




# SCHIP & KA

28e jaargang  
nummer 3  
november  
1988



Dertien ideeën beoordeeld  
Oppassen voor Shell Card  OR-verslag  
Bas en Andor op de 'Eendracht'  
 Gas neemt rol van olie over 



# SCHIP & KA

Maandblad 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 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000  
Maatschappelijk werk 4696774  
Onderling Medisch Steunfonds 4696677

Achtentwintigste jaargang nr. 3  
november 1988

## Redactiecommissie

Lenny Kosten (coördinatie)  
Nico Obolonsky  
Wim Reininga  
Henk Steenstra  
010-4071805

'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 f 17,50 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 Amrobank, Coolsingel 119, Rotterdam, onder vermelding '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 anders 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

Tijl Tijdschriften B.V.  
Bezuïdenhoutseweg 58  
Den Haag

## Druk

Tijl Grafische Bedrijven B.V.  
Zwolle

## Directiewisseling Shell Chemie Moerdijk

Met ingang van 1 november 1988 is Ir. **G.M.P. Brogtrop** benoemd tot directeur van Shell Nederland Chemie B.V., vestiging Moerdijk. De heer Brogtrop volgt Ir. J.B. Jensen op die per genoemde datum zal worden overgeplaatst naar Shell Internationale Chemie Maatschappij B.V. in Den Haag.



De heer Brogtrop is geboren in 1941 en studeerde in 1964 af aan de Technische Universiteit in Eindhoven in de vakrichting chemische technologie. Hij trad in 1964 in dienst van de Koninklijke/Shell Groep en is sedert september 1984 in dienst van de Nederlandse Aardolie Maatschappij in Assen, waar hij project-coördinator is van het gaszuiveringsproject in Emmen.

## Shell en NBM reinigen vervuilde grond

Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V. (SNV) en NBM Bodemsanering B.V. hebben besloten om een nieuwe methode toe te passen voor het reinigen van door benzine en dieselolie vervuilde grond.

De methode, die ontwikkeld is door Contracon in Duitsland, is gebaseerd op het spoelen en biologisch afbreken van met olie en benzine verontreinigde grond. Dit gebeurt met speciaal gecultiveerd bacteriemateriaal waaraan een biologisch afbreekbaar wasmiddel is toegevoegd. Deze methode die thans voor de eerste keer in Nederland wordt toegepast, wordt door SNV en NBM Bodemsanering beschouwd als experiment om ervaring op te doen met dit procedé op benzineverkooppunten. Momenteel bevindt zich een uitgebreide installatie op het terrein van het voormalige Shell Benzineverkooppunt aan de rijksweg A2 ter hoogte van Waardenburg. Daar wordt ca. 1.000 m3 grond gereinigd, die in

de loop der jaren ten gevolge van morsen vervuild is geraakt. Aangezien de lokatie zich in een zogenaamd waterwingebied bevindt, wordt gereinigd tot de zogenaamde 'A' waarde, hetgeen neerkomt op vrijwel totale reiniging.

## VLOOTCIRCULAIRES

No. Datum Onderwerp

- |      |          |  |
|------|----------|--|
| 2600 | 16.09.88 | Veiligheidsplan 1988<br>Herinnering (PCOR) |
| 2601 | 05.10.88 | Koersen (PCOR)                             |
| 2602 | 05.10.88 | Safetygram no. 19<br>(PCOR)                |
| 2603 | 07.10.88 | Medicine Locker (PCOR)                     |



## Afscheid gaat nemen

**M. Pronk (DFP/5/14)**

Afscheidsreceptie op woensdag 30 november 1988 om 16.30 uur in restaurant



'Buitenzorg', Plaszoom 500a te Rotterdam. Een ieder die de heer Pronk de hand ten afscheid wil drukken is daarbij van harte welkom.

## Rectificatie

Op bladzijde 16 van de oktober-editie van Schip & Ka, is in het stukje over de machineschade van de m.s. 'Spectrum', een storende fout geslopen. De carterexplosie vond plaats in de hoofdmotor en niet in de hulpmotor.

Cardissa  
Caurica  
Felania  
Felipes  
Ficus

Flammulina  
Fossarina  
Fossarus  
Fulgur  
Fusus  
Niso

Sarda  
Sericata  
Shelltrans  
Sidelia  
Solaris

Spectrum  
Sponsalis  
Stellaris  
Stellata

010-4566008

010-4566009





**Bas Molenaar en  
Andor Hendriks**

# Het verhaal van twee Shell-kinderen

*Wie wil er mee? Dat werd gevraagd in de februari-editie van Schip & Ka. Ze hoefden het ons geen twee keer te vragen. Razendsnel hebben we een brief op de bus gedaan, want wij waren immers echte 'Shell-kinderen' en zeker niet bang voor de woelige baren. In de mei-editie kon men lezen dat wij de gelukkigen waren. Er zat echter wel het maken van een verslag aan vast. Na een druk zomer-programma van ons beiden kwamen we eind september bij elkaar voor het maken van een reisverhaal.*

Donderdagavond vertrokken we met de bus van Rotterdam-CS naar Calais, alwaar we om 1 uur aan boord van de ferry gingen.

Na een lange, vermoeiende reis stapten we 's morgens in Brixham aan boord van de 'Eendracht'. De dag daarvoor was er een vloot-show geweest, waar de 'Eendracht' ook aan deel had genomen. Prins Willem Alexander was ook aan boord geweest, hoorden we van de vorige trainees. Aan ons werd kajuit no. 1 toegewezen die voorin de punt lag. Later bleek dat het niet de prettigste plaats was om te slapen. Het wilde daar nogal schommelen (vooral bij windkracht 8).

## Vrijstelling van zeeziekte

Na instructies te hebben ontvangen werden we ingedeeld in één van de drie wachten. Om 4 uur kozen we eindelijk het ruime sop, wat toen nog niet zo schuimde (windkracht 4 - 5), maar later steeds bruisender werd bij het aanwakkeren tot windkracht 8. Als je vader bij Shell Tankers werkt betekent dat niet meteen een vrijstelling van zeeziekte. Na een poosje 'inspecteerden' wij de lij-zijde van het schip. We waren niet de enigen die het schip van die kant wilden bekijken. De 30 andere trainees en enkele bemanningsleden waaronder de 'doc', 'opper' en de stuurvrouw deden hetzelfde.

*Toen wij uit Rotterdam vertrokken, richting 'Eendracht' een ouwe schuit, toen waren wij nog ketelbinkies, maar dat ging er bij ons wel uit.*

## Bleekgezichten

We zeilden richting **Scilly eilanden**, waar we nooit aankwamen, omdat de schipper besloot de eerste de beste haven binnen te lopen, en dat was **Fowey**. Eindelijk rust gegund voor de bleekgezichten onder ons, die nu de boot vanaf de wal konden bekijken. Ondertussen maakten wij de haven onveilig met een huurbootje.

Na lekker uitgeslapen te hebben konden we de volgende dag zonder zeeziekte doorbrengen. We voeren richting **Dartmouth** (vlakbij Brixham), waar we 12 uur over deden (in tegenstelling tot de 18 uur de dag daarvoor).

## Goede sfeer aan boord

's Avonds mochten we niet aan wal. Dat was niet erg want er was een goede sfeer aan boord. Na een paar borrels en enkele potjes gekaart te hebben zocht iedereen zijn eigen kooi op. 's Morgens meerden we af aan de steigers van het Engelse **Kim**, waar we water in konden slaan. Het was trouwens de enige plaats in Dartmouth waar de 'Eendracht' aan een steiger kon liggen. Enkele van ons hielpen met onderhoudswerkzaamheden aan de boot, terwijl de anderen ondertussen de binnenstad bezochten. 's Avonds vertrokken we naar de **Kanaal eilanden**. De 'Eendracht' trok veel belangstelling, dat was hier duidelijk te merken. Als er een rondvaartboot langs kwam, stond iedereen trots aan dek om op de foto te komen. Nadat we de 'valreepswacht' hadden gelopen gingen we de anderen achterna om het eiland te verkennen en om inkopen te doen voor de familie.

's Avonds vertrokken we richting **Le Havre**, na eerst nog een rondje om het eiland te hebben gezeild. Tijdens de eerste wacht vroegen ze vrijwilligers om de 'breefok' te strijken. De animo was vrij groot om in het ra te slingeren. Toch sta je daar boven even te trillen op je benen, 17 meter boven dek met windkracht 5.

In de ochtend liepen we Le Havre binnen, waar nog even gestapt werd als voorbereiding op het 'Captain's Diner'. Het 'surprise' menu van Jean (Jantje) was voortreffelijk. Het werd geserveerd met een glaasje 'Vin de Bateau' oftewel een bootwijn. Na een gezellige nacht, die voor enkelen onder ons tot het ontbijt duurde, maakten we de boot klaar voor de volgende groep zeilers. Ze kwamen een uur vroeger als verwacht en we konden ze dan ook met moeite van de boot houden. We probeerden ze intussen met onze verhalen iets minder fanatiek te maken.

**We hadden een goede reis, daarvoor bedanken wij Shell Tankers. Dit was de 'Eendracht', Papa-Delta-Victor-Wisky, ----over en sluiten----**

**Bas Molenaar en Andor Hendriks**



## Reeds gered

Het gebeurde 26 september jl. Het was een stralende dag met een kalme zee, toen een leerling 's avonds rond 18.30 uur voor het schip een bootje ontdekte. Nu gebeurt dit wel eens meer, maar nu zaten we op volle zee en mijlenver uit de kust. Het sprak dus vanzelf dat we dit bootje met extra aandacht volgden, temeer omdat we het bekende 'vluchtelingen'-gebied doorkruisten. Twee dagen daarvoor hadden wij via de wereldomroep vernomen, dat er door een Nederlands schip een aantal vluchtelingen waren opgepikt in de Zuid Chinese Zee.

Naarmate we dit bootje naderden, werden de meningen eenstemmiger; dit zou ook wel eens een vluchtelingenbootje kunnen zijn met uitputtingsverschijnselen: geen brandstof en geen eten. Het was inmiddels al donker geworden. Het was verdacht stil rond het bootje. Besloten werd om maar eens een kijkje van dichtbij te nemen. Het roer werd omgegooid, de schijnwerpers ontstoken, en zo werd er een cirkeltje gevaren rond het bootje.

De plotselinge koersverandering had de nodige aandacht getrokken en het nieuws over het verdachte bootje ging als een



lopend vuurtje door het hele schip. Er werd vaart vermindert en één van de sloepen werd gereed gemaakt om te water te worden gelaten. De nodige mensen werden opgetrommeld om de sloep te bemannen. Nadat het schip tot stilstand was gebracht, kon de sloep gestreken worden. Onder leiding van de 1e stuurman werd begonnen aan de reis naar het onbekende bootje.

Met het moederschip werd zorgvuldig contact onderhouden. Een ieder luisterde naarstig mee naar de conversaties die gevoerd werden tussen sloep en schip. Eenmaal aangekomen bij het bootje bleek dat het verlaten was. Op een vlag waren de letters S.O.S. geschilderd en uit de resten die we vonden, restanten kleren, schoeisel, 2 watertonnen en nog wat kleine dingen, konden we opmaken dat het hier inderdaad om een vluchtelingenbootje ging. Nadat het registratienummer was opgenomen en alles nog eens grondig doorzocht was, werd besloten om het bootje maar te vernietigen, om het geen gevaar voor de navigatie te laten worden. Echter de vernietigingspoging, het in brand steken, mislukte doordat de vele regen het bootje doorweekt had met water.

De sloep werd tenslotte teruggeroepen naar het moederschip en ingehaald. De nodige telexen werden verzonden, waar onder navigatiewaarschuwingen, en na ongeveer tweeënhalve uur konden we de reis naar de loshaven hervatten. Iedereen was opgelucht. Zelf hadden we niets kunnen doen maar in onze harten wisten we het zeker, de vluchtelingen waren 'reeds gered'.

R. Roor

## Persoonlijke Ongevallen Verzekering

Zoals gebruikelijk maken wij U aan het einde van het jaar weer attent op de Persoonlijke Ongevallen Verzekering, die Shell-werknemers via de Maatschappij kunnen sluiten. De polisvoorwaarden zijn aangepast. Er zijn enige wijzigingen en/of aanvullingen van kracht geworden. Een exemplaar van de nieuwe voorwaarden/wijzigingen/aanvullingen is bij de afdeling PRSI van SNV voor het walpersoneel en bij de sectie DFP/3 voor het vlootpersoneel te verkrijgen.

### Premie en andere voorwaarden

De premie bedraagt 0,396% van het verzekerde bedrag. Het verzekerde bedrag is gelijk aan twee keer het basissalaris voor het walpersoneel of 24 keer de maandgage voor het vlootpersoneel. Mochten er wijzigingen optreden dan zullen wij U zo spoedig mogelijk daarover inlichten. Echtgenotes van werknemers en echtgenoten van vrouwelijke werknemers kunnen worden meeverzekerd voor een bedrag van f 60.000,- of f 120.000,-. De premie voor deze bedragen is 0,396% per jaar, dus f 23,76 of f 47,52.

### Een etmaal lang

De verzekering geldt 24 uur per dag, in en buiten werk, over de gehele wereld, behoudens enkele uitsluitingen. Bij blijvend letsel ten gevolge van een ongeval keert de verzekering een bedrag uit dat afhankelijk is van de ernst van het blijvend letsel. Na pensionering kunt U blijven deelnemen aan de verzekering, de premie gaat als U 65 wordt omhoog van 0,396% naar 0,475% maar het verzekerde bedrag

blijft zoals hierboven vermeld. Als medeverzekerde echtgeno(o)t(e) 65 jaar wordt, gaat de premie omhoog van 0,396% naar 0,475% van het verzekerde bedrag ad. f 60.000,- respectievelijk f 120.000,-. De verzekering eindigt op 31 december van het jaar waarin men 70 jaar wordt. Gepensioneerden worden voor nadere informatie verwezen naar het Pensioenfonds of de redactie van het 'Voeks-nieuws'.

### Inlichtingen en opgaven

Leden van het vlootpersoneel die deze verzekering willen sluiten of hieromtrent inlichtingen wensen te ontvangen dienen zich te wenden tot de sectie DFP/3 (tel. 010 - 4071836). Neemt U reeds deel aan de verzekering, maar wilt U daarin wijzigingen aanbrengen, dan kunt U eveneens bij DFP/3 terecht; het walpersoneel kan zich in voornoemde gevallen wenden tot PRSI. Nieuwe aanmeldingen alsmede wijzigingen van vlootpersoneel dienen vóór 31 december 1988 (van walpersoneel vóór 15 november 1988) binnen te zijn.

### Premie-inhouding

Zoals gebruikelijk wordt de ingehouden premie voor het volgend jaar in de gage/salarisspecificatie over de maand december vermeld. Wij maken ons vlootpersoneel er op attent dat deze specificaties in de tweede helft van januari 1989 naar de huisadressen zullen worden gezonden. Indien U deelnemer bent aan de verzekering en de premie wordt niet ingehouden dan dient U dit zo spoedig mogelijk te melden. Vlootpersoneel bij DFP/3, walpersoneel bij PRSI, telefoon 010 - 4696770.

### Als er iets gebeurt

Als U of Uw echtgeno(o)t(e) een ongeluk overkomt, dan moet dit onmiddellijk worden gemeld. Het is dan ook verstandig aan Uw

omgeving te laten weten dat U deelneemt aan de persoonlijke ongevallenverzekering. Opgave van een ongeval moet schriftelijk gebeuren bij: **R. Mees en Zoonen Assuratiën B.V., Postbus 8900, 3009 AX Rotterdam**. Ook als niet zeker is dat na het ongeval blijvend letsel zal bestaan moet de verzekeringsmaatschappij op de hoogte worden gesteld.

## Joint venture SIEM en HODON Nederland

Onlangs hebben **Shell Energy Management B.V.** (SIEM) en **HODON-Nederland B.V.** een joint venture opgericht (**Thermidos V.O.F.**, gevestigd te Rotterdam) voor het leveren van energiediensten ten behoeve van overheidsgebouwen, instellingen in de gezondheidszorg, de bejaardenzorg en het particuliere bedrijfsleven. Het product van Thermidos bestaat uit het verzorgen van de energie-opwekking en het beheren van totale energie-exploitatie voor gebouwen. Hierbij vormt de meer efficiënte opwekking van elektriciteit en warmte, voor de verwarming van water en voor stoombereiding door middel van warmte/kracht-koppelingsinstallaties, de kern van de te bereiken besparing in de energiekosten.

Deze energiediensten lenen zich in het bijzonder voor bestaande gebouwcomplexen als aanvulling op of ter vervanging van bestaande faciliteiten. Thermidos geeft garanties voor het behalen van de geplande besparingen en verzorgt desgewenst de algehele exploitatie, inclusief het (laten) financieren en het beheer. Als zodanig is Thermidos een door de Novem (Nederlandse Maatschappij Voor Energie en Milieu) erkend energiedienstenbedrijf.



# OR-VERSLAG

- Financiële resultaten 1e helft 1988
- Personeelssituatie
- OR-beleidsplan 1988

Op 3 en 4 oktober jl. werd de lunchkamer van ons gebouw aan de Folkert Elsingastraat wederom 'omgebouwd' tot vergaderruimte. Wegens de behandeling van het financiële resultaat van STBV in de eerste helft 1988, werd de tweede overlegvergadering bijgewoond door de heer H. Hooykaas, in zijn hoedanigheid als Commissaris van onze Maatschappij. Koen Borsje, onze Finance Manager, gaf tijdens deze vergadering niet alleen een toelichting op de cijfers van het eerste halfjaar, maar besteedde ook aandacht aan de verwachtingen voor 1988 en de jaren daarna. Daarnaast richtte de Raad de blik 'naar binnen' om te bezien hoe effectief het eigen beleidsplan tot dusver toegepast was en welke punten eventueel waren blijven liggen.

Onder het vaste agendapunt 'mededelingen bestuurder' wijdde de heer Busker gewoontegetrouw de nodige aandacht aan recente gebeurtenissen op veiligheidsgebied. Drie ongevallen uit de periode sinds de laatste vergadering kwamen ter sprake. De oorzaken van deze ongevallen bleken helaas te liggen in onzorgvuldig handelen, danwel onjuist omgaan met apparatuur.

'Deze ongevallen beroeren het nog immer scherper wordende record aan OMA-vrije uren (Ongevallen Met Arbeidsverzuim) niet, maar tonen aan dat waakzaamheid, zorgvuldigheid en het werken volgens voorgeschreven procedures absoluut noodzakelijk zijn en blijven', aldus de heer Busker.

Als tweede kwam het functioneren van de Semi-Geïntegreerde Officier (SGO) ter sprake. Busker introduceerde het begrip Aandachtsgebieden, oftewel een bepaald gedeelte van de bedrijfsvoering waarop de SGO in een bepaalde rang zijn/haar energie speciaal richt. Er is in de afgelopen jaren gebleken, dat de SGO effectiever ingezet zou kunnen worden, als men zich duidelijker kan identificeren met en verantwoordelijk voelt vóór een specifiek deel uit het totale werkgebied.



Evenwel, het is zeker niet de bedoeling om terug te keren naar het oude systeem van een ranggebonden takenpakket. Herinvoering daarvan zou erg knellend kunnen gaan werken, ten koste van de huidige flexibiliteit van de SGO. Vanuit de stuurgroep **Bedrijfsvoering-2000** (waarin Bert Zwiers zitting heeft) zal een en ander in samenspraak met betrokkenen worden uitgewerkt.

## Financiële resultaten 1e helft 1988

Onder dit agendapunt verzorgde **Koen Borsje** een presentatie aan de Raad. De OR-commissie Financieel en Economisch Beleid had gewoontegetrouw dit onderwerp degelijk voorbereid; de bij deze voorbereiding gestelde vragen waren zoveel mogelijk in de presentatie ingebouwd.

In duidelijke bewoordingen, ondersteund door een aantal verhelderende lichtbeelden, schetste Borsje de financiële gang van zaken bij onze Maatschappij in het afgelopen halfjaar, aangevuld met de vooruitzichten voor de tweede helft van 1988 en voor de jaren daarna.

De eerste zes maanden van 1988 leverden voor STBV een bescheiden positief resultaat op, als gevolg van boekwinst op de verkoop van de 'Tagelus'. Op basis van de momenteel geldende dollar/gulden verhouding - welke gunstiger is dan de koers waarmee het budget berekend is - laat het resultaat voor het tweede halfjaar zich ten opzichte van het budget gunstiger aanzien. Voor het gehele jaar 1988 zal echter nog steeds met verlies gerekend moeten worden, aldus Borsje. De genomen maatregelen om de kosten te beheersen beginnen evenwel duidelijk hun vruchten af te werpen.

In dit verband toonde Borsje de vergadering een grafisch overzicht met ondermeer het verloop van de vlootpersoneelskosten over de afgelopen jaren. Deze kosten, uitgedrukt in een

bedrag per scheepsjaar, blijken in 1988 vrijwel gehalveerd te zijn ten opzichte van 1985. Op zich een zeer goede ontwikkeling, doch de totale operationele kosten per schip per dag zijn nog steeds te hoog om ons volledig te kunnen meten met een respectabele reder uit de ons omringende naties, aldus Borsje.

Het budget voor 1989 toont een bescheiden negatief resultaat, zulks mede op basis van een lage dollar/gulden verhouding (STBV ontvangt bijvoorbeeld voor de 'C'- en 'S'-klasse schepen een Time Charter-vergoeding uitgedrukt in dollars, zodat de dollarkoers van invloed is op het resultaat in gulden).

Nadat een aantal aanvullende vragen vanuit de OR waren beantwoord, las Bert Zwiers namens de Raad de volgende verklaring voor, zulks als OR-analyse van de financiële stand van zaken:

*«De netto-omzet is in de eerste helft van 1988 met ongeveer een kwart gedaald ten opzichte van een vergelijkbare periode in 1987. Drie factoren zijn bepalend voor deze daling:*

- De drastische afname van de Time Chartervergoedingen voor de 'C'-klasse schepen.
- Verkoop m.s. 'Tagelus' in het eerste kwartaal.
- Lagere dollar/gulden verhouding

*De exploitatiekosten daalden eveneens, doch niet in voldoende mate om de daling in opbrengsten goed te maken, waardoor het operationele resultaat verslechterde.*







Peter Otten (links) en M. A. Busker.

Ten gevolge van een bijzondere bate (verkoop 'Tagelus') is het uiteindelijke resultaat over de eerste helft van dit jaar licht positief.

Op dit moment is er geen aanleiding om te veronderstellen dat het resultaat over geheel 1988 ingrijpend zal afwijken van het herziene budget. Over 1989 wordt een bescheiden verlies begroot, gerekend tegen een lage dollar/gulden verhouding van f 1,80. Op basis van deze koers en gedane veronderstellingen (invoering fiscale maatregelen zeevarenden, aangepaste CAO) wordt lichte winst verwacht in de jaren na 1989, doch bij lange na geen voldoende rendement op geïnvesteerd vermogen om op basis daarvan nieuwe investeringen te rechtvaardigen'.

Ook pleitte de Raad voor het hanteren van een duidelijke doelstelling naar onze medewerkers toe op het gebied van kostenbeheersing. Onze bestuurder liet hier geen enkele twijfel over bestaan:

**STBV moet op korte termijn de vergelijking met Shell Tankers U.K. en met Deutsche Shell Tankers A.G. qua operationele kosten kunnen doorstaan, en zich op langere termijn kunnen meten met de respectabele Westerse concurrentie.**

## Personeelssituatie

Zoals vanouds verstrekte Peter Otten de personeelscijfers en de verwachtingen op dit gebied. Per 31 augustus 1988 waren 253 officieren en 142 Nederlandse scheepsgezellen en civiele dienstpersoneel werkzaam bij STBV, naast 49 walmedewerkers. Het bestand aan gezellen zal in de komende maanden afnemen, een en ander afhankelijk van de outplacement-resultaten.

Met betrekking tot dit laatste bracht de OR het volgende naar voren:

*'De Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken (CVP) heeft op 22 september een gesprek gehad met twee vertegenwoordigers van het ingehuurd bureau omtrent de stand van zaken vijf maanden na de start. Aanvankelijk had de commissie wat reserves, aangezien diverse min of meer verontrustende signalen aan de CVP ter ore waren gekomen. De beide vertegenwoordigers van het outplacement-bureau hebben de CVP ervan overtuigd dat er duidelijke vorderingen zijn gemaakt tot dusver, alhoewel een en ander trager verloopt dan oorspronkelijk ingeschat. De Raad ziet dan ook vooralsnog geen aanleiding om het eerder ingenomen*

*standpunt te wijzigen en hecht eraan zulks te benadrukken. De uitgangspunten zoals verwoord in de intentieverklaring staan wat de OR betreft recht overeind en worden als zodanig ook door zowel de Raad als de individuele OR-leden uitgedragen'.*

Ten aanzien van het **Project EOS** stelde de Raad voor om in de introductiebrief bij de vragenlijsten een beroep te doen op de eigen verantwoordelijkheid van onze medewerkers/sters, met andere woorden, het benutten van deze unieke kans om te oordelen over diverse zaken en aldus bij te dragen aan een optimale bedrijfsvoering voor de langere termijn. Otten verwelkomde dit voorstel en duidde erop te streven naar verzending van de

**O.R.-voorzitter Bert Zwiens.**



**Aanwezig tijdens de vergaderingen op 3 en 4 oktober jl. waren:**

### Groep A

Ed Barsingerhorn  
Fred van der Vorm  
Bert Zwiens

### Groep B

Hans van Haarst  
Huub Tummers  
Arie van der Windt

### Groep C

Gerrit Boonzaaijer  
Estella Juursema  
Henk Steenstra





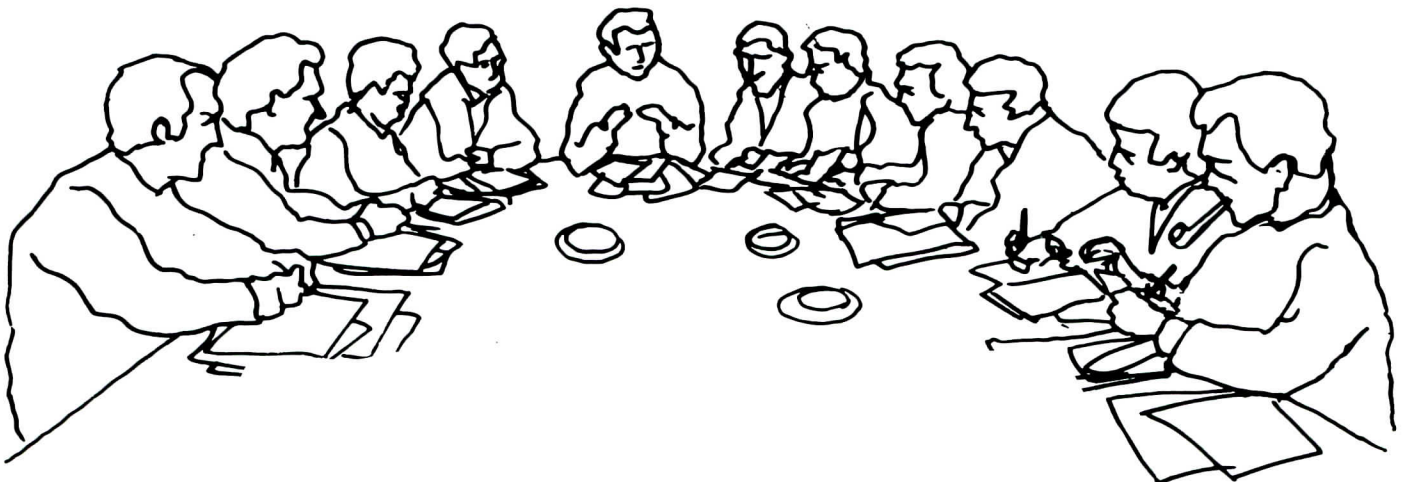
vragenlijsten omstreeks half oktober. Er vanuitgaande dat omstreeks half december verreweg het grootste deel van de verzonden lijsten bij het onderzoeksteam ligt, zou dan het rapport met de resultaten omstreeks januari/februari aangeleverd kunnen worden.

## OR-beleidsplan 1988

Tijdens de jaarbijeenkomst in februari jl. is door de Raad een beleidsplan van 9 punten opgesteld. Dit plan is indertijd gepubliceerd in de maart-editie van *Schip & Ka* op bladzijde 5. De beleidspunten werden tijdens de OR-vergadering stuk voor stuk kritisch belicht. Over het algemeen heeft het plan aan het gestelde doel beantwoord, vooral ook door het goede voorbereidende werk van de commissies. Met name de CVP heeft nogal wat werk verzet (en nog te verzetten in het lopende OR-jaar!). Een paar punten zijn echter nog niet grondig genoeg behandeld, zoals het beleidspunt **'Inzetbaarheid Conventioneel Opgeleide Officieren'**. Deze punten zullen in de komende tijd de nodige aandacht krijgen.

### OR-allerlei

- Tot en met de volgende vergadersessie fungeert Ed Barsingerhorn als plaatsvervangend voorzitter en Gerrit Boonzaaijer als plaatsvervangend secretaris. Fred van der Vorm is gekozen tot lid van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden (CDA) in de betreffende periode.
- Op 12 september werd op verzoek van de Raad een ontmoeting gearrangeerd tussen de CDA en de heer J.H. Kelly, in het dagelijks leven 'Marine Coördinator' van de Shell-Groep en Commissaris van STBV. Deze bijeenkomst kreeg een informatieve status, waarbij van gedachten werd gewisseld volgens van tevoren overeengekomen agendapunten, met uiteenlopende onderwerpen als **'Position Staff Council within STBV'** en **'Marine Strategy towards 2000'**. Zonder twijfel kan gesproken worden van een leerzame en vruchtbare bijeenkomst, zeer zeker voor herhaling vatbaar.
- Middels een discussiestuk van DFP/1 is op 22 september in CVP-verband een start gemaakt met bespreking van een aangepast promotiebeleid voor vlootpersoneel. De CVP heeft van de OR mandaat gekregen om de discussie te vervolgen en een instemmingsverzoek voor te bereiden.
- De volgende (officieel vastgestelde) vergadersessie vindt plaats op 1 en 2 december aanstaande.
- De jaarbijeenkomst 1989 zal van 30 januari tot en met 3 februari 1989 wederom bij het vormingscentrum 'De Haaf' te Bergen worden gehouden. De laatste tijd wordt binnen Shell veel aandacht besteed aan de introductie van zogenaamd **'Quality Management'**, oftewel bedrijfsvoering gericht op verbetering en handhaving van kwaliteit in produkt en dienstverlening. Reden genoeg voor de Raad om 'Quality Management' te kiezen tot thema voor de komende jaarbijeenkomst.
- Na overleg met de bestuurder zijn de data van OR- en Overlegvergaderingen voor 1989 als volgt vastgesteld: 2 en 3 februari, 4 en 5 april, 1 en 2 juni, 28 en 29 augustus, 2 en 3 oktober en tenslotte 4 en 5 december.
- De Raad pleitte bij de bestuurder voor duidelijkheid omtrent de positie van de Nederlandse Hoofd Voeding. Busker gaf aan, dat er vooralsnog een Nederlandse Hoofd Voeding dienst zal blijven doen op de 'C'- en 'S'-klasse schepen, ook al vaart een dergelijk schip met een 'Kernbemanning'.
- Dit verslag is geschreven door Bert Zwiwers.



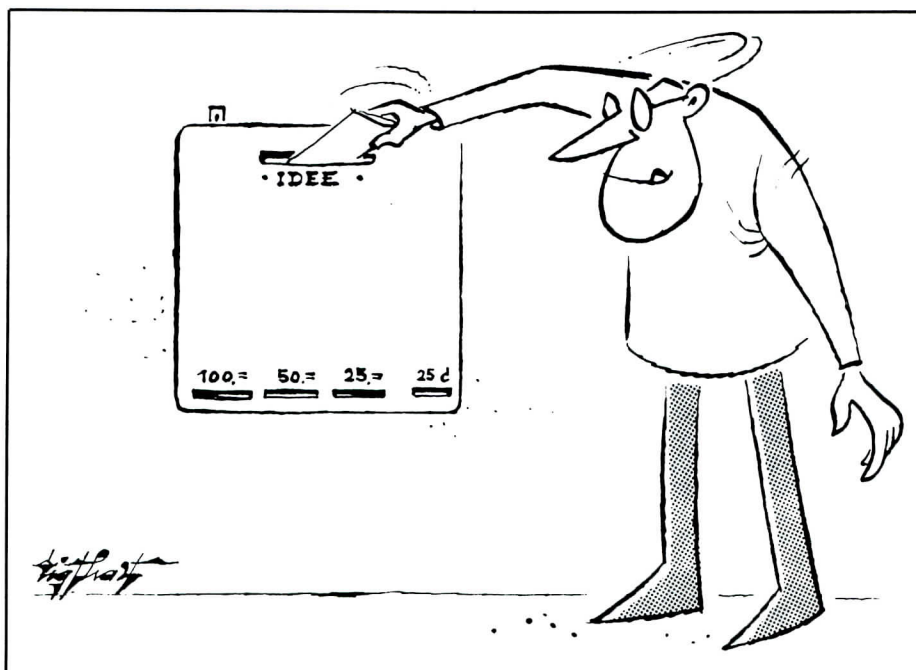




## beoordeelt dertien inzendingen

Weet U het nog? In de april-editie van *Schip & Ka* verzocht de heer Busker onder de vlag van de hoofddoelstelling voor 1988 - Terugkeer naar winstgevendheid - iedere medewerker/ster om:

- een werkbeparend idee aan te dragen
- een maatregel tot verbetering van de efficiency
- een administratieve taak af te stoten die niet van werkelijk belang is voor de bedrijfsvoering.



Laat ik mij beperken tot de eerste twee, over de derde hebben mij geen signalen bereikt! Er zijn in totaal **dertien** inzendingen binnengekomen, gerekend vanaf 7 januari 1987 waarop de laatste bijeenkomst van de Ideeënbuscommissie plaatsvond. Gedurende 1987 slechts twee ideeën, en dus elf in 1988, hetgeen op zich een vervienvoudiging betekent. En optimistisch als ik ben, worden er dat dus in 1989 ruim zestig! We gaan de goede kant op. Laat ik nog even vermelden dat het hier vlootinzendingen betreft, van de walorganisatie moet de Commissie het eerste idee nog ontvangen! De bedoeling was dat, afhankelijk van de aard van het idee, de Commissie een zo breed mogelijke samenstelling zou krijgen. Echter alle inzendingen hadden een technisch/nautisch/operationeel karakter en werden door de volgende medewerkers beoordeeld:

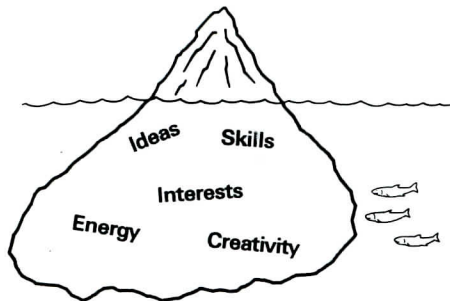
- A. Zwiers (voorzitter OR)
- H. Steenstra (DFM/1)
- N. Doorn (DFM/1)

- A. de Boer (DFM/3)
- J. Drogst (DFM/2)
- G. Veldt (DFM)

Alvorens verder op de inzendingen in te gaan nog even terug naar het bestaan van de ideeënbus. Ik heb al eens eerder gezegd dat het circa 27 jaar oude instituut niet erg leeft. Intern hebben we al eens gesproken over een andere opzet, tot dusver is het daarbij gebleven. Wellicht heeft U de uitgave van Shell International Marine News van september jl. al ontvangen cq. gelezen, waarin op de achterpagina wordt ingegaan op - **Quality Management** -, een concept ontstaan in Japan en via de Verenigde Staten overgewaaid naar Europa, let wel: onder druk van de concurrentie! Blijkens het plaatje toch weer ideeën, die hierbij een grote rol kunnen spelen. Zelf denk ik dat we in een vicieuze cirkel zijn terechtgekomen en gebleven, dat wil zeggen weinig inzendingen, van met een enkele uitzondering matige kwaliteit, daardoor minder forse beloningen ofwel: je krijgt



Marine's Greatest Resource  
**HUMAN POTENTIAL**



What % is untapped? ||o © International Marine Ltd  
Singapore, Panama (IMP '7)

toch wel een aanmoedigingspremie ..... afnemende belangstelling enz. Bij meer inzendingen (van goede kwaliteit), wellicht hogere beloningen zou een nieuwe prikkel kunnen ontstaan enz. enz. Hoe dat te doorbreken?

## Wie heeft hierover een idee?

Nog even iets over **Fleet Image**, in het verlengde liggend van Quality Management, maar eveneens bepaald door ideeën. Fleet Image ofwel welke indruk maken we op de klant, en hoe kunnen we deze van dienst zijn! We praten hierover met SIM en zullen te zijner tijd hierover de vloot meer informeren. Desondanks kunnen ideeën hierbij helpen. Na deze misschien wat lange inleiding over naar de tot dusver ontvangen voorstellen.



### Idee no. 555 - ASV K. Roelvink

Inzender stelt om voor de 'F' en 'C'-schepen de aanwezige Butterworthslangen over een totale lengte van ± 200 meter op te rollen op een vast opgestelde, pneumatisch gedreven slangenhaspel. Volgens hem is slangbehandeling arbeidsintensief en dit zou tot werkverlichting moeten leiden. Een onderwerp dat regelmatig terugkomt en dat bij elke nieuwbouw speciaal de nodige aandacht krijgt. Bruikbare oplossingen, die de flexibiliteit niet aantasten, zijn niet voorhanden. Op de 'S'-klasse schepen transporteren we de slangen met een wagentje. Ook dit is niet de oplossing.

### Idee no. 556 - ASV K. Roelvink

Inzender stelt voor om aan boord van de 'S' (Hyundai) schepen in elke ladingtank een verticale zuigleiding aan te brengen tot op

circa 1 meter van de bodem. Aan dek aan te sluiten op een verrijdbare pomp (bijv. Norclean), in de tank een slang aan te sluiten zodat wanneer gewenst vloeistofrestanten verwijderd kunnen worden. Nu gebeurt dit met een ejector en slang, hetgeen nogal arbeidsintensief is.

Uitermate kostbaar, denk aan steuning, dekdoorvoering, verbeschadiging e.d., terwijl gezien de opvoerhoogte en slanglengte, de toe te passen pomp van bijzondere constructie dient te zijn. De Commissie is van mening dat de te plegen investering nimmer wordt terugverdiend.

#### Opmerking

*De heer Roelvink is een trouw inzender van ideeën die vrijwel altijd verband houden met het terugdringen van manuren en verhoging van onderhoudsvriendelijkheid. Zaken die wij van harte stimuleren. Alhoewel bovengenoemde ideeën niet direct toepasbaar zijn, is de Commissie van mening dat een stimuleringspremie van f 250,- op zijn plaats is.*



### Idee no. 557 - 2e werktuigkundige M. Kik

Inzender heeft een hulpstuk ontworpen voor het veilig transporteren van cilindervoeringen aan boord van zowel de 'S' (Tung) als Hyundai schepen. Met dit gereedschap is een potentieel onveilige situatie weggenomen. Voorstel bevatte een gedetailleerde werktekening plus uitvoerige kostenberekening, en is inmiddels in uitvoering gegeven. Inzender heeft het niet bedoeld als idee, maar onder de aandacht van de sectie 'Veiligheid' gebracht, en deze heeft het voorstel op zijn beurt ingebracht bij de Commissie.

*Deze is van mening dat een beloning van f 1.000,- op zijn plaats is.*



### Idee 558 - Gezagvoerder G.J. Knol

Inzender stelt voor de Martin Hi-Jets van

de 'F'-klasse te vervangen door High Velocity Vents van de 'S' (Hyundai) schepen. De door hem genoemde redenen (de nog te verwachten levensduur, onderhoud etc.) zijn terecht. Om dezelfde redenen zijn in 1985 al met SIM discussies hierover gevoerd, en is de beslissing genomen op dezelfde voet verder te gaan. Hebben echter voor de komende jaren geleidelijke vervanging voor ogen, mede onder invloed van het klantgebeuren.

*De commissie kent geen beloning toe.*



### Idee no 559A en 559B - Gezagvoerder T.W. Scharrenburg

#### 559A

Inzender heeft een aantal suggesties gedaan om het telexverkeer tussen kantoor en schip te stroomlijnen; niet nieuw, al vele malen ingebracht en (wat inzender toen niet kon weten), krijgt binnenkort gestalte door de introductie van een nieuw datacommunicatie systeem (via Satcom).

#### 559B

Inzender stelt voor het pakket ladingdocumentatie (na afloop van elke reis) niet meer naar kantoor te sturen, maar aan boord te bewaren, en pas op te sturen indien gewenst. Inzender kon niet weten dat in oktober 1987 door DFM daartoe het besluit al was genomen, en er is dus sprake van een origineel idee. Inmiddels is een en ander, alhoewel wat laat, geïmplementeerd.

*De Commissie acht een beloning van f 150,- voor beide inzendingen op zijn plaats.*



### Idee no. 560 - Hoofdvoeding J. Roosenburg

Inzender stelt voor de voedingadministratie zowel aan boord als aan de wal te vereenvoudigen door de



berekening van het voedingcijfer cq. het aantal mandagen op basis van drie maanden. Vergelijkt dit met het Winterportsysteem. Alhoewel vereenvoudiging een groot goed is, en terecht continue bekeken moet worden, wordt het voorstel niet overgenomen. Grip op bijsturen zou verdwijnen, en gezien het feit dat onze kosten per schip/per dag tot de laagste behoren, willen we dat zo houden.

**De Commissie kent geen beloning toe.**



### Idee no. 561 - Gezagvoerder A.H. van Haften

Inzender stelt voor 56 mm Leomax trossen op de 'F'-klasse schepen als standaard in plaats van de huidige 62 mm Atlas in te voeren. Daardoor zouden trossen van grotere lengte op drums geplaatst kunnen worden en meerdere keren worden ingekort (kosten besparend). Hierbij is echter uitgegaan van de onjuiste veronderstelling dat de breeksterkte in beide gevallen dezelfde zouden zijn, en dat is niet zo.

Bovendien is ten aanzien van de breeksterkte reeds een concessie gedaan toen we de oorspronkelijke stalen wires vervangen door het 62 mm Atlas (nylon) en vervolgens door 62 mm polyester. Nog verder terug zou het veilig gemeerd liggen onder specifieke condities van wind en stroom, niet langer garanderen.

**Commissie kent geen beloning toe.**



### Idee no. 562 - 2e Stuurman P.J. Veenman

**Verplichte uitkijk tijdens de 'donkere uren'.**

Inzender stelt voor deze te vervangen door een 'dodemans knop' ten behoeve van de wachtofficier gezien de huidige technologische stand van zaken. Alhoewel wij begrip hebben voor dit standpunt, moeten we accepteren (en dat doen we al een aantal jaren), dat dit niet een zaak is

van de reder alleen. Standpunt van de overheid is: binnen IMO wordt gepraat over een tweetal proefnemingen met varen zonder uitkijk gedurende duisternis. Deze zijn met een aantal voorwaarden omgeven. De Nederlandse delegatie volgt dit met belangstelling. Thans wordt op schepen onder Nederlandse vlag nog geen toestemming gegeven zonder uitkijk te varen.

### Idee no. 563 - 2e Stuurman P.J. Veenman

**Het meevaren van video-opname apparatuur door varende veiligheidsofficier**

Inzender kon niet weten dat deze suggestie zowel door Walveiligheidscommissie als elders in Shell reeds besproken was. De uitgangspunten spreken de Commissie aan, maar aan boord moet apparatuur echter intrinsiek veilig zijn, en wordt daardoor groot en kostbaar. Videobanden van allerlei onderwerpen komen meer en meer binnen Shell voorhanden; de sectie Veiligheid volgt ontwikkelingen op de voet.

### Idee no. 564 - 2e Stuurman P.J. Veenman

Inzender stelt voor, vergezeld door foto, de witte sponning van de voorste brugruiten zwart te schilderen. Deze kleur absorbeert licht waardoor mogelijk versturende reflectie van verlichting vanaf de wal bij aanlopen van havens vermindert, hetgeen veiliger varen mogelijk maakt, cq. minder kijkgebruik tot gevolg heeft. Op de 'Shelltrans' is dit met succes uitgevoerd. In het verleden blijkt dit al toegepast te zijn op de plafonds aan de voorzijde van het stuurhuis; idee lijkt goed en met weinig kosten uit te voeren. Meninge waren wat verdeeld voor de praktische toepassing, en de Commissie nodigt experts op zee uit om dit voorstel te toetsen aan hun ervaringen!

**Inzender geeft blijk van na te denken over zowel kostenbesparings- als veiligheidsaspecten. In afwachting van verdere ontwikkelingen kent de Commissie een stimuleringspremie toe van f 250,- voor genoemde inzendingen.**



### Idee no. 565 - SGO'er E. Barsingerhorn

Inzender stelt voor onze imago naar de wal toe (dus in de haven) te verbeteren door

het dragen van oranje (is ook 's avonds zichtbaar) wachtoveralls voor officieren en gezellen van de wacht, en dan voorzien van schelp en titel 'Duty officer/watchman'. Inzender kon niet weten dat discussie rond Fleet Image in volle gang is en kan dus van een origineel en uitstekend idee worden gesproken, weliswaar niet gerelateerd aan kostenbesparing maar wel aan imago verbetering. Via de Fleetimage discussie houden we U op de hoogte.

**De commissie kent een beloning toe van f 250,—.**



### Idee no. 566 - 1e Stuurman C.A.M. Rovers

Inzender stelt voor op ruimten, welke niet zijn aangesloten op hoofdbrandblussystemen (Halon enz.) en niet voorzien zijn van branddetectie systemen, een vaste water/schuim aansluiting te maken op de ventilatiekokers van bijv. bak e.d. Geeft hierbij aan dat de praktische uitvoerbaarheid een open vraag is, en niet te realiseren op het (Tung) schip, waarop inzender vaart.

Onze schepen voldoen aan alle nationale en internationale voorschriften; ons zijn geen gevallen bekend die deze voorziening(en) rechtvaardigen. Bovendien in grote(re) ruimten als bijvoorbeeld onder de bak, zou high expansion foam moeten worden toegepast, zoals destijds op andere schepen voor de pompkamer. Bovendien is schuim op waterbasis niet geschikt voor ruimten waar elektrische uitrusting staat opgesteld.

**De Commissie kent geen beloning toe.**

U merkt wel, dat er nogal wat diversiteit zit in de verschillende voorstellen, echter alle wel met de intentie om hetzij economischer, effectiever dan wel veiliger te varen. Hopelijk doet het bovenstaande bij U ideeën ontstaan die ergens in het achterhoofd zitten, ofwel net de aarzeling wegnemen om toch maar eens dat idee op papier te zetten wat U al zo lang had willen doen. En dat geldt uiteraard ook voor de walorganisatie! De Commissie wacht met spanning af.

**Met vriendelijke groeten,**

**G. Veldt  
Fleetmanager**



# Gas neemt rol van olie over



*'Als we de toename van gas- en oliereserves gedurende de laatste twintig jaar met elkaar vergelijken, komt daaruit duidelijk naar voren dat gas de rol van olie over gaat nemen. Waarschijnlijk zal gas binnen de komende tien jaar olie als voornaamste energiebron inhalen.'* Roland Williams, Groepcoördinator Natural Gas, liet er tijdens de 'Talk to Staff' op 21 september jl. in de Congreszaal van 075 geen onduidelijkheid over bestaan. Samen met zijn collega, Shell International Gas Director Malcolm Peebles, gaf hij in zijn talk, onderbouwd met veel grafieken en cijfers, de belangrijke rol van Natural Gas binnen de wereldwijde energievoorziening en binnen Shell aan. Naast al het cijfermateriaal was de speech evenzeer gelardeerd met humoristische opmerkingen waardoor het een boeiend betoog werd. De cijfers mocht men volgens de sprekers ook meteen weer vergeten. 'Als U alleen maar een indruk heeft gekregen van Natural Gas, de omgeving en de activiteiten van onze Maatschappij daarin, dan is het voldoende.'



Veel van de humoristische opmerkingen van de beide sprekers, refereerden aan de veronderstelde onbekendheid van de typische 'oliemensen' met gas. 'Hoe vaak heeft U exploratie- en produktiemensen horen vertellen dat ze naar gas zoeken? Hier in Nederland misschien, in Engeland en op de Noordzee, maar in de rest van de wereld gaat men meestal op zoek naar olie en zijn ze ook veel trotser als ze een paar vaten gevonden hebben. Achteraf zeggen ze dan; 'O ja, we hebben ook nog wat gas gevonden.' Dit was volgens Williams één van de redenen om de talk de titel '**Natural Gas: the quiet storm**' mee te geven. Andere 'stille' eigenschappen van gas zijn: het productie-proces en het gebruik. Met

#### Roland Williams.

36 medewerkers in Londen en wereldwijd 93 mensen, is Shell International Gas (SIG) ook geen opvallende club. Bovendien opereert SIG praktisch uitsluitend in joint-ventures waarbij regeringen of staatbedrijven dikwijls de partners zijn.

Tegen deze 'stille' achtergrond woedt op het gebied van NG een storm, aldus de sprekers. 'Shell is het grootste internationale gasbedrijf ter wereld in privé-bezit. Natural Gas levert een constante en belangrijke bijdrage aan de Groepsresultaten. SIG ontwikkelt en doet

zaken over de hele niet-communistische wereld, van het Verre Oosten tot Europa en Afrika, van Noord tot Zuid-Amerika. De gasreserves zijn waarschijnlijk groter dan de oliereserves en de vraag naar gas is veel groter dan wij tot voor kort konden voorzien', aldus Williams.

Volgens hem kun je NG (men spreekt liever over SIG) een 'echte coördinatie' noemen aangezien het met alle Functies te maken heeft. Net zoals andere coördinaties zijn de Operating Companies essentieel voor NG maar Williams wilde toch een paar specifieke zaken noemen waar het vooral veel mee te maken heeft. 'Praktisch al onze activiteiten worden uitgevoerd in joint-ventures met anderen. We zijn vaak de technische leider, soms zijn we de grootste aandeelhouder, maar we doen het nooit alleen. Dit heeft ten eerste te maken met de gigantische bedragen die bij gasinvesteringen komen kijken. We geloven soms dat er iets mis moet zijn, als de geschatte kosten voor een NG-project niet in termen van miljarden dollars wordt weergegeven. Bovendien is natural gas een politieke zaak en daarmee geef ik de rol van regeringen aan. Pijpleidingen lopen door Europa over grenzen heen, gas komt in pijpleidingen van de Sovjet Unie hier naartoe, de Amerikanen zijn geïnteresseerd in de balans van gas in Europa, de Mexicanen willen geen gas verkopen aan de Amerikanen en ga zo maar door . . . **gas is een strategisch, politiek issue**', zo vertelde Williams.

'SIG is samengevat een verzameling van overwegend commerciële mensen waarbij de technische mensen als 'zout en peper' gevoegd zijn. Samen hebben we nogal wat energie en we proberen allemaal in dezelfde richting te werken. Ons primaire doel is het brengen van gas naar de markt', zei Williams. Gas staat nu nog op de derde plaats, na olie en kolen, op de wereldlijst van energie-bronnen. Daar waar het gaat om de aangetoonde gasreserves in de wereld is de Sovjet Unie een reus. 'De gasreserves in de SU zijn gigantisch, 38 procent van de bewezen wereldreserve, en dat is op zichzelf al een belangrijke factor bij het ontwikkelen van de handel in gas in West-Europa. De plaatsen waar wij heel erf actief zijn, te weten Afrika, West-Europa en Noord-Amerika, lijken in verhouding niet belangrijk maar zijn dat wel degelijk.'

Op de lijst van landen waar gas gebruikt wordt staan vijf landen uit West-Europa in de top tien, waarbij Engeland op de derde plaats staat na de Verenigde Staten en de Sovjet Unie. Nederlands positie op de





zevende plaats is gezien het relatief kleine aantal inwoners opmerkelijk. Naast pijpleidinggas is SIG betrokken bij de handel in Liquefied Natural Gas, **LNG**. Shell is zelfs de wereldleider van LNG. Williams sprak in detail over een aantal LNG-projecten waarvan sommige al lang bestaan en andere gloednieuw zijn. Zo begon men in **Brunei** in 1973 reeds met het toendertijd allereerste grote LNG-project en men onderzoekt momenteel naar mogelijkheden om het contract na 1993 voor weer eens twintig jaar te verlengen.

In **Australië** wordt in 1989 een gloednieuw project gerealiseerd als de eerste LNG-

#### Malcolm Peebles.

cargo's verscheept worden. 'LNG is van wezenlijk belang voor Shell', aldus Peebles. Een nieuwe ontwikkeling op het gebied van natural gas is Shell Middle Distillates Synthesis (SMDS), een proces dat van aardgas door middel van synthese, hoogwaardige middeldestillaten maakt. Veraf gelegen aardgasreserves zonder afzetmogelijkheden in eigen land, worden nu interessant omdat via SMDS het volumineuze aardgas omgezet kan worden in makkelijk te transporteren middeldestillaten. Deze middeldestillaten kunnen in eigen land gebruikt of geëxporteerd worden. Williams gaf aan dat

Shell opnieuw aan kop loopt bij het ontwikkelen van methoden om aardgasreserves naar de markt te brengen. Na pipeline en LNG nu met SMDS.

Peebles vulde zijn collega aan met veel cijfers, zoals de gepubliceerde Shell-gasreserves van 1.110 miljard kubieke meter. Dit is vertaald naar olie gelijk aan zeven miljard olievaten. 'Vergelijken we de zeven miljard Shell-olievaten met Shell's oliereserves, 8-4, dan zien we dat gas dichtbij olie komt.'

'West-Europa is voor SIG een belangrijke markt. In termen van volume is twaalf procent van het Europese gasverbruik ons deel. Gas vervult in Europa ongeveer 15 procent van de energievraag, maar dit verschilt natuurlijk per land.' Peebles stond niet stil bij alle landen waar SIG actief is, maar voor het Nederlandse publiek werd ons land er toch even uitgelicht. 'U bent natuurlijk bekend met de rol van gas in Nederland en de belangrijke rol van Shell hierbij door de NAM en het aandeel van 25 procent in de Gasunie. U mag er wel trots op zijn.' Williams voegde daaraan toe dat Nederland wel de '**jewel in the gascrown**' genoemd wordt.

Hij sloot af met het aangeven van de twee delen in de wereld waar SIG zich in de toekomst in het bijzonder op zal richten: West Europa en Japan. 'Wij zijn optimistisch over de toekomst van natural gas. Zowel als brandstof voor elektriciteitscentrales en de industrie als voor de publieke distributie', aldus Williams.

## Oproep aan studenten

# BLIJF ONAFHANKELIJK EN NIEUWSGIERIG

*'De inrichting van de leerstof en duur van de opleiding is niet meer wat die vroeger was. Let wel, veranderingen zijn lang niet altijd verslechtingen. Het legt echter wel een extra druk op jullie, studenten, om de gegeven tijd goed te besteden. Dan bedoel ik niet louter met je neus boven de boeken, maar steek je neus ook in al dan niet georganiseerde vormen van cultuur, sport en gezelligheid.' Met deze woorden gaf Groepsdirecteur H. de Ruiter nog eens aan waar de Shell-studietoelage voor bedoeld is. Op vrijdag 23 september jl. was het weer zover. In het personeelsrestaurant van het Shell-kantoor aan de Oostduinlaan 75 in Den Haag werd aan 101 studenten, kinderen van Shell-medewerkers, de Shell-studietoelage uitgereikt in aanwezigheid van de ouders en de Commissie Shell Studietoelagen. De leden van deze commissie konden volgens De Ruiter moe maar voldaan achterover leunen na ook dit jaar weer een zware klus tot een goed einde gebracht te hebben.*

### Noblesse oblige

De Groepsdirecteur gaf aan dat het verkrijgen van een studiebeurs niet bepaald een kwestie van louter geluk is. 'De eisen zijn zwaar en behalve op studieresultaten tot nu toe, let de selectiecommissie ook op persoonlijkheid, karakter en kijk op de toekomst.' Volgens De Ruiter, wel een verplichting. 'Noblesse oblige! Het is een beetje teken van deze tijd zekere vakkennis als een gezonde kijk op zichzelf en hun omgeving. Het verkrijgen van een Shell Studietoelage schept, aldus De Ruiter, wel een verplichting. 'Noblesse oblige! Het is een beetje teken van deze tijd te berusten in de status quo: leraren en hoogleraren klagen over de rustige student, die alles goedvindt. Redenen zijn algehele apathie: 'er is toch niets aan te doen', en angst voor represailles: lagere cijfers en minder kans op een baan later. Universitaire bestuurders mopperen in hun rede bij de opening van het academisch



jaar niet alleen op de bureaucratie van Zoetermeer en Groningen, maar ook op die bij hen zelf. Ook grote bedrijven, Shell niet uitgezonderd, worden continu bedreigd door het gevaar van starheid en traagheid. Bezoekende kamerleden overdrijven wel tegenover de pers, maar er zit een kern van waarheid in: aanname van louter gelijkgestemde zielen in blazers of met parelkettingjes kunnen het beeld van een kleine Maatschappij met een grote M in de grote maatschappij met een kleine m versterken. Help dit te voorkomen door je huidige instelling van onafhankelijkheid en van gezonde nieuwsgierigheid, waarop je mede uitverkoren bent, te behouden!

Vervolgens ging De Ruiter over op het overhandigen van de toelage aan de studenten, waarbij hij elke 'gelukkige' een persoonlijk woord meegaf.

## Prikkel

Evenals voorgaande jaren richtte de voorzitter van de Commissie voor Shell Studietoelagen, J. Groenevelt, zich na afloop van de uitreiking tot de ouders en studenten.

'Jaarlijks ontvangt de commissie vele brieven. Daaruit komt altijd naar voren dat de toelage een enorme prikkel voor de studenten is. Het valt de commissie op dat er wat harder gewerkt wordt. Dit heeft te maken met de tijdslimiet die steeds strakker wordt. Dat is helemaal niet erg, maar het moet niet zover gaan dat er geen tijd overblijft om naast de studie iets te doen. De studententijd is een geweldige gelegenheid om met de eigenschappen die jullie hebben wat te doen. We lezen in de brieven dat de toelage voor van alles wordt gebruikt: voor het aanschaffen van boeken, muziekinstrumenten en de laatste tijd zelfs voor PC's, voor theaterbezoek en het maken van reisesjes'.

## Shell Studieprijs

Niet ieder jaar kan de commissie de Shell

Studieprijs uitreiken. Deze prijs is bestemd voor een student, met Shell Studietoelage, die uitzonderlijke studieprestaties heeft geleverd. Dit jaar kwam daar zeker wel een studente voor in aanmerking. De studieloopbaan van Annemiek Wortel, drs./MBA Nijenrode, maar ook haar activiteiten daarnaast, zijn dermate indrukwekkend dat haar kandidatuur voor de **Shell Studieprijs '88** vanzelfsprekend was.

Annemiek (24) begon in 1982 met haar studie op Nijenrode, toen nog 'hogeschool voor bedrijfskunde', een HBO instelling derhalve. Na drie jaar studie sloot zij in 1985 de eerste periode op Nijenrode af met het behalen van het diploma Bachelor of Business Administration waarbij haar de Bolkensteinbeurs werd uitgereikt. Deze prijs is bestemd voor de derdejaars student die het hoogste gemiddelde cijfer heeft, en die zijn/haar studie met zekerheid voortzet in het buitenland. Annemiek was namelijk inmiddels toegelaten tot de Ecole Supérieure de Commerce de Lyon. Het jaar Frankrijk sloot zij af met een drie maanden durende stage bij L'Oréal-Coiffure te Parijs. Terug in Nederland begon in september 1986 de laatste fase van de studie op Nijenrode: de voorbereiding op het doctoraal/MBA examen, waarvoor zij in november 1987 met lof slaagde.

Daarnaast heeft Annemiek er een drukbezet sociaal leven op na gehouden. Van het oprichten van een werkgroep van Amnesty International tot een wedstrijd rock'n roll-dansen. Een stralende Annemiek nam uit handen van De Ruiter de Shell Studieprijs in ontvangst: een beeldje van kunstenaar Wout Maters en een bedrag van f 2.500,-.

In haar dankwoord bevestigde Annemiek dat de Shell Studietoelage en met name de commissie een prikkel tijdens haar studententijd was geweest. 'Bij het nemen van belangrijke beslissingen dacht ik altijd: wat zou de Shell Studiecommissie hiervan

vinden?' Annemiek riep de nieuwe lichten studenten op om goed gebruik van de toelage te maken.

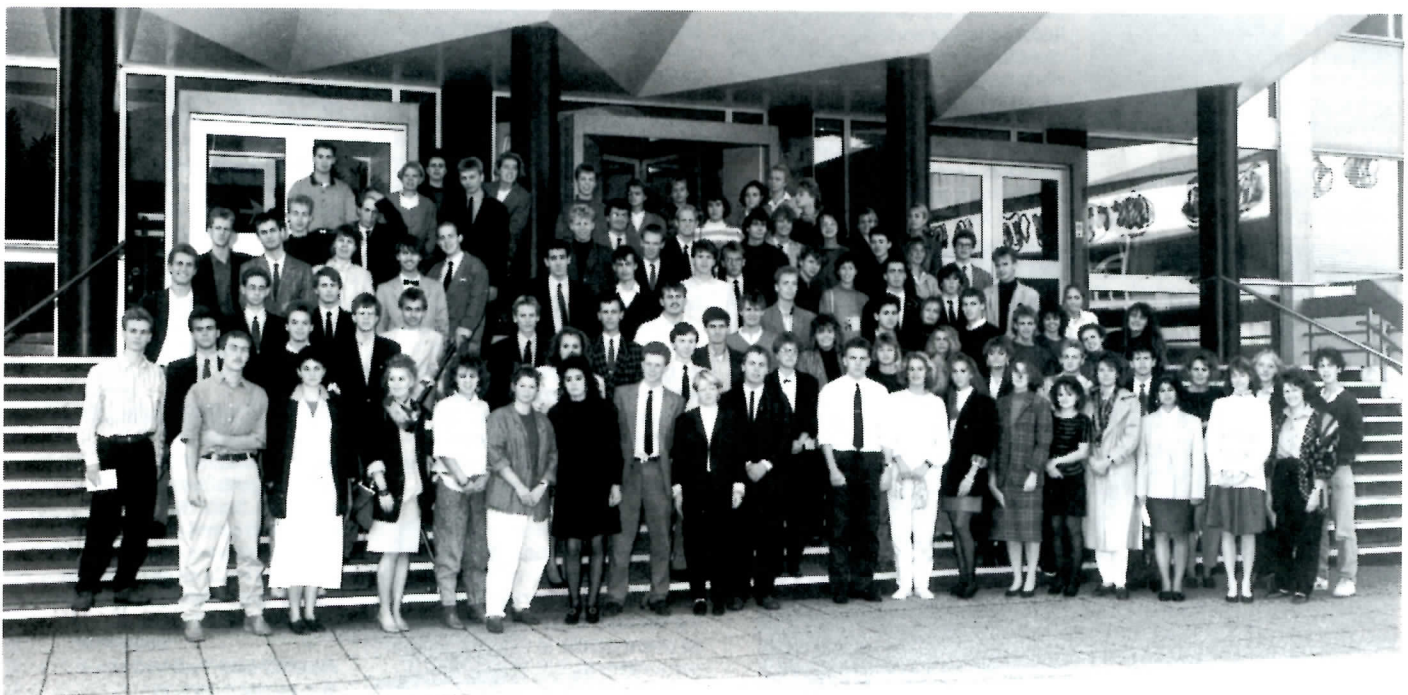
## Het leven daaromheen

Voor het uitspreken van het dankwoord namens de ouders had R. van der Vlist, SIPM, 'zich laten strikken.' Hij dankte De Ruiter voor zijn persoonlijke en plezierige manier waarop hij de studietoelagen had uitgereikt. De selectiecommissie prees hij voor het voltooien hun moeilijke taak. Maar uiteindelijk richtte hij zich tot de studenten, om wie het toch allemaal draaide. 'Jullie staan op het voorportaal van je ontwikkeling tot een volwaardig mens', zei hij nogal zwaarwichtig om vervolgens op veel lichtere toon Bomans te citeren die op hilarische wijze zijn studententijd beschreef. 'Geniet van je studie en bovenal van het leven daaromheen', voegde Van der Vlist er tenslotte aan toe.

Tijdens de gezellige bijeenkomst na het officiële gedeelte wisselden de studenten hun ervaringen over de studie en vooral 'alles daaromheen' uit.

### **Twee Shell Tankers-kinderen hebben een studiebeurs gekregen.**

- **Arthur ten Katen, mijnbouw, Delft (zoon van Superintendent J.H. ten Katen)**
- **Saskia Kuijper, rechten, Leiden (dochter van Hoofdwerktuigkundige H. Kuijper)**





## 30-jarig jubileum M.F. Koens aan boord 'Fossarina'

Op 15 september jl. was Hwtk. M.F. Koens 30 jaar in dienst bij Shell Tankers B.V. Dit leek meteen de dag te worden, dat hij met verlof zou gaan, na aankomst Jacksonville (Florida).

Er werden plannen gesmeed om 's avonds 13 september een feestje te organiseren. Het werd alras een zeer geanimeerde avond, waarop bleek dat er meer muzikaal talent aan boord was, dan gedacht. In een toespraak schetste de Gezagvoerder de loopbaan van Hwtk. Koens, van 18, via 30 naar 300 duizend tonners, en dan nu op de 'Fossarina'.

Uit naam van STBV werd de 'Baas' hartelijk bedankt voor alle inspanningen, vakmanschap en loyaliteit, ondanks de zo vele

veranderingen. We hebben hem de afgelopen vier maanden goed leren kennen en hem leren waarderen. Vandaar een herinnering aan deze 15de september 1988 in de vorm van een fraaie pennenset met inscriptie. Ook het thuisfront was niet vergeten. Er werden bloemen gestuurd naar degeen, die al die jaren als hij op zee was, zijn fijne gezin bestuurde.

De bemanning zorgde voor de aanbidding van een schilderij van de 'Fossarina', vervaardigd door een plaatselijk gerenommeerd kunstenaar, dat spontaan door iedereen werd gesigneerd. Bovendien werd tot slot een staaltje van 'Meesterschap' in zeer deugdelijke verpakking aangeboden. De uiteindelijk tevoorschijn komende scheepsbel was in het diepste geheim vervaardigd en oogste alom bewondering. De avond werd besloten met zeer gevarieerde zang, een nogal beduusde Koens achterlatend.

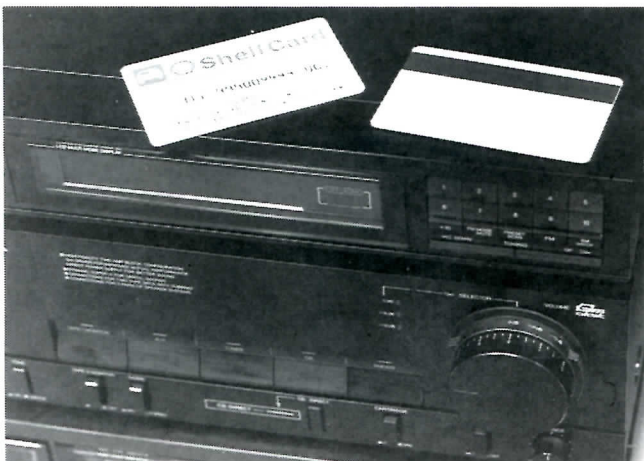
**C.J. Clarisse**  
Gezagvoerder m.s. 'Fossarina'



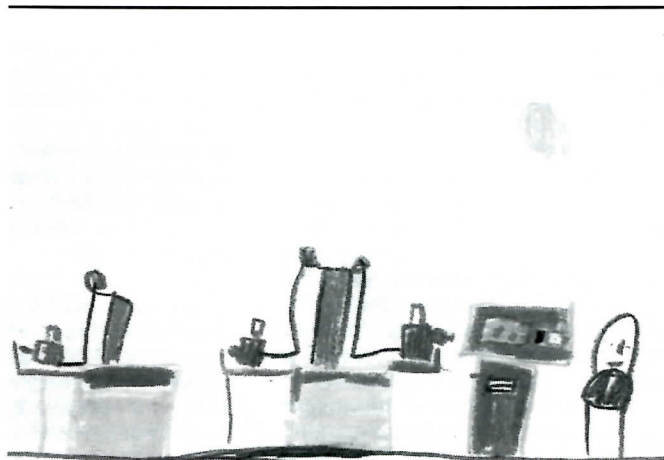
## Oppassen met Shell Card

De Shell Card om te tanken, vraagt om enkele kanttekeningen. Het verdient aanbeveling om de Shell Card uit de buurt te houden van elektromagnetische bronnen. Deze kunnen het magnetisch veldje in de strip op de achterkant

van de kaart verstoren. Leg het betaalmiddel daarom niet bij een (auto)radio, een televisie, luidsprekers of andere elektrische apparatuur. Kaarten, die tekenen van beschadiging tonen, kunnen worden opgestuurd naar de heer A. van Ockenburg van Shell Nederland Verkoop, kamer 13.06 op het Hofplein. Hij zorgt dan voor een nieuwe kaart.



# SCHOOON SCHIP



## Handschoenen

Het verhaal is niet nieuw, misschien is het vaker voorgekomen, maar we hebben er indertijd hartelijk om gelachen en dat wil ik U niet onthouden. In die goeie oude tijd, U weet wel toen de lucht nog schoon was, werden er ook al zuigers getrokken. Welnu de baas had, bij wijze van uitzondering, besloten om mee te helpen. De normale procedure was dan dat de 2e wtk. een pak handschoenen bij de 1e stuurman haalde teneinde te voorkomen dat iedereen zijn handen openhaalde. We stonden dus met z'n allen op de kop van de motor te wachten op de 'second' teneinde te kunnen beginnen. Toen de man na 10 minuten eindelijk arriveerde vond iedereen dat het eigenlijk al te lang geduurd had en werden de werkhandschoenen met een snelreinvart uitgedeeld. En die snelheid had verregaande consequenties. Hoe het kon weet ik nog steeds niet, misschien is het voer voor puzzelaars, maar de 'baas' kreeg twee linkerhandschoenen. We hebben dan ook nog weken moeten horen: 'Ik weet wel hoe jullie over me denken, maar dat hoeft je niet zo overduidelijk te demonstreren'.

**Kwabbernoot**

## Uit de postbak

**De toekomstige Shell-benzine-stations (met betaalautomaten). Ingestuurd door Jaap Juursema (6 jaar).**

## Afscheid van een gezagvoerder

Onlangs werd op kantoor het volgende bericht ontvangen van gezagvoerder D. Mos aan boord een onzer schepen.

A seamans journey's ended through seas high and swell but for this very moment he wishes you 'all well'

## Waar gebeurd

Onlangs kwam er een scheepsgezel aan boord ter aflossing. De ochtend na zijn komst aan boord meldde hij zich bij de Hoofdwerktuigkundige met een 2 kilo Halonblussertje. Dat had hij op het kantoor bij de balie gekregen voor het schip.

Waarschijnlijk had hij Schip & Kaniet zo goed gelezen.



# VLOOTPERSONALIA

# VLOOTPERSONALIA

Periode 1 t/m 30 september 1988

Tewerkstellingen en  
Overplaatsingen/Signed On

### m.s. 'Cardissa'

SGO: J.P.J.G. Yzerman, 2e Wtk.:  
C.N.A. Vreke, SGO: J.W. van  
Duuren, ASV: F.W. Bosson, S.H.J.  
Gieling, Hovo: J. Roosenburg

### m.s. 'Caurica'

SGO: J.G. Verbeek

### m.s. 'Felipes'

VO: H. van Popta, 3e Wtk.: J.H.A.  
Schulden

### m.s. 'Ficus'

Hwtk.: C.H.J. van Dijk

### m.s. 'Flammulina'

1e Stm.: R. Hendriks, Eng4: Johnny  
Edward, RdoF.: Yacob, CPO: Ch A  
Rumengan, Mohamad Sibli, PO:  
Jamil Erang, Bin Muridi, G1S:  
Nasril Bin Matjilis, Monafi, G2S:  
Sunaela Fardiyanto, Achmad  
Husin, Komarudin, Makrop, HECA:  
Sardi, 2NDC: Suparman, JSCJ:  
Moniri

### m.s. 'Fossarina'

Hwtk.: B. Oudkerk

### m.s. 'Fossarus'

Off2: Sadeli, Off3: Kurnianto,  
RdoF.: Achyari

### m.s. 'Fulgur'

Gezagv.: T.W. Scharrenburg, 1e  
Stm.: M. Buth, CHCK: Sukian Bin  
Romli

### m.s. 'Fusus'

Wnd. 1e Stm.: H.A. van der Want,  
Hwtk.: J.A. de Groot, 2e Wtk.: M.  
Schmidt

### m.s. 'Sarda'

Gezagv.: L.A. Groendijk, 3e Stm.:  
H. Ammerlaan, 3e Wtk.: M. Kik,  
SGO: J.X.J. Klaaysen

### m.s. 'Sericata'

SGO: J.W. Kremer, ASV: R. van  
Buuren, Techn.: G. Struik

### m.s. 'Shelltrans'

Stag.: H. Berkenbos, 2e Wtk.: L.F.  
Kruyt

### m.s. 'Sidelia'

1e Stm.: R.A. de Boer, 2e Wtk.: T.  
Scholte, SGO: L.P.A. van Saase

### m.s. 'Solaris'

SGO: M. Zoethout, Hwtk.: E.  
Dallinga, SGO: N.G. Butter, H.A.  
Lamme, Roff.: R.P. Verschoor,  
SAW: R.P.A. Heuts, G.H. de  
Visser, ASV: M.A.J. Veen, Techn.:  
J.P.W. Dallmeyer, Hovo: C.F. van  
der Ende

### m.s. 'Spectrum'

SGO: M. Punter, SAW: R.  
Mammen, Hovo: L.H. Thibaudier

### m.s. 'Sponsalis'

Hwtk.: G. de Goede, Techn.:  
J.W.P. Grommen, Hovo: W.G.  
Meuleman

### m.s. 'Stellaris'

Wnd. Gezagv.: T.H. Tromp, 1e  
Stm.: R.P. Regout, 3e Stm.: A.W.F.  
Pera

### m.s. 'Stellata'

SGO: P.H. Stegeman

### Aflossingen/Signed Off

Gezagv.: A.J. Bloem, A.J. Both,  
C.P. Schoenmakers  
1e Stm.: S.S. Abma, W. Beekman,  
R. Dijkstra, C.A.M. Rovers  
2e Stm.: L. van den Ende, L.F.F.T.  
van Oudvorst  
3e Stm.: W.M. de Bruyn, L.M.P.  
Out, M. van der Woud  
SGO: H. Oudenes, A.D.N. Smith,  
K.H.M. Smulders  
Stag.: F.H.H. Donders  
Hwtk.: C.W.H. van Holthuysen,  
F.C. Koens, M.F. Koens, H.  
Kuijper, J.H.S. van der Pas, J.  
Wielart

2e Wtk.: J.L. de Bondt, R.H. de  
Haan, J. Klemann, F.A.M.  
Vergroesen, H. Waitz

3e Wtk.: A. van Beek jr., G.J.  
Harlaar

4e Wtk.: R.J. Fortanier  
SGO: H.G. Besselink, K.  
Hulsbergen, P. Molendijk, B.  
Scholten

Stag.: P.J.H.M. van Daal, P.G.  
Harts

Roff.: M.H.B. Roobol  
SAW: J. Hofman, C.H. Moerkerk,  
P.H.H. Tummers, E.H. Vissia  
ASV: G.A. Brand, N.H. van der  
Geugten, G. Kuilenburg, J.H.  
Spaans

Techn.: F. Oostdijk  
Hovo: H.W.J. van Haarst, C.P.

Hoogesteger, W.C. Kapper,  
G.H.H. Lammers

Off2: Sutedjo

CPO: Robert Ferdinandus

PO: Albert Dondokambey, Maman  
Suwarman

G1S: Abdul Karim Billy, Amir Hanif,  
Sutrisman, Maximilian

G2S: Ismail, Moch Ismail

ASTD: Muhajjidin

JSCJ: Solihin

HECA: Djabar Tilamahu, Kader

CHCK: Purnomo Jasman

2NDC: Husein

### Onze Vlootjubilariissen



W.G. de Leeuw  
van Weenen  
4e Werktuigkundige  
10 jaar op 15.11.1988



R.E. Curial  
Alg. Scheepsvakman  
10 jaar op 22.11.1988

### Gehuwd

16.09.88 - SGO E. Smit met mw.  
A. Roebers

### Geboren

20.09.88 - Ricky Syahbuddin Yanzi  
son of 4th. Engineer Jenafrie and  
his wife Stefanie

### Over van Groep buiten Nederland

1e Stm.: M. Buth (ex Sarawak)

### In dienst



SGO: N.G. Butter



SGO:  
J.W. van Duuren



SGO:  
L.P.A. van Saase

# WAL

# WAL

### In dienst

01.10.88 - Mw. E.A.P.G. de Clercq  
(DFF/1) - Ass. Boekhouding



Esther de Clercq in het 'Museum für Verkehr  
und Technik' in West-Berlijn

### Geboren

11.09.88 - Nicolaas Johannes  
Daniël, zoon van J.C.M. van de  
Kreeke (DFM/3) en mw. N. van de  
Kreeke-Alfrink





# CSM Epos

**Het Epos is afkomstig van wijlen kapitein Dijkema, en is ingestuurd door heer Rijkers uit Den Helder, die van 1934 - 1953 werkzaam is geweest in Curacao.**

*In de West, daar varen tankers  
een slagje groter dan een noot  
achtentwintig dezer jachten  
vormen de muskieten vloot.*

*Voorop hebben ze één mast staan  
achter, een schoorsteen met een fluit  
die de stuurman mooi laat poetsen  
alles ziet er netjes uit.*

*In 't midden staat de brug  
met woning voor 't gezag  
achterop een vlaggestok  
met de Nederlandsche vlag.*

*Vooronder in de bak  
wonen de zwarte mannen  
sommigen werken met de tros  
anderen met oliekannen.*

*Stuurlui wonen stuurboord achter  
machinisten aan bakboordzij  
de ketels zorgen voor verwarming  
en 't elektrisch licht is vrij.*

*Alle hutten der off'cieren  
ja, wie heeft dat ooit gehoord  
hebben wat een luxe, welk een weelde  
stroomend water . . . buitenboord.*

*De civiele dienst, dat zijn Chinezen  
allemaal ex-pindaman  
chief cook is de gladde vogel  
die van pompleer biefstuk maken kan.*

*Verder is er nog de vetloods  
het heiligdom der machinist  
in het midden staan twee orgels  
veel pompen, en een zak met twist.*

*De trossen worden los gesmeten  
de telegraaf op vol vooruit  
en als eenden achter elkander  
stoomden we het zeegat uit.*

*Een elegante zwaai naar stuurboord  
koers gezet op Kaap Roman  
en wanneer dat eenmaal dwars is  
houden we op Macolla an.*

*Wanneer dat veilig is gerond  
zijn we een tijdje klaar  
we hobb'len rustig door de zak  
tot aan de Buiten-Baar.*

*Even wachten op de schepen  
die geladen huis toe gaan  
en hevig sling'rend en stampend  
sturen we op San Carlos aan.*

*Hier nemen we de loods aan boord  
tot Maracaibo's reede  
een ernstige vraag dringt zich nu op  
en wel . . . waar gaan wij hene?*

*De slangen worden aangekoppeld  
het schip ligt aan de borst  
de olie loopt er willig in  
er wordt geen drup gemorst.*

*De lading zit er al weer in  
we kiezen vlug weer zee  
zoals u echter horen zult  
valt dat nog lang niet mee.*

*Want op het Maracaibo-meer  
met donk're onweersluchten  
daar varen 's nachts veel schoeners rond  
wij slaken diepen zuchten.*

*De zenuwen zijn sterk gespannen  
het hart gaat met versnelde kloep  
want in negen van de tien gevallen  
hebben ze geen lichten op.*

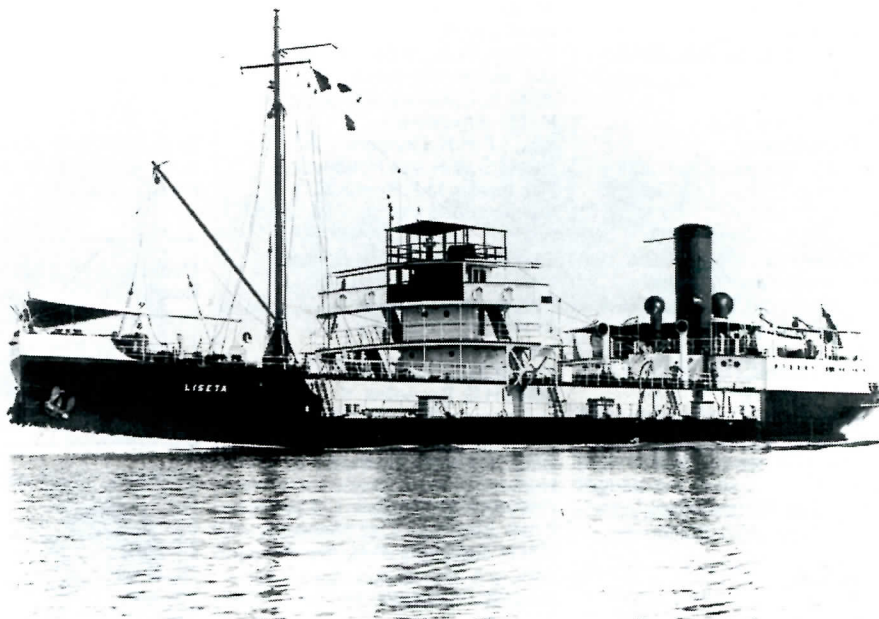
*De Lieve Heer gaf weinig wind  
'k zat danig in de klem  
bananen waren haast verrot  
lang leve de CSM.*

*De CSM kap'tein is diep geroerd  
ja, 't viel ook heusch niet mee  
men zingt tezamen Sarie Marijs  
en juicht tot slot 'Hou Zee'.*

*Nu volgt dan de Tablazo Baar  
het angstzweet breekt ons uit  
't beeld van vrouw en kind rijst op  
hoog gillend loeit de fluit.*

*Soms loop je jammerlijk aan den grond  
en mist hierdoor het tij  
een dag te laat op Curacao  
en de nacht is dus niet vrij.*

*We gaan dan prettig dubbel op  
want olie moet er zijn  
je vrouw brengt j'even naar het hek  
ach wat een zielepijn.*



*Soms drijft er eentje hulp'loos rond  
collegialiteit is groot  
we pikken hem dan even op  
weg is dan de wisse dood.*

*We maken fluks een eindje vast  
en slepen hem dan mee  
dat is voor ons een kleinigheid  
wij, helden van de zee.*

*Verantwoordelijkheid is dubbel groot  
maar met moed, beleid en trouw  
gaan we naar Maracaibo heen  
de schoener aan een touw.*

*De oude schoener kapitein  
dankt met een traan in 't oog  
hij steekt een speech af in het Spaansch  
en blikt daarbij omhoog.*

*Een ieder wordt door hem omhelsd  
en geeft hij een banaan  
intussen zegt hij tot zijn vrouw  
de reis is vlug gegaan.*

*De thuiskomst echter maakt veel goed  
al is 't maar een paar uur  
hoewel je toch ook dikwijls hoort  
ach man, wat kijk je zuur.*

*Och lieve vrouw, spreekt dan de baas  
hoe je dat niet weet  
we varen lustig heen en weer  
doch maanden incompleet.*

*Zo gaat het nu jaar in jaar uit  
't Perpetuum Mobile  
honderd reizen maken in een jaar  
ja, dat valt heusch niet mee.*

*En 't eind dat is waarachtig niet  
een villa in 't Gooi  
de stakker die dat had gedacht  
die dacht wat al te mooi.*

*We varen rustig tot het eind  
let op wat ik U zeg  
een eigen villa krijgen we  
eerst op de roode weg.*

PS. roode weg betekent de begraafplaats.