawai

ms 'Spectrum'

Gezagv.: W. Hoogendijk
1e Stm.: R. Hendriks
Hwtk.: M. Schmidt
MO2: J.X.J. Klaaysen
MO3: G.J. Feringa, M. Ligtenberg
MO4: J.F. Schraa
SST: Q.A.P. de Wit
ST: J.M. van Hoeven
StagHO: E.M. Visser, J.F. Visser, P.H. Wits
CPO: Nicolas Walukow
PO: Ahmad Serang
G1S: Matrawi Bin Rofi, Muljono
Adhy Sukardi
G2S: Naiman, Usman Madjoka
ASTD: Agung Sudrajat
CICA: Djabar Tilamahu
2NDC: Abdul Razak

ms 'Sponsalis'

Gezagv.: H. Sieders
1e Stm.: W. Holwerda
Hwtk.: E.S. Petrusma
MO2: P. Bandringa
MO3: D.J. Schutte, L.M. Anento Glim
SST: W.H. Klein
ST: M.A.J. Veen
StagMO: P.A. Borsboom
StagHO: C. Bakker, E. Dijkstra
CPO: Cece Suganda
PO: Paulus Wattimena
G1S: Sugandi, Achmad
G2S: Saruly, Mashuri, Suparjo, Sulaiman
ASTD: Suharto
CICA: Sugito Mitra S.
2NDC: Musairin

ms 'Stellata'

Gezagv.: W.A. Mostert
Hwtk.: F.A.M. Vergroesen
MO1: M.P.M. Boeren
MO2: P.C.J. Toemen, B.M. Toemen-Visser
MO3: E.A.J. Mateman
MO4: H.G. Veneberg
ST: A.A.O. Schenk
SST: M.J.W.A. Schuurs
Hovo: C.A. Breederland
StagMO: J. Blei, M. Foppen
CPO: Bingen
PO: Hinsna Manurung

G1S: Sumian, Notje Mirah
G2S: Satiman, Mujakir, Wari,
Hosen Sani, Sudarkin
ASTD: Abdul Rodjak
2NDC: Inuh Bin Tamin

ms 'Sunetta'

Gezagv.: G.L.A. Martens
1e Stm.: A. Breevaart
Hwtk.: A.M.P.B. Fluitsma
2e Wtk.: C.N.A. Vreke
3e Wtk.: J. Kruize
MO2: S.F.J. Gerrits
MO3: H.J.G. Reurslag, C.W.G.
Boer, J.J. Schaap
IJE: Fadjar Wahyutomo, Yusuf
Arkani, M. Suwarman
CPO: Rustam Zen
PO: Muh Djupri Rachman, Gozali,
Bin Matroyal, Abdul Halil
G1S: Asdi Bin Asmat, Sumitro Bin
Muhammad, Achmad Dasuki, P.
Simanjuntak
G2S: Yac. Faut Ngil Janan,
Nurdin Abu, Sarupi, Suhri,
Matseri
ASTD: O. Harun
JSCJ: Muhamad Nasir
CICA: D. Abdu
2NDC: Matseri Bin Asma

ms 'Zafra'

Gezagv.: F. de Vries
1e Stm.: J. Kistemaker
Hwtk.: R.J. Bosman
MO1: A.B.M. Bokkers
MO2: A. Blok
MO3: R.E.H. de Bot
MO4: W.J. Terpstra
ST.C.H. Roozendaal, R.E. Curial
IRO: H. Anwar
CPO: Abdul Rachman
PO: M. Kadar
G1S: Rachman, Ibrahim Cachtiar
G2S: O. Arif, Mohamad Amin,
Djaelani, Muniin, Ardani
ASTD: Samsuri Bin Yusuf
CICA: Suparman
2NDC: Husein

Onze vlootjubilairissen



F.C. Koens
Hoofdwerktuigkundige
30 jaar op 08.01.95

Gehuwd

14.10.94 - MO2 P. Bandringa met
mevrouw G. Zuidberg

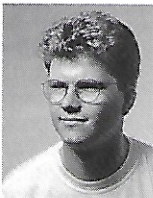
Nieuw in dienst



C. de Bruin
MO4



H.T. Hokwerda
MO4



P.B. Schoe
MO4



J.J. van der Velden
MO3

Over van Groep buiten Nederland

MO1 E. Barsingerhorn (ex SISL-
Londen)

Met pensioen

Gezagvoerder J. Broekmeijer
Gezagvoerder T.W. Scharrenburg
1e Stuurman W. Koeze

Over naar Groep buiten Nederland

2e Wtk. J. Klemann (SISL-
Londen)

Uit dienst getreden

MO1: H. Oudenes
MO2: J.F. van Dijk
MO3: G.J. Eising
MO3: P.B. de Waal
MO3: R.C.R. Oldenburger
MO4: L.H. van Dijk

Over naar Groep binnen Nederland

Walpersonalia

01.10.94 - Cor van de Burgh
(DFF/2) naar SN
01.01.95 - Rob Wijmer (DFA)
naar NAM

In Memoriam

Op 30 augustus 1994 is op 84
jarige leeftijd overleden de
heer **G.M. Braams**, oud-
tweede werktuigkundige. De
heer Braams verliet de dienst
der Maatschappij met
pensioen in 1961 na 29
dienstjaren.

Op 6 oktober 1994 is op 94
jarige leeftijd overleden de
heer **H.E. Tjon-A-Tjauw**, oud-
pompbediende. De heer Tjon-
A-Tjauw verliet de dienst der
Maatschappij met pensioen in
1975 na 19 dienstjaren.

Op 31 oktober 1994 is op 62
jarige leeftijd overleden de
heer **P. Raams**, oud-
scheepsgezel. De heer
Raams verliet de dienst der
Maatschappij met pensioen in
1987 na 30 dienstjaren.

dominee vermist

Dat was schrikken toen men mij aan boord van de Shelltrans als vermist hadden opgegeven. Ik was namelijk niet op het appel verschenen tijdens een sloepenrol. Omdat mijn verblijf aan boord nog maar zo kort was wist ik niet wat die korte en lange belgeluiden betekenden. Iedereen stond bij de reddingsboten behalve

Tot grote vreugde mocht ik een reisje meemaken aan boord van de Shelltrans. Het is een zeer leerzame en aangename ervaring geweest. Het is te hopen dat de Nederlandse en Indonesische bemanning het ook zo hebben ervaren. Een dominee aan boord maak je niet vaak mee. Toch heb ik ervaren dat de acceptatie van een 'vreemde eend' aan boord heel snel is gegaan. Na een gezellige kennismaking voelde ik alsof ik er altijd al bij hoorde.

In de bar spreekt men vaak over een zekere Janny die zij als vriend(in) en collega zeer waarderen terwijl in de crew-messroom met respect over mister Bert wordt gesproken. Van beide kanten proefde ik de goede samenwerking en gezonde relatie tussen kantoorpersoneel en de varenden.

Binnen een relatief korte tijd heb ik veel geleerd. Zo vertelde een van de officieren hoe het schip moet worden geladen. Dat er aan strenge veiligheidsregels moet worden gehouden had ik nooit zo bij stil gestaan. Aan boord zag ik een gemeenschap die aan land misschien niet te vinden is. Aan boord moet men elkaar vertrouwen. Elke opdracht moet goed worden uitgevoerd voor het behoud van het schip en de veiligheid van de bemanning. Leefregels worden aan boord goed gerespecteerd. Zo hielp ik ook de Indonesische bemanning met het schoonmaken en verven van het achterdek of liep ik mee in hun wacht. Het waren goede gesprekken. Alleen zullen ze het nog eens dunnetjes over moeten doen waar ik geverfd had, maar dat is van minder belang....

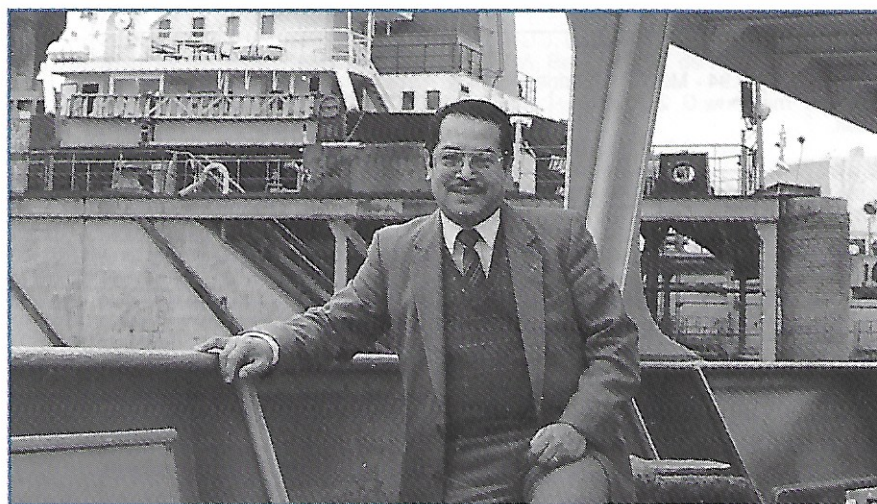
Ik wil Shell Tankers BV en alle opvarenden van de Shelltrans danken voor deze fantastische reis.

**Adolf Leatomu
Koopvaardijpredikant
Z-O Aziatische varenden Rotterdam**

Bp pendita hilang

Kagetlah saya waktu seorang perwira katakan pada saya yang saya dianggap hilang di laut oleh sebab saya tidak hadir pada waktu lahtihan sekoci. Semua pelaut hadir di sekoci-sekoci kecuali saya tidak hadir. Saya tidak tahu yang ada latihan.

Dari pada tanggal 1 sampai 9 juli j.l. saya diperbolehkan turut belayar sama mv Shelltrans. Satu pengalaman yang amat baik sekali. Saya tida tahu apakah awak Shelltrans



juga dapat pengalaman yang baik tentang kehadirannya satu pendeta. Adanya satu pendeta di kapal yang turut belayar itu bukan kejadian yang banyak kali dialami. Akseptasi mereka terhadap saya cepat sekali. Sesudahnya berkenalan di bar saya merasa seperti saya adalah datu dari mereka. Banyak sekali pembicaraan tentan 'Janny' di bar. Satu kawan

sejawat yang amat di jujunjung tinggi oleh pelaut dan di crew-messroom nama dari mister Bert di sebut dengan hormat yang sepatutnya. Ini adalah petunjuk-petunjuk dari hubungan antara pelaut dan pegawai-pegawai kantor di Rotterdam. Meskipun hanya beberapa hari sahaja, tetapi saya dapat belajar banyak sekali.

Seorang perwira cerita pada saya tentang kaidah-kaidah memuat dan membongkar. Hukum-hukum ini memperingatkan saya pada satu cerita yang tertulis dalam Alkitab Kudus : Markus 10:17-22.

Seorang anak muda datang kepada Yesus lalu tanyak kepadanya; 'Guru yang baik, apa yang harus kuperbuat untuk memperoleh hidup yang kekal'. Jawab Yesus kepadanya 'Turutlah perintah-perintah (hukum-hukum) Allah: Jangan membunuh, jangan berzinah, jangan mencuri d.l.l. Anak muda itu menjawab ; 'semuanya itu telah kuturuti sejak masa mudaka'. Lalu Yesus mohon dari padanya untuk memenuhi satu hukum yang amat penting sekali yaitu: 'Kasihilah sesama manusia seperti dirimu sendiri'. Kasih sesama kawan adalah satu hal yang saya mengalami di kapal.

Di kapal harus hidup rukun. Syarat-syarat kehidupan harus di jujung tinggi. Saya mengalami di Shelltrans satu lingkungan yang saya kira hampir tida ada lagi di daratan. Satu lingkungan yang berdasar kepercayaan satu sama yang lain, dasar pri kemanusiaan.

Saya ucapkan terima kasih pada semua awak pelaut Shelltrans dan STBV.

pdt. A.H. Leatomu