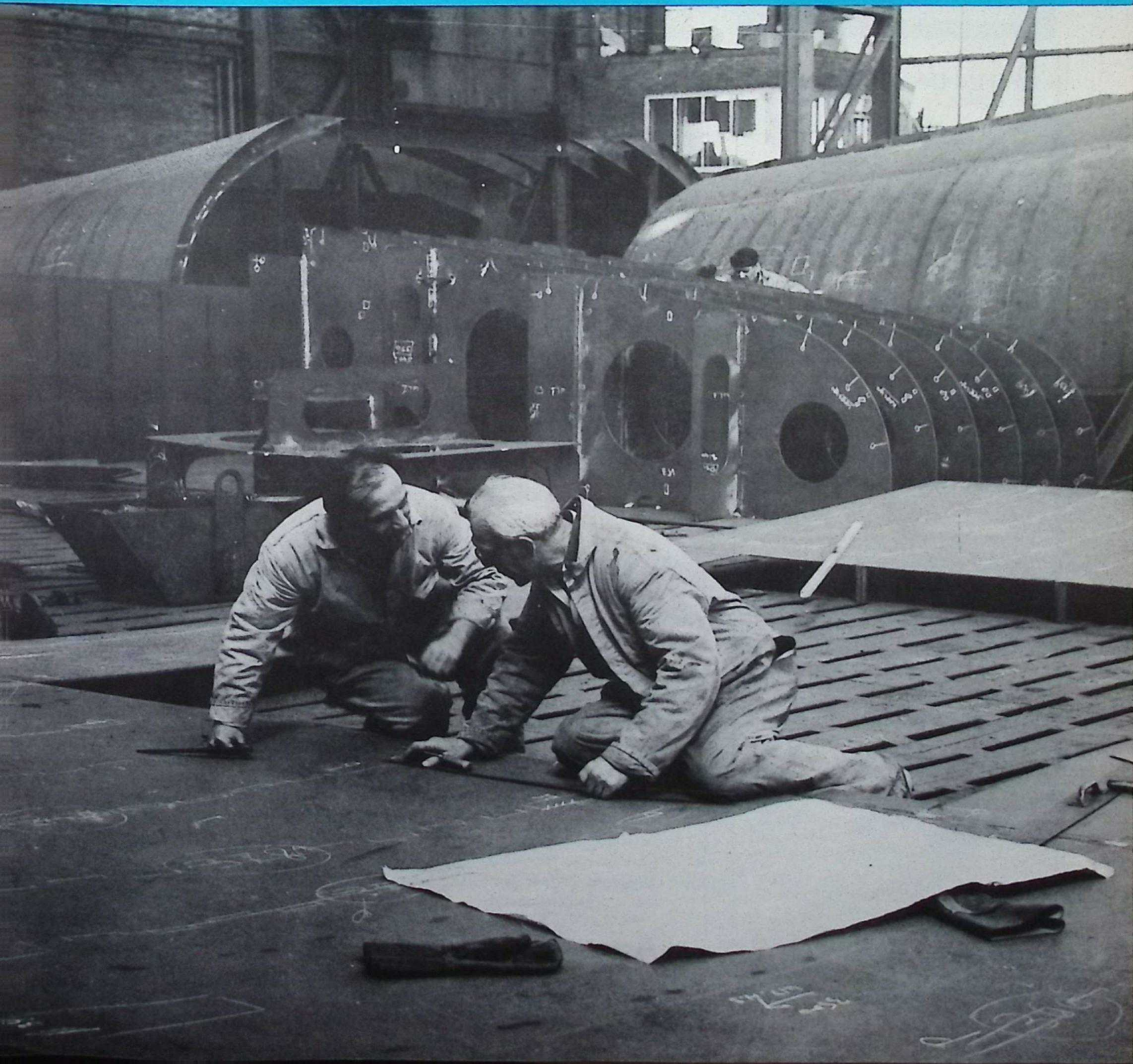


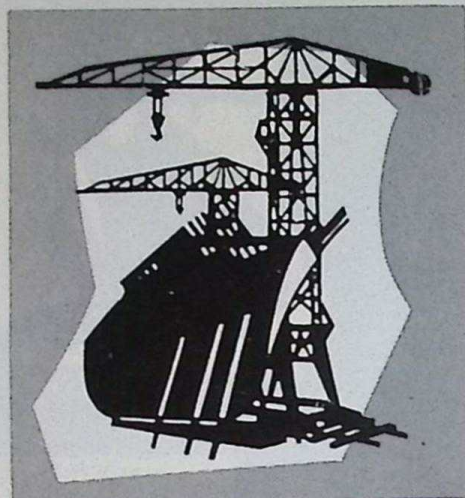
# Boele-nieuws

PERSONEELSBLAD VAN  
BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK B.V.  
D. v.d. WETERING B.V.



JULI-AUG. 1980 Nr. 217





## Boele - nieuws

Uitgave ten dienste van het personeel van

**Boele's Scheepswerven  
en Machinefabriek B.V.  
Bolnes**

**D. v. d. Wetering B.V.  
Rotterdam**

**Hoofdredacteur:**

J. G. van Beek  
Telefoon Rotterdam 010-134862  
Telefoon Ridderkerk 01804- 18555  
toestel 2014

**Redaktiecommissie (alf.)**

Ing. M. J. de Bel  
E. H. Koch  
Ir. M. J. v. d. Wal  
A. C. v. d. Wouden

**BIJ DE VOORPLAAT:**

*In de lasloods wordt hard gewerkt aan de visserij-schepen.*

Zonder toestemming van de redactie mogen geen artikelen, geheel of gedeeltelijk, worden overgenomen.

*Druk:*

*Benedictus - N.D.U. - Rotterdam*

## De gebroeders Maasakkers en hun „Batavier”

Dok 4 bood medio juni een wat vreemde aanblik. Voorin bevond zich het casco van een nieuw vissersvaartuig, nagenoeg gelijk aan de visserij-schepen, die wij voor Maas-kant BV bouwen. Dit schip - gebouwd in Polen - had tijdens de sleepreis huidschade opgelopen en kwam zodoende voortijdig in dok terecht. Ons dok 4 wel te verstaan.

Achterin dat dok bevond zich een zee-gaand jacht en dat, beste lezers, is een noviteit voor Boele. Het repareren van jachten staat nu eenmaal niet op ons activiteiten-programma.

Nochtans, we zouden aan dat jacht in dok 4 zonder meer voorbijgegaan zijn, ware het niet, dat het om andere reden onze aandacht verdient. Het voer in één ruk van Djakarta naar Rotterdam in de befaamde Specerijen-race.

Het is daarom, dat we u in dit artikel nader laten kennismaken met de eigenaars van het jacht: Jos, Henry en Arnold Maas-

akkers, geboren en getogen Brabanders, maar sinds lang woonachtig in Australië.

### Drukkerij

Deze drie broers waren eigenlijk voorbestemd om hun brood te verdienen in de wereld van het drukwerk. Vader was immers mede-eigenaar van de drukkerij Gema te Eindhoven (samenvoeging van GEbr. MAasakkers) en alle drie werden ze voor een bepaald facet in de typografie opgeleid. Eén pakte de druktechnische kant, één de machine-technische kant en één studeerde voor ontwerper. Zodoende zouden ze elkaar uitstekend kunnen aanvullen.

Het pakte allemaal anders uit. Er kriebelde iets in het Maasakkers-bloed. Eindhoven is een beste stad, daar niet van, maar je bent er gauw uitgekeken. Ze wilden meer van de wereld zien. Reizen, pionieren, avontuur...

## Boorschip gearriveerd

Op woensdag 9 juli 1980 werd langs dokpier 1 het casco van het boorschip afge-meerd, waarvan we inmiddels via de mededelingborden weten, dat het bij ons ge-completeerd zal worden.

Uit de opleveringsdatum (mei 1981) blijkt alleen al, dat deze opdracht ons over een langere periode van veel werk voorziet, waarbij alle afdelingen van ons bedrijf aan hun trekken komen.

We hopen u in de volgende uitgave een beeld te geven van de grote lijnen van deze grote opdracht, die ons werd verstrekt door K.C.A. International te Londen.

Na vader's (te) vroege dood trokken ze gedrieën naar Australië, het grote onbekende tegemoet. Ze vonden in Sydney werk in de drukkerij van Unilever. Daar hadden ze het gauw bekeken. „Eigenlijk”, redeneerden de broers, „kunnen we dit werk net zo goed zelf doen. Als eigen baas.”

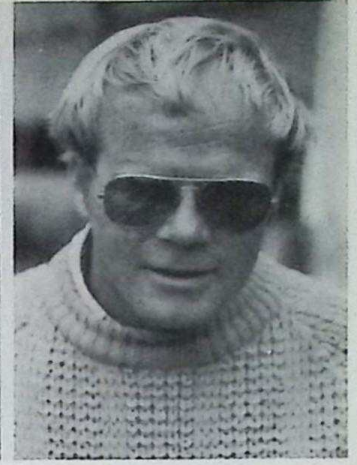
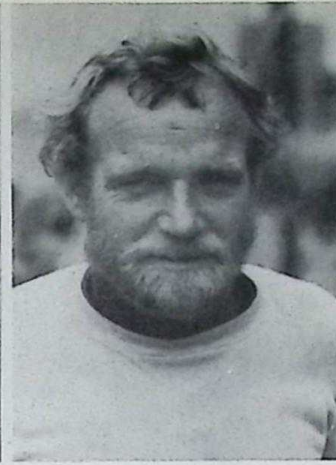
### Jachtwerf

Zo begonnen ze hun eigen drukkerijtje en werkten als paarden. Zeven dagen per week en 12 uur per dag. Maar het lukte. Ze kregen na verloop van tijd zelfs meer ruimte om aandacht te besteden aan hun grote liefhebberij: de zeilsport.

„Eigenlijk”, redeneerden andermaal de drie broers, „zouden we best zelf een boot kunnen bouwen. Een boot, waar we tegelijk in kunnen wonen”. Over iets redeneren staat voor de Maasakkers praktisch gelijk met iets gaan doen. Jos ging in de leer bij een scheepsbouwer en trad zowaar in dienst bij een scheepswerf. Ze huurden een oud bedrijfje aan de havenkant en begonnen met de bouw van hun eigen boot. Andere jachteigenaars hoorden van de hard werkende broers en lieten hen reparaties doen.

„Eigenlijk”, redeneerden voor de zoveelste keer de broers, „kunnen we net zo goed een jachtwerf beginnen”. Dus verkochten ze hun drukkerij en van dat kapitaalje begonnen ze een werfje. En dat liep voortreffelijk. Want ze hadden inmiddels hun eigen boot, de „Batavier”, afgebouwd en hadden daarmee veel bekijks. 't Was dan ook een prachtschip. Ze kregen nieuwbouw opdrachten en hun kostje als bouwers en reparateurs van jachten was gekocht.

De „Batavier” is de grote bondgenoot van



Jos (32), Henry (36) en Arnold (39).

de broers. Ze ondernamen grote tochten met de boot, deden aan wedstrijdes mee en kregen grote ervaring in het zeezeilen.

„Eigenlijk”, redeneerden de broers, „zouden we... En dus deden ze mee aan de respect afdwingende Specerijenrace.

### De Specerijenrace

Wat de Tour de France is voor het wielrennen, schijnt de Specerijenrace te worden voor de zeilsport. Een tochtje van 23.000 kilometer. Je kunt aan de wedstrijd deelnemen met een keuze uit twee mogelijkheden:

non-stop ineens door naar Rotterdam of met een „tussenlanding” in Kaapstad. De Maasakkers kozen voor de non-stop.

De Specerijenrace werd georganiseerd door de grootste, ons welbekende rederij Nedlloyd te Rotterdam. De grondgedachte van de wedstrijd is eigenlijk om te proberen

de snelheden te overtreffen van de vroegere Indiëvaarders, de grote zeilschepen van de Nederlands Oost-Indische Compagnie en schepen van andere mogendheden, die uit puur winstbejag zo snel mogelijk thee en specerijen uit Indië en China op de Westerse markt wilden brengen. Zeilschepen werden daartoe gebouwd, die weliswaar geen al te grote lading konden vervoeren, maar wel zodanig waren geconstrueerd, dat ze uiterst snel waren. Het was de tijd van de „Klippers”, een algemene aanduiding voor zeer snelle zeilvaartuigen. De klipper „Kelso” deed in 1860 slechts 63 dagen over het traject Straat Soenda naar de straat van Dover. Dat is de te verbeteren tijd.

De Nederlandse deelnemers aan de race (waarvan Gerard Dijkstra met zijn „Flying Wilma” de bekendste is) konden via de schepen van Nedlloyd hun boot in de startplaats Djakarta afgeleverd krijgen. Maar de

Djakarta, 12 maart 1980. Vanaf een heuse klipper werd het startsein gegeven en weg stooft de „Batavier”, het grote avontuur van 23.000 km tegemoet.





De „Batavier”, spelevarend in Sydney, Australia, het tweede vaderland van de broers Maasakkers.

broers Maasakkers moesten eerst nog eens 7000 mijl van Sydney naar Djakarta varen!

#### Praten met Arnold

Op 12 maart 1980 voeren de 11 deelnemende jachten weg uit Djakarta. De „Batavier” arriveerde na 85 dagen in de Rotterdamse Veerhaven met een vermoeide bemanning. Het schip werd door ons bedrijf in dok 4 drooggezet. Voor ons aanleiding om een praatje te maken met de broers. En de eerste vraag moest luiden: hoe komt men toch aan het geld om zo maar maanden te gaan zeilen met alle grote kosten vandien?

Arnold doet het woord: „De schepen worden gesponsord door grote bedrijven, die op hun beurt reclame zien in hun sponsoring. De „Flying Wilma” bijvoorbeeld heet eigenlijk gewoon „Flyer”. Maar terwille van de sponsor „Vastgoedontwikkeling Wilma” is ze voor deze race omgedoopt in „Flying Wilma”. Onze boot is de enige, die niet gesponsord is. Wij hebben onze werf een half

jaar stilgelegd om mee te kunnen doen”.

„Hoe ondergaan jullie die verschrikkelijke lange tijd op zee? Is dat nog wel leuk?”

Arnold peinst even en zoekt naar Hollandse woorden, die hem na 13 jaar Australië niet zo vlot meer over de lippen komen: „’t Is moeilijk te zeggen. Misschien is het de drang om met je gehele inzet tal van moeilijkheden en onvoorziene omstandigheden te overwinnen. En natuurlijk de drang om veel te zien. ’t Is niet altijd leuk, maar het leven op zee onder primitieve omstandigheden is zo avontuurlijk en boeiend... ik kan het moeilijk omschrijven. Kleine dingen worden op zo’n bootje in die oneindige oceaan heel belangrijk. Als er een vermoeide vogel aan boord komt om uit te rusten, bijvoorbeeld. Of als je een schip of een vliegtuig ziet. Want er gaan dagen voorbij, dat je alleen maar lucht en water ziet.”

#### Orkaan

„Slecht weer gehad?”

„Nou en of. We hebben in een orkaan gezeten, die drie dagen en drie nachten duurde. We hebben daarin zoveel schade opgelopen dat we noodgedwongen terug moesten varen naar Port Elisabeth om te repareren. Groot tijdverlies natuurlijk”.

„Bang tijdens zo’n orkaan?”

„Daar heb je geen tijd voor. Je moet doorlopend vechten voor het behoud van je schip. ’t Is een gekkenhuis aan boord. Er is maar één ding waarvoor je beducht moet zijn en dat is overboord geraken. Want dan ben je reddeloos verloren”.

„Hoge golven?”

„Man schei uit, daar heb je geen idee van. Ik vergelijk het met een berglandschap in Zwitserland. Maar toch, hoe angstaanjagend zo’n woeste zee ook kan zijn, windstil weer is erger. Daar kun je niet tegen vechten.”

#### Allerlei vissen

„Zie je wel eens haaien?”

„Jazeker. Veel meer trouwens. Honderden dolfijnen, die bij de boot komen spelen. En ook walvissen. ’t Gebeurt wel, dat een jonge walvis tegen de boot aan komt schuren. Wel aardig, maar ook gevaarlijk. Want als Pa en Ma walvis onraad voor hun kind vermoeden, dan zouden ze je boot wel eens als vijand kunnen zien en dan kan je wel inpakken.”

„Vliegende vissen?”

„Je krijgt die dingen soms tegen je kop. Ze komen op schittering af en als je net als ik bilddrager bent, dan krijg je onverwacht wel eens een lel tegen je hoofd. Soms ligt het dek vol met vliegende vissen. We gooien ze weer in zee. Ze zijn niet de moeite van het bakken waard, want ’t is meer been dan vis.”

„Wat gaan jullie nu doen?”

„We vliegen naar huis en dan weer aan ’t werk. Deze reis heeft ons meer gekost dan we hadden begroot. De boot gaat een tijdje naar de Middellandse Zee in de verhuur.”

De uitslag van de Specerijenrace is nog niet bekend. Daar komen vele berekeningen aan te pas. Het is niet zo, dat het eerste schip dat in Rotterdam aankomt, ook gewonnen heeft. Veel moet herleid worden naar de afmetingen van de deelnemende schepen, de klasse, handicapsfactoren enz.

Wel staat vast, dat het record van de Kelso niet verbroken is. En voor de gebroeders Maasakkers staat vast, dat ze met grote voldoening op enerverende maanden kunnen terugzien en dat ze in Australië veel goodwill hebben gekweekt. Ze hebben heel veel publiciteit gehad voor radio en TV en dat zal voor hun bedrijf aldaar toch wel een goede zaak zijn.

En tot slot wil Arnold nog even kwijt, dat ze ons bedrijf hoogst erkentelijk zijn voor de wijze, waarop hun een helpende hand werd toegestoken.

## Bemetel-consulent Joh. Rolloos met pensioen

De heer Joh. Rolloos staat niet op de loonlijst van Boele. Maar zijn loopbaan is doorlopend zo nauw met ons bedrijf verweven geweest, dat een afscheid in de kantine een vanzelfsprekende zaak was.

Na een aanvankelijke Boele-periode van 16 jaar, die een strategische opmars van nageljongen tot loodsbaas te zien gaf, trad hij in vreemde krijgsdienst. Maar desondanks voerden de strijdtoneelen hem steeds weer naar het Boele-front. Ga maar na: 8 jaar opzichter bij de KNSM, 2 jaar opzichter bij de Holland-Amerika-Lijn en 6 jaar idem bij de Oranjelijn. Rederijen, die hun schepen met grote regelmaat naar Boele stuurden.

De laatste 16 jaar – tot aan zijn 65ste – was hij Bemetel-consulent en ook als zodanig voerde zijn pad vaak naar Boele. Maar veel meer nog het feit, dat hij voor honderden Boele-medewerkers de tekenlessen verzorgde. Heel velen hebben daarom veel aan deze baas-opzichter-consulent-leraar te danken.

Baas J. G. Punt bood hem tijdens de af-



Baas Punt bood boekwerken aan namens vele leerlingen.

scheidsreceptie op 25 april 1980 namens vele leerlingen enkele boekwerken aan en de heer G. J. Cieraad verraste hem namens het bedrijf met een schildersezel en andere schildersbenodigdheden.

Daarmee kwam een einde aan de werkperiode van een man, die verknocht was aan de opleiding van jongelui. Hij zag de zin van zijn werk, handelde daarnaar en kreeg daarvoor ook veel bij zijn pupillen gedaan.

## Sportdag 1980 in alle opzichten geslaagd

Als je niet weet, hoe je een gesprek moet beginnen, kun je altijd wel starten met het weer.

Dat doen we dan. Matige wind bij een temperatuur van 17 graden. Onbewolkt, heldere hemel, overvloedige zon. Gooi dit allemaal bij elkaar en dan luidt de conclusie: weertje bij uitstek voor een sportdag.

Veel ander nieuws was er niet onder deze overvloedige zon. Want we begonnen als vanouds met de officiële opening door directeur O. J. van der Vorm, die daarbij als vanouds mede werd aangehoord door mevr. Boele-Eschauzier, wethouder M. J. van Kogelenberg en de directeur sportzaken, de heer Joh. van der Linden.

Als vanouds werd de toespraak beantwoord door de voorzitter van de voorbereidingscommissie, Marcel Riedijk, en – ook weer identiek aan vorige gelegenheden – de hele jongensschare verwachtte dat hij in zijn woorden zou blijven steken, maar ook ditmaal gebeurde dat weer niet. Luid applaus was daarom ook zijn deel. (zie verder pag. 13)

*„Opdrukken, een vermoeiend tijdverdrijf waar- naar je beter kunt kijken”.*



# Toneelspel ten dienste van ongevalsbestrijding

Toneelspelen is een aantrekkelijke vorm van amateuristische kunstbeoefening. Als zodanig kennen we allemaal deze leuke vrijetijdsbesteding.

Er is ook nog een vorm van amateurs-toneel, waarvan we vermoedelijk het bestaan niet wisten. Het zijn toneelspelers, die zich verenigd hebben in een organisatie, die de bloemrijke naam LOTUS draagt. 't Heeft echter niets met de bloem van die naam te maken. Het is een samentrekking van Landelijke Organisatie Tot Uitbeelding van Slachtoffers.

## Sociaal aspect

De leden van Lotus spelen niet alleen toneel uit liefde. Ook dat speelt – om in toneeltermen te blijven – een belangrijke rol, maar veel meer nog komt bij deze toneelspelers het sociale aspect om de hoek kijken. Want deze Lotus-mensen geven hun vrije

tijd aan een belangrijk doel: de bestrijding van de gevolgen van ernstige ongevallen.

Ongevallen komen onaangevend. Altijd onverwachts en onverhoeds. En toch... men moet er op voorbereid zijn. Zeker in een groot bedrijf als het onze.

Maar hoe moet je je daarop voorbereiden? Ernstige ongevallen komen – gelukkig – maar heel weinig voor. Dat betekent, dat je nagenoeg geen ervaring kunt opdoen uit de praktijk. Nogmaals, dat is bijzonder gelukkig, maar toch moet je de mensen, die vrijwillig de moeilijke taken van E.H.B.O.-er of brandweerman willen verrichten, gelegenheid bieden om zich praktijk-gericht te bekwamen.

## Net echt

Daarvoor is maar één oplossing: dan moeten ongevalsituaties nagebootst worden en liefst moet het dan lijken alsof het echt is.

Niet alleen moet een brandhaard of iets dergelijks met vuur, vlam en rook gevaarloos aangelegd worden, er moeten ook gefingeerde slachtoffers vallen. En daarin hebben zich nu die Lotus-acteurs speciaal bekwaamd. Zij zijn in nagebootste ongevalsituaties de al dan niet ernstige slachtoffers, die precies weten hoe ze zich in hun „toneelspel” hebben te gedragen. Zij weten, hoe slachtoffers kunnen reageren.

Meestal reageert het slachtoffer in zijn panische schrik juist tegenstrijdig aan de mogelijkheid tot zijn redding.

Zo zal het „Lotus”-slachtoffer zich ook gedragen en de „oefenman”, die hem zogenaamd uit zijn benarde situatie moet redden, komt dan ook voor onverwachte situaties te staan. De „oefenman” zal logischerwijs ook fouten maken. Geduchte fouten.

Want daar is het juist om begonnen. Een tweede maal zal hij die fout niet meer maken! Vooral niet, omdat in een nabespreking het hoe en waarom van de fout nog eens goed uit de doeken gedaan wordt.

## Gecompliseerd ongeval

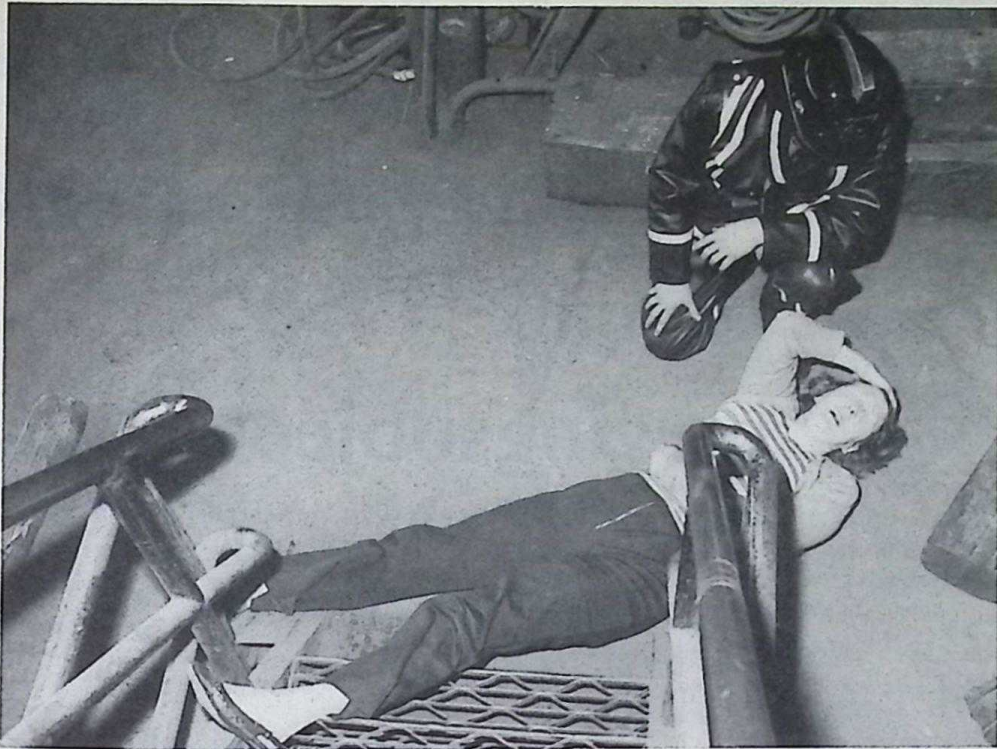
Op woensdag 16 april 1980 waren twee Lotus-slachtoffers op uitnodiging van onze Bedrijfs-geneeskundige Dienst bij ons te gast. Want die zelfde dienst had op ons bedrijf een ernstig nogal gecompliseerd ongeval in scène gezet met het doel om onze brandweerlieden en E.H.B.O.-ers voor situaties te plaatsen die hen een overvloed van leerstof zouden bezorgen.

Op één ding waren onze mensen voorbereid: ze wisten, dat het ongeval er aan ging komen. En nu denkt u misschien, dat dat een voordeel is, maar dat is niet waar. De wetenschap, dat iets binnenkort gaat gebeuren, voert ongewild en ongemerkt de spanning op, die er anders niet zou zijn. Je moet vechten tegen nerveusiteit en ook dat is oefening.

Even na werktijd brak de spanning. Bij de portier ging de alarmschel over en werd het volgende bericht vernomen: „Brand in een container – opslagterrein Oost”.

*Een slachtoffer onder constructiebalken krijgt bijstand van E.H.B.O.-ers.*





*Een val van de trap maakte een tweede slachtoffer. De brandweerman heeft de balk al van het been verwijderd.*

### Slachtoffers

Korte tijd later rukte een bemande brandweerauto uit naar Oost, waar hoge vlammen en zwarte rookwolken de plaats des onheils markeerden. Snel en vakkundig werden slangen uitgeworpen en gekoppeld, waarna het blussen begon. Dan een melding aan de commandant: er is een slachtoffer bekneld tussen constructiedelen. Het bleek, dat dat slachtoffer tengevolge van een explosie weggeslingerd was. De (lotus) man werd voorzichtig uit zijn schier hopeloze positie bevrijd. Bloed sijpelde uit zijn mond en hij bleek een ernstige borstwond te hebben. Eerste hulp werd verleend en per ambulance werd het slachtoffer naar de gewonden-

verzamelplaats (in dit geval de Bedrijfs-geneeskundige Dienst) vervoerd.

Inmiddels was een melding binnengekomen, dat een tweede slachtoffer was ontdekt op de tweede verdieping van lasloods-Oost. 't Bleek een vrouw te zijn, die na de explosie was weggerend om hulp te halen, maar halverwege de ijzeren trap (bij het bazenkantoor) met de naaldhaak van haar schoen was blijven haken. Gevolg: een val van de trap, waarbij ze bovendien nog tegen een houten balk stootte, die met een klap op haar linker bovenbeen neerkwam. Dat betekende werk voor de tweede E.H.B.O.-ploeg. Het slachtoffer werd op een brancard gelegd en in een E.H.B.O.-bak per toren-

### E.H.B.O.-cursus

Voor diegenen, die zich aangetrokken voelen tot het nuttige werk van eerste hulpverlening, wordt de mogelijkheid geopend om zich daarin te bekwamen.

Bij voldoende belangstelling zal na de vakantieperiode door onze Medische Dienst een E.H.B.O.-cursus worden georganiseerd. De lessen worden gegeven gedurende de periode 3 september 1980 tot en met 25 maart 1981 en wel op elke woensdagavond van 17.00 tot 19.00 uur in het instructielokaal Oost.

Voor nadere informatie en/of aanmelding kunt u zich vervoegen bij de heer D. Roodenburg, Medische Dienst.

kraan afgevoerd naar de inmiddels bestelde ambulance.

### Leerzaam

Fouten gemaakt?

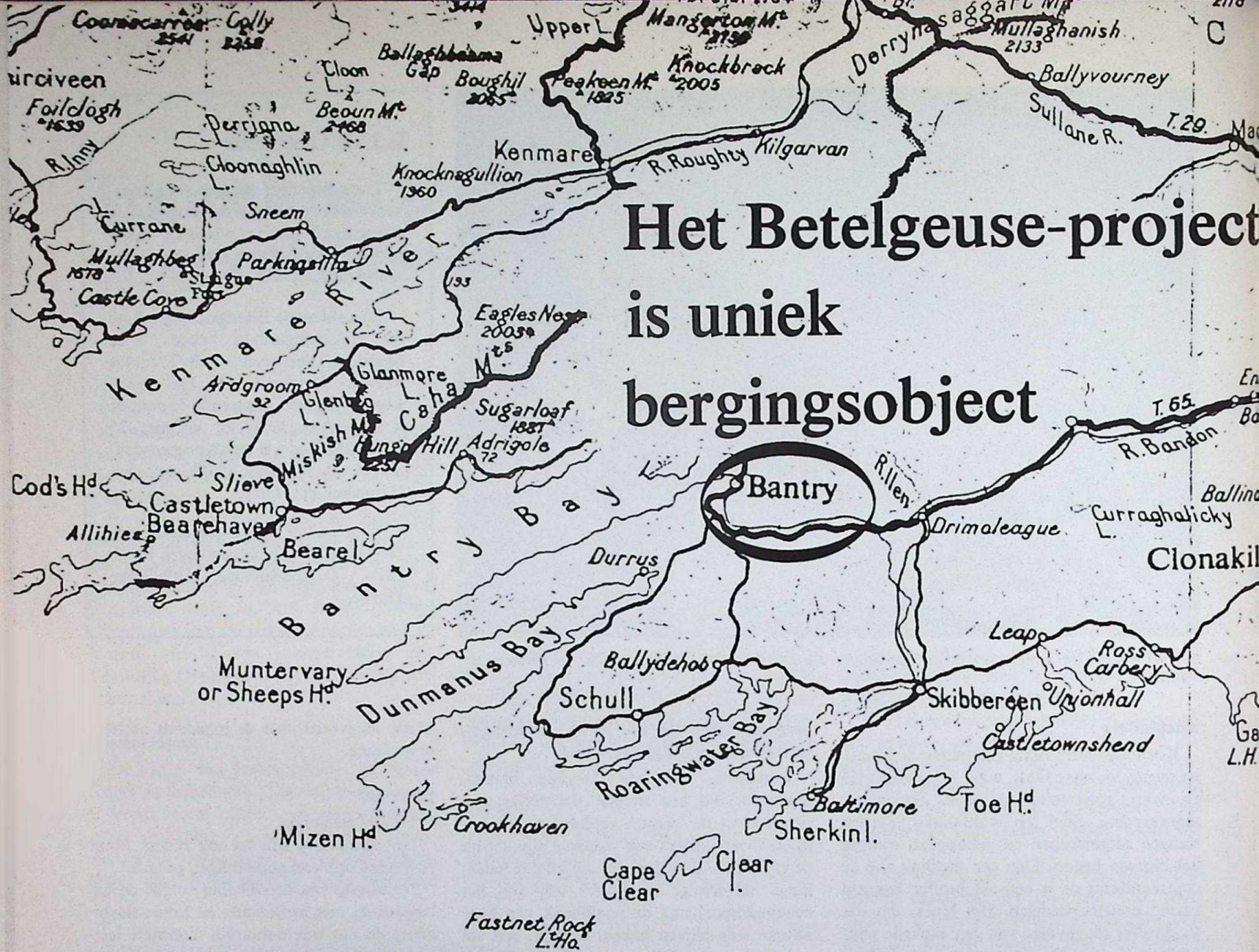
Natuurlijk, hoe kan het ook anders. Maar er werden ook veel goeie dingen gedaan.

Na afloop van de oefening volgde de nabespreking met bedrijfsarts en Lotus-slachtoffers en dat was natuurlijk uitermate leerzaam. Men was het er over eens, dat het aanbeveling verdient om op gezette tijden dergelijke praktijkoefeningen te houden. En men was het ook van harte met elkaar eens over het voortreffelijk optreden van de Lotus-slachtoffers.

*Slachtoffer no. 2 wordt per ambulance naar de verzamelplaats van gewonden afgevoerd.*

*De zaken worden in een nabespreking nog eens op een rijtje gezet.*





# Het Betelgeuse-project is uniek bergingsobject

Wie niet sterk is, moet slim zijn. Met Legospulletjes probeerde de assistent chef tekenkamer C. Mudde uit, of alle draden op de „Giant 21” wel vrij kwamen te lopen.



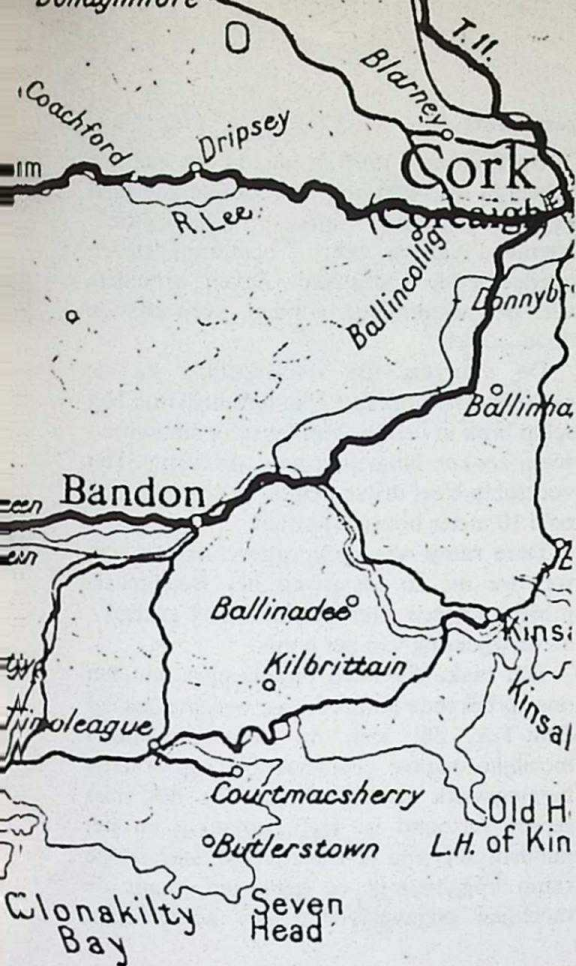
Vier grote zeegaande pontons, de „Giant 21”, „Giant 22”, „Daring Turtle” en „Jasmine’s Turtle” vertoefden geruime tijd aan de werf om ingrijpende wijzigingen te ondergaan.

Op elk van de „Turtles” werden 4 zware lieren geplaatst en 8 fundaties gemaakt elk met een 5- of 6-schijfs blok waardoor – met in totaal 92 trekkende draden – een gezamenlijke trekkracht van 2500 ton kan worden opgebracht. Tezamen dus 5000 ton.

Aan de achterkant van deze pontons zijn in elke ponton twee fundaties gemaakt waarin draadrollen, waarover stroppen van 98 mm diam. lopen. De ankernissen werden dicht gemaakt in verband met de versterking van de pontons.

De „Giants” werden op het voorschip voorzien van twee grote fundaties voor draadrollen en achter de door ons geplaatste trek machines werden eveneens twee zware fundaties gemaakt. Tezamen kunnen deze





twee pontons een trekvermogen produceren van  $\pm 6000$  ton.

De vier pontons bij elkaar leveren dus zo'n 11.000 ton trekvermogen.

Dit zijn de hoofdzaken, maar uiteraard was er heel veel ander bijkomend werk.

#### De trekmachines

De trekmachines op de beide „Giants” vragen onze speciale aandacht.

Deze machines, ontwikkeld door Smit-Tak, zijn uniek voor de toepassing bij bergingswerk. Door middel van een beweegbaar en een vast juk wordt een trekkracht van 1500 ton uitgeoefend op een trekas, die een diameter heeft van 320 mm.

Deze as is opgebouwd uit totaal 7 delen van elk 8 meter lang en is om de 2 meter voorzien van een moer waarachter het beweegbare, respectievelijk vaste juk grijpt.

Het beweegbare juk wordt door vier hydraulische cilinders met een slag van 2,25 m en 450 mm diameter bewogen.

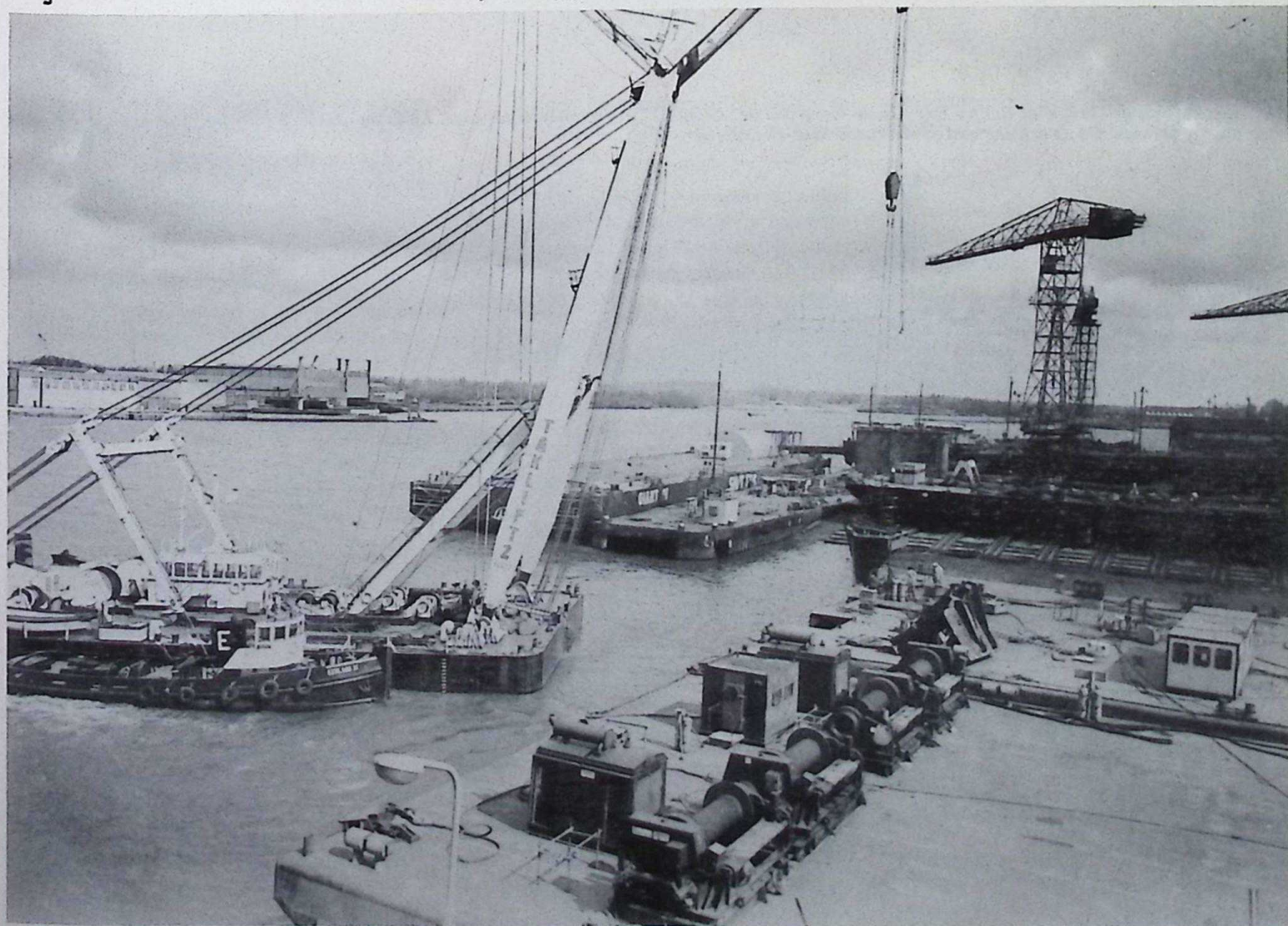
#### Bantry Bay

De vele werkzaamheden door ons aan de vier pontons verricht, staan bij ons te boek onder het hoofdstuk Betelgeuse-project, een naam, die ontleend is aan de Franse supertanker „Betelgeuse”.

Dit schip met zijn 121.430 tons deadweight voer begin 1979, tot aan de nek gevuld met ruwe olie uit Saoedi-Arabië naar Ierland om in de baai van Bantry haar vracht te lossen bij de enorme olie-overslagplaats van Gulf aldaar. Een laad- en losinstallatie verbindt de ultra-moderne lossteiger via een onderzeese pijpleiding met een ingenieus tankpark op het eiland Whiddy.

De Bantry Bay is voor een dergelijk project een uitzonderlijk geschikte plaats, want de ligging is beschermd en het water is er 30 meter diep. Niet alleen supertankers, maar ook mammoettankers kunnen er terecht. In 1968 werd een groot feest gevierd toen de eerste mammoettanker „Universe Ireland” van 326.000 ton, aan de steiger werd afgemeerd.

*De beide „Turtles” in haven 2. Op de voorste ponton ziet u de vier grote lieren. Op de achterste wordt een fundatie geplaatst voor een draadrol.*





*„'t Leek een atoom-explosie”, schreef een Ierse krant. „Een bal van vuur hangt over het eiland Whiddy...”*

### Katastrofe

Op 8 januari 1979 's nachts om één uur gebeurde het. Met een verschrikkelijke knal explodeerde de tanker „Betelgeuse”. Niemand van de veertig bemanningsleden overleefde de catastrofe. Zeven arbeiders van de olieterminal vonden eveneens de dood.

De vuurzee, die onmiddellijk na de explosie ontstond, tart elke beschrijving. Het schip brak in drieën. Middenschip en achterschip zonken langzaam naar de diepte. Het voorschip bleef drijven en de bulbsteven stak zo'n 10 meter boven water uit.

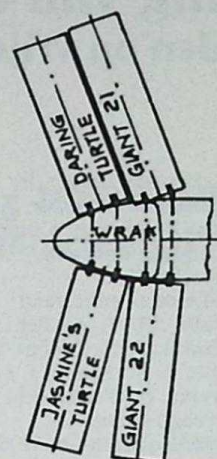
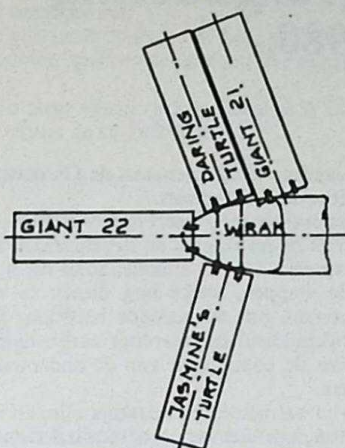
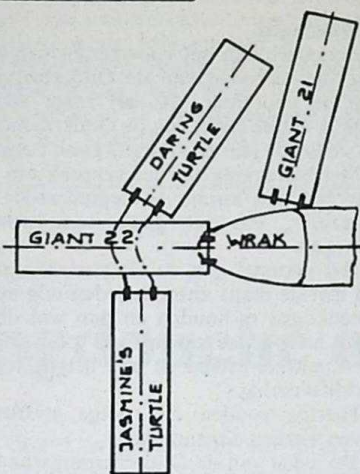
Deze ramp was de voorgeschiedenis van wat we nu zo losjesweg het Betelgeuse-project noemen. Het behelst – kort gezegd – de verwijdering van het wrak.

Een taak, die werd opgedragen aan het ons zo bekende Rotterdamse bergingsbedrijf Smit-Tak, dat zich nu voor de uiterst moeilijke opgave geplaatst ziet een staaltje bergingswerk te verrichten, dat nog niet eerder vertoond is. Het voorschip en het middenschip zijn al betrekkelijk snel na de ramp leeggepompt en geborgen, maar de moeilijke opgave vormt het achterschip.

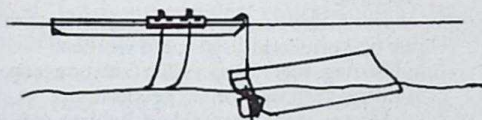
*Een overzicht van de situatie in Bantry Bay. Op de voorgrond de „Giant 22” in operationele toestand. Links de „Jasmine's Turtle”, die bezig is stroppen onderdoor te brengen. Op de achtergrond de verbrande laad- en lossteiger.*



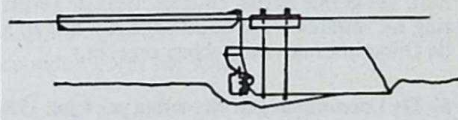
## BOVENAANZICHT



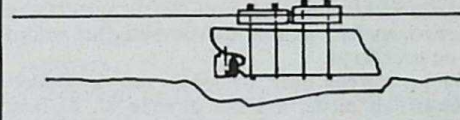
## ZUAANZICHT



FASE 1



FASE 2



FASE 3

Want dit achterschip weegt maar liefst 7500 ton en ligt op 30 meter diepte. En dat is het ergste nog niet. Het ligt ook nog een keer 15 meter diep weggezakt in de modder van de zeebodem.

### Bergingsplan

Smit-Tak heeft een plan uitgedacht, dat beslist een mijlpaal zal worden in de geschiedenis van de bergingstechniek. Een plan, dat we hier slechts in hoofdzaken en op zeer eenvoudige wijze kunnen beschrijven, maar dat - u zult dat begrijpen - tot stand kwam na oneindig veel denkwerk.

In schetsmatige vorm behelst het plan de volgende fasen:

**Fase I:** Een geul wordt gezogen onder het schroefraam om stropen onder het raam aan te kunnen brengen. In het schroefraam werd door duikers op  $\pm 32$  meter waterdiepte een zogenaamd zadel aangebracht om de hefkracht van 3000 ton gelijkmatig over het schroefraam te verdelen. De „Giant 22” trekt het achterschip uit de modder. Aan weerszijden van deze „Giant” liggen de beide „Turtles” met hun achterschip naar de „Giant” gericht. Ze zijn met elkaar verbonden

door stropen, die onder de „Giant” door op de zeebodem liggen.

**Fase II:** De „Turtles” manoeuvreren naar het omhoog gebrachte achterschip van de „Betelgeuse” en slepen de stropen onder het vlak. Als ze in de goede positie zijn trekken ze aan, zodat ze de heffende taak van de „Giant 22” kunnen overnemen. De „Giant 22” maakt los.

**Fase III:** Een tweede serie stropen moet onder de „Betelgeuse” door aangebracht worden, zodanig, dat de inmiddels vrijgekomen „Giant 22” en de 'nieuw aangevoerde' „Giant 21” op dezelfde wijze als de „Turtles” het achterschip in de stropen nemen. In teamwork zullen de vier pontons gaan lichten, zodat het achterschip ruimschoots vrij komt van de zeebodem.

De vierde fase, de slotfase, behelst het afvoeren van het wrak, maar daarover is nog geen definitieve beslissing genomen. Vermoedelijk zal allereerst naar ondieper water gevaren worden om aldaar het lot van het „Betelgeuse”-restant te bezegelen. Het zij ter plaatse slopen, hetzij op een afzinkbare pon-

ton plaatsen en naar een sloperij transporteren.

### Spanning

Om u een indruk te geven van de enorme gewichten, waarmee moet worden omgesprongen, moet u zich voorstellen, dat de bok „Arend” met zijn 200 ton hefvermogen, maar net voldoende is om de 28 hijsstropen in één keer te tillen.

De hele berging, op zichzelf een spektakel van de eerste orde, is voor het oog allerminst een spektakel. Er is nagenoeg niets te zien. Alles speelt zich af in de donkere diepten van de zee. Vier pontons, een paar sleepboten en enig hulpmateriaal verraden de plek waar het schip zich in de diepte bevindt. Over het geheel hangt een sfeer van geheimzinnigheid en van schijnbare rust.

Maar in de gemoederen van degenen, die mede-verantwoordelijkheid dragen voor dit verschrikkelijk moeilijke karwei, is het allerminst rustig. Grote spanning houdt hen steeds gevangen en geloof maar, dat menige zucht van verlichting geslaakt zal worden als het achterschip goed en wel op een veilig plekje is afgeleverd.

**N.B.** De gehele operatie is inmiddels tot een succesvol einde gebracht. Het wrak is nu 5 meter boven water gehaald en zal via een afzinkbare ponton geborgen worden.

# Verslag van de overlegvergadering gehouden op vrijdag 20 juni 1980.

Aanwezig zijn de heren: Ir. O. J. van der Vorm, directeur, voorzitter, Mr. J. A. Reus, voorzitter van de Raad van Commissarissen, G. Bovenhoff, adjunct-directeur, G. J. Cieraad, Hoofd Personeelszaken.

Van de Ondernemingsraad de heren: R. Ameneiro Valle, M. J. de Bel, J. Bosman, H. Dokter, A. Euwijk, J. G. Geutjes, F. A. A. Grootveld, J. Nijholt, J. M. Schop, J. van Sinderen, P. Tuk, R. Veerman, B. Westerbeek. J. Th. Kuppens Groot, toegevoegd secretaris.

De heren M. Hollander en W. Pottuit zijn verhandeld.

## 1. Opening.

Te 09.30 uur opent de voorzitter de vergadering.

Hij heet alle aanwezigen welkom; in het bijzonder de heren Mr. J. A. Reus en G. Bovenhoff, die in verband met het agendapunt 2 aanwezig zijn.

Alvorens het volgende punt van de agenda aan de orde te stellen verleent de voorzitter het woord aan de heer Reus.

De heer Reus deelt de leden van de Ondernemingsraad mede, dat het directie-lid, de heer Joh. Boele aan de Raad van Commissarissen de wens te kennen heeft gegeven zijn functie per 1 oktober 1980 neer te leggen.

Hoezeer dit ook wordt betreurd, de wens van de heer Joh. Boele is gerespecteerd en ingewilligd.

In een algemene publicatie zal de medewerkers vanmiddag hiervan kennis worden gegeven, zo besluit de heer Reus.

Deze mededeling is in de namiddag van de 20ste juni 1980 gepubliceerd met de volgende tekst:

„Hiermede berichten wij u, dat de heer Joh. Boele aan de Raad van Commissarissen de wens heeft kenbaar gemaakt zijn functie van Directeur van Boele's Scheepswerven en Machinefabriek B.V. neer te leggen op 1 oktober 1980.

De Raad van Commissarissen heeft de wens van de heer Joh. Boele gerespecteerd en ingewilligd. De Raad spreekt hierbij zijn grote waardering uit voor het vele dat de heer Joh. Boele gedurende ruim 40 jaar dienstverband heeft gedaan en de bijzondere verdienste die hij voor Boele's Scheepswerven en Machinefabriek heeft gehad en waarvoor grote dank verschuldigd is.

De Directie.”

## 2. Bespreking van de geconsolideerde balans per 31 december 1979.

De voorzitter zegt vernomen te hebben, dat de leden van de Ondernemingsraad de hun ter beschikking gestelde jaarstukken bestudeerd en in hun vergadering gehouden op maandag 16 juni jl. nader besproken hebben. Zij hebben naar aanleiding daarvan een aantal vragen op schrift gesteld. Deze vragen hebben niet alleen betrekking op de jaarstukken maar ook op de structuraanpassing.

De heer Bovenhoff, het woord verkrijgende, gaat nu nader in op de vragen, betrekking hebbende op de jaarstukken.

Naast een vooreerst mondelinge beantwoording van de betrokken vragen, licht hij uitvoerig een aantal details en ook gehanteerde begrippen toe.

De heer Bovenhoff zegt toe, zo spoedig mogelijk de antwoorden op de vragen op schrift te

zullen stellen en de leden van de Ondernemingsraad dit te doen toekomen.

De voorzitter informeert dan over de stand van zaken met betrekking tot de structuraanpassing.

Hij spreekt over de situatie, zoals die nu is, en over de stappen, welke nog dienen te worden ondernomen, om de beoogde beperking van de aansprakelijkheid en daardoor een betere waarborg van de continuïteit van de onderneming te bereiken.

Hierna zal het zeker wenselijk zijn, zo zegt de voorzitter, om met een voor een ieder duidelijke tekst, alle medewerkers nader omtrent de structuraanpassing te informeren.

De voorzitter stelt dan voor om, gezien de beperkte tijd welke in de middag ter beschikking is, en de belangrijkheid van het onderwerp, nu over te gaan naar punt 6 van de agenda.

Van de zijde van de leden van de Ondernemingsraad ontmoet dit geen bezwaren.

De voorzitter dankt de heren Reus en Bovenhoff, die gezien verplichtingen elders de vergadering nu verlaten, voor de informatie welke zij aan de Ondernemingsraad hebben gegeven.

## 6. De Loonmaatregel: uitvoering per 1 juli 1980.

a. Op verzoek van de voorzitter informeert de heer Cieraad omtrent de inhoud van de Loonmaatregel en de uitvoeringsmaatregelen per 1 juli a. s.

Op het salaris zal een toeslag worden gegeven, aan alle medewerkers van 23 jaar en ouder, bij een volledige veertigjarige werkweek, van f 24,— per vier weken.

Voor de medewerkers, die parttime werkzaam zijn, wordt deze toeslag naar rato van het aantal uren toegekend.

Aangezien het een toeslag op het salaris is, wordt deze niet meegenomen bij de berekening van uitkeringen zoals overwerkvergoeding en vakantiegeld.

Voorts informeert de heer Cieraad omtrent de door de onderneming af te dragen premiebijdrage in de SUM-regeling.

Na de lunchpauze licht de heer Cieraad nog een aantal details met betrekking tot het voorafgaande toe.

Voor zover de loonmaatregel de toekenning van een periodiek of promotie beïnvloedt, zal de betrokken medewerker persoonlijk worden geïnformeerd omtrent datgene wat het concreet voor hem inhoudt.

b. De heer Cieraad wijst er vervolgens op, dat in recente vergaderingen van het Bestuur van de Afdelingskas de toename van het ziekteverzuim ter sprake is geweest. Een toename, welke zich reeds - zij het toen nog lichtelijk - in het laatste kwartaal van 1979 inzette.

In de achter ons liggende jaren hebben wij op de bovenwettelijke reserves ingeteerd. Daardoor is het nu noodzakelijk gebleken om de premie Ziektewet te verhogen.

Met het door het Bestuur van de Afdelingskas voorgestelde is het Bestuur van de Bedrijfsvereniging accoord gegaan, zodat tussentijds de premie Ziektewet voor ons van 6% op 8% is gebracht.

In het aandeel dat de medewerkers opbrengen is geen wijziging gebracht. Dat premieaandeel bedraagt onveranderd 1%.

De voorzitter stelt nu het agendapunt 3 aan de orde:

## 3. Mededelingen.

a. Ten aanzien van het voortzetten van de scholing van de leden van de Ondernemingsraad zegt de voorzitter, dat het zeker een goede zaak is dat de leden van de Ondernemingsraad het volgende jaar een cursus gaan volgen.

Met betrekking tot het verzoek om nog dit jaar zelf een cursus te organiseren zegt de voorzitter, dat dit goede aandacht heeft gekregen.

Het voorstel aan de Ondernemingsraad is, om met de thans zittende leden nog een korte bijeenkomst te houden en dan wat dieper op enige belangrijke zaken in te gaan; bijzonder op financieel gebied en met betrekking tot de bedrijfsvoering.

Hiertoe zouden dan enige staffunctionarissen worden uitgenodigd.

De leden van de Ondernemingsraad nemen dit gaarne aan. Na enige discussie blijkt voorkeur te bestaan voor de data 23, 24 en 25 oktober 1980, zodat deze data voorlopig daartoe gereserveerd blijven.

b. De voorzitter deelt de leden van de Ondernemingsraad mede, dat het grootste deel van de geplande gesprekken met medewerkers gevoerd is.

Het kleine aantal nog te voeren gesprekken zal op korte termijn gevoerd worden.

In ongeveer 20 gevallen zal nog een aansluitend gesprek worden gevoerd.

De gevoerde gesprekken hebben een schat van informatie opgeleverd, alsook goede en opbouwende kritiek. Er zal vanzelfsprekend enige tijd gemoeid zijn met het ordenen en de bestudering en het uitwerken van het materiaal. Daarna zal, zo zegt de voorzitter, nader in een Overlegvergadering daarop worden ingegaan.

c. Een nieuw onderzoek naar het geluidsniveau in de timmerwerkplaats zal worden uitgevoerd, nu over een wat langere termijn, zo deelt de voorzitter mede.

d. Daarnaast gevraagd zegt de voorzitter, dat de secretaris van de Ondernemingsraad geregeld een opgave van de op de werf in de bedrijfs-eigen vakken werkzame onderaannemers verstrekt kan worden.

Evenzo een opgave van de onderaannemers, aan wie onze huisregels zijn gezonden en van wier diensten gebruik gemaakt kan worden.

e. De voorzitter heeft geen mededelingen meer te doen en stelt vast, dat gezien de ons nog resterende tijd de agendapunten 4, 5, en 7 helaas niet meer aan de orde gesteld kunnen worden.

Hij stelt voor deze op de agenda van de volgende Overlegvergadering te plaatsen.

Als datum van die vergadering wordt woensdag 13 augustus 1980 genoteerd, aanvangstijdstip 09.30 uur.

De voorzitter zegt, dat aan een aantal zaken, door de Ondernemingsraad met betrekking tot de besproken investeringen voorgesteld, uitvoering wordt gegeven.

Hopenlijk houdt de Beleidscommissie Scheepsbouw zich in haar vergadering van dinsdag 24 juni a. s. met het investeringsplan bezig en beoordeelt dit in een voor ons gunstige zin.

De voorzitter zegt het op prijs te zullen stellen als de Ondernemingsraad nu het uitbrengen van een advies voorbereidt.

Een der leden van de Ondernemingsraad vraagt de voorzitter om een beantwoording van

de in betrokken vergadering gestelde vragen die toch voor een verdere bestudering en het formuleren van een advies zeer gewenst is.

De voorzitter antwoordt, dat een advies van de Ondernemingsraad het beste besproken zou kunnen worden in de Overlegvergadering van 13 augustus a.s., mogelijk gelijk met een beant-

woording van additionele vragen vanuit de Ondernemingsraad.

We zijn druk doende met het schrijven van de antwoorden op de eerder genoemde vragen.

Niets meer aan de orde zijnde sluit te 14.30 uur de voorzitter de vergadering.

## Oogdouche op dok I

Op dok 1 is – bij wijze van proef – een oogdouche geplaatst. De bedoeling is om het apparaat een jaartje te laten staan en aan de hand van de opgedane ervaringen te bepalen of het aanbeveling verdient op meerdere punten van het bedrijf oogdouches te plaatsen.

Waarom deze proef?

Wel, het is meermalen voorgekomen, dat men één of ander venijnig spul in de ogen kreeg en dan is een reis naar de verbandkamer een lange weg. Een te lange weg. Vooral als het bovendien nog gevaarlijk spul zou zijn, dat de oogvliezen kan aantasten.

In zo'n geval biedt een oogdouche uitkomst. Te allen tijde. Want de inrichting is zodanig, dat de vorst nooit vat op de watertoevoer kan krijgen. En wat die watertoevoer betreft, die is zodanig, dat het water „onder-

weg” met lucht geïnjecteerd wordt, zodat een straal zacht, luchtig water verkregen wordt. Beter gezegd: twee stralen. Want de douche heeft twee centraal gerichte sproeikoppen die er voor zorgen, dat een breed en veilig sproeibeeld geproduceerd wordt.

De bediening is wat zwaar. 't Is niet zo, dat met een lichte druk op een knopje de kranen water geven. Een klep moet naar beneden gedrukt worden en na  $\pm$  vijf seconden komt het water.

We hoorden een bankwerker zeggen: „als je dat ding wilt gebruiken moet je wel eerst eventjes een voorhamer opzoeken.” Nou, zo erg is het ook weer niet. De zware uitvoering van de bediening is opzettelijk aangebracht om te vermijden, dat de douche bij de minste aanraking al zou werken.



## Sportdag 1980 in alle opzichten geslaagd

(vervolg van pag. 5).

Was er dan helemaal niets anders dan anders?

Jaja, toch wel. De voetbal. Daar was iets anders mee. Niet de bal zelf natuurlijk, die was nog net zo rond als vroeger, maar de elftallen. Voorheen hadden we er maar twee. Ze werden gevormd uit combinaties van werfgroepen en machinefabriekgroepen. Nu werd een competitie gespeeld tussen elftallen van pijpfitters, bankwerkers en scheepsbouwers.

Maar in de finale stonden toch weer bankwerkers en scheepsbouwers oog in oog met elkaar. Ze keken medelijdend, omdat ze beiden dachten, dat ze de tegenpartij af zouden laten gaan als een gieter. Er kwam geen gieter aan te pas. Wel een weegschaal, want na de 1-1 eindstand moesten strafschoppen uitmaken naar welke kant de balans zou doorslaan. 't Ging de machinebouwkant op.

De uitslagen waren:

### INDIVIDUELE PRIJZEN:

#### Hardlopen 100 meter

1e arno van der pol	MB
2e wim langendoen	PIJ
3e gerard van der heijden	SB

#### Opdrukken

1e marcel riedijk	PIJ
2e arno van der pol	MB
3e peter opmeer	MB

#### Hardlopen 10x om 't veld

1e piet de baat	PIJ
2e jan schoonderwoerd	SB
3e bod de vries	SB

#### Hindernisbaan

1e gerard van der heijden	SB
2e bob de vries	SB
3e leo melgert	SB

#### Doelschieten

1e pauly heerschap	SB
2e bram berkenbosch	PIJ
3e dick vogelaar	MB

#### Hoogspringen

1e koos lindenburch	SB
2e teun kuyper	MB
3e jan esser	SB

### PLOEGENPRIJZEN:

Estafette	pijpenbewerkers
Basketbal	scheepsmetaalbewerkers
Volleybal	machinebankwerkers
Touwtrekken	machinebankwerkers
Voetbal	machinebankwerkers



## Met de prijswinnaars het eiland rond

Onze gemeente Ridderkerk boft, dat zij mensen in haar gelederen heeft, die initiatieven ontplooiën en die qua organisatorisch talent in staat zijn om hun initiatieven ook tot een goed eindresultaat te leiden. Uiteraard met alle daaraan verbonden risico's.

Zodoende is er af en toe wat leven in de Ridderkerkse brouwerij en onder dat leven moet ook gerangschikt worden de Consumentenbeurs, die telken jare in Sporthal De Fakkel wordt gehouden. Vorig jaar deed ook ons bedrijf daaraan mee en – volgens goed Boelegebruik – niet te kinderachtig. Onder goed Boelegebruik dient u in dit verband te verstaan: we doen goed mee of we doen helemaal niet mee.

Met behulp van een tentoonstellingsbouwbedrijf ontwierpen we een stand, die er zijn mocht en als extra attractie loofden we een prijs uit aan die twintig bezoekers van onze stand, die het nauwkeurigst de vaarsnelheid van onze stoomsleepboot „Pieter Boele” wisten te schatten. De prijs bestond uit een tochtje met de „Pieter Boele”.

Welnu, zaterdagmorgen 7 juni 1980 voer ons vlaggeschip uit met aan boord de 20 prijswinnaars. Mensen die elkaar niet kenden en die tezamen het bontste gezelschap vormden, dat ooit aan boord was geweest. De leeftijden varieerden tussen 7 en 70!

Het onwennige was snel verdwenen en binnen de kortste keren was iedereen met elkaar in gesprek. Het weer was voortreffelijk en de serviceverlening aan boord boven alle lof verheven.

Om onder zulke omstandigheden te varen bleek voor de twintig gasten een belevenis van de eerste orde. Trouwens, het traject – het eiland IJsselmonde rond – biedt veel afwisseling. Rotterdam – Oude Maas – Dordrecht – De Noord – allemaal plekjes, die vanaf het water bepaald oogstrelend zijn.

*Alle grote en kleine gasten tekenden het speciale gastenboek.*



## Alex

Onder de gasten bevond zich de 7-jarige Alex, die zich duidelijk voorgenomen had om alles uit de reis te halen wat er in zat. Hij gunde zich geen moment rust en kwam nog tijd te kort. Hij stoof van steven naar roer, van stuurhut naar machinekamer, van de een naar de ander en vergat vooral niet alles mee te pikken wat er te eten en te drinken viel. Hij beproefde de scheepsbel, probeerde de scheepsfluit uit, gaf olie in de machine-

kamer en nam het stuurrad ter hand.

Bij dat alles vergat hij zijn familie niet. Alles wat hij niet lustte of opkon, verzamelde hij in een tas voor thuis. Niet opvallend natuurlijk. Zo iets moet je handig inpikken.

Blikje bier voor je buik houden, rug naar de mensen toe, tasje open, onverschillig kijken, blikje zakken, tasje dicht, ziezo, dat is voor Pa! Alex had niet in de gaten, dat wij hem in de gaten hadden en ongewild zorgde hij zo voor een mooi stukje amusement.

Om half drie meerde de „Pieter Boele” weer aan de werf af. „Laten we het rondje nog een keer maken, mensen, 't is nog vroeg en ik ben het nog lang niet zat”, maakte zich een passagier tot tolk van de anderen.

„Ja, ja, ja”, schreeuwde Alex, „datdoen-numme”, maar 't feest ging niet door. In de kantine namen we afscheid van elkaar, nadat één der passagiers namens allen de directie, bemanning, bediening en begeleiding bedankt had voor de schitterende tocht.



Alex met zijn wondertas.

In een niet-geruite kiel, draaide Alex aan 't grote wiel.



Een beetje winderig was het wel, vond Janine.

Hé, fotograaf, mogen we nog een eilandje om?



# Personalia

## JUBILEA: 25 jaar

04-07 J. Grinwis ketelmaker  
 25-07 P. van Driel voorman luchtploeg  
 26-07 J. Saly ijzerwerker sectiebouw  
 01-08 G. J. Boele directeur  
 01-08 P. C. Boele procuratiehouder

## JUBILEA: 40 jaar

13-04 A. L. Dekker voorman gasboogl.

## IN DIENST:

21-04 R. Kersten aank. lasser  
 28-04 P. van der Vliet aank. electrisch lasser  
 28-04 G. Zijdemans aank. electrisch lasser  
 28-04 J. Perez Pose aank. pijpenbewerker  
 28-04 R. R. de Zwart l.l. lasser  
 01-05 R. Heijnemans l.l. mach. bankwerker  
 01-05 M. Ualit aank. lasser  
 01-05 J. Dijken hellingschipper  
 06-05 C. v. d. Schans electrisch lasser  
 06-05 Mevr. I. Hatuluwaja-Kloot adm. assistente  
 12-05 A. A. Djojosoedarmo electrisch lasser  
 12-05 Mej. T. Ipskamp adm. medew. inkoop  
 09-06 Mej. C. L. Kranendonk adm. medewerkster

## TERUG UIT MILITAIRE DIENST

06-05 F. J. Wullems bankwerker  
 12-05 S. D. Lodder bankwerker

## UIT DIENST

18-04 A. van Beek electrisch lasser  
 18-04 L. Kreeft bankwerker  
 18-04 J. M. Sanders hulp-bankwerker  
 23-04 M. J. Manuhutu electrisch lasser  
 30-04 E. Leeuwangh rep. bankwerker  
 30-04 A. L. Blokland bedr. assistent I  
 30-04 Mej. A. T. v. d. Herik adm. assistente  
 30-04 L. Korving rekeningmaker I  
 30-04 G. van Tol archivaris  
 30-04 J. P. Verkerk hellingschipper  
 02-05 D. C. Schaap bankwerker rep.  
 06-05 A. J. Matthijsse aank. scheepsmetaalbewerker  
 07-05 C. L. Palyama electrisch lasser  
 07-05 G. Tamtelahitu centerdraaier  
 12-05 P. G. Blok koperslager  
 12-05 A. van Bloois koperslager  
 16-05 E. de Kruijff mallenmaker/afschr.  
 16-05 M. F. Punselie ijzerwerker  
 16-05 J. van Diggelen bankwerker  
 16-05 J. Verzijl l.l. bankwerker  
 19-05 S. P. Palyama aank. lasser  
 23-05 R. E. Buntin koperslager  
 30-05 H. F. A. Buis kras electrisch lasser  
 30-05 P. L. L. Hirschfeld aank. lasser  
 30-05 J. Valster l.l. bankwerker  
 30-05 Mevr. M. J. Burgman-Govers adm. assistente

13-06 H. G. Biekart medew. P.Z.  
 13-06 L. G. Sapuletej aank. lasser  
 13-06 J. A. Tupan aank. lasser  
 13-06 J. C. P. Uiterwijk torenkraandrijver

## VRIJWILLIG VERVROEGD UITGETREDEN

30-04 G. de Bes werkvoorbereider/calculator

## GEBOREN:

19-04 Avaro, zoon van dhr. en mevr. Roo Moledo-Filqueira Pais  
 05-05 Faysal, zoon van dhr. en mevr. Guermat-Haddou  
 13-05 Harold Vincent, zoon van dhr. en mevr. Kooy-Leeuwenstein  
 17-05 Aziz, zoon van dhr. en mevr. Aytimur-Yüksel  
 20-05 Martijn, zoon van dhr. en mevr. Luring-Stans

## HUWELIJK:

25-04 Dhr. P. v. d. Waal met mej. A. de Vrij  
 02-05 Dhr. H. v. d. Stel met mej. M. Salguiero  
 09-05 Dhr. T. v. d. Perk met mej. C. Moerland  
 23-05 Dhr. M. L. Garcia Bellas met mej. M.d.l.A. Muñoz Preyeses  
 23-05 Dhr. J. Daschveld met mej. T. van Driel  
 30-05 Dhr. M. Schut met mej. Y. Cribbelier  
 05-06 Dhr. W. P. Kranendonk met mej. D. P. v. d. Linden  
 13-06 Mej. T. Gemser met dhr. F. Bazuin

## D. v. d. Wetering B.V.

### UIT DIENST:

25-04 C. v. Eck bankwerker-buiten  
 25-04 D. L. v. d. Burgh bankwerker-buiten  
 25-04 G. E. P. v. d. Meeberg onderhoudsmonteur  
 16-05 E. M. C. J. DeLille lasser

### VERVROEGD PENSIOEN (W.A.O.):

30-04 J. C. Stolk bankwerker-binnen

### IN DIENST:

01-05 R. Kamp bankwerker-buiten  
 01-05 A. Lokker ijzerwerker  
 06-05 A. Güllü lasser  
 19-05 O. T. v. d. Veen pijpbeurtwerker  
 09-06 J. v. d. Berg bankwerker-buiten

### TERUG UIT MILITAIRE DIENST:

29-04 J. J. H. H. M. Kerklaan buitenbankwerker

### GEBOREN:

16-05 Lisa dochter van Hans en Beverley May v. d. Poel

## IN MEMORIAM

Op 5 mei 1980 is op 83-jarige leeftijd overleden de heer

### J. HARDENBOL

Meer dan 28 jaar was hij een vakbekwaam medewerker voor ons bedrijf.

Op 15 mei 1980 is overleden op de leeftijd van 82 jaar de heer

### P. LABRIJN

Na een dienstverband van 46 jaar als tekenaar/constructeur werd hij op 31 mei 1963 gepensioneerd.

Op 24 mei 1980 overleed op 89-jarige tijd de heer

### S. HOEKSTRA

Gedurende 11 jaar heeft hij zijn beste krachten aan ons bedrijf gegeven.

Wij verliezen in hen gewaardeerde medewerkers die ons bedrijf met grote toewijding hebben gediend.

Wij hopen dat hun familieleden en vrienden de kracht mogen vinden het verlies van hun dierbaren te kunnen dragen.