

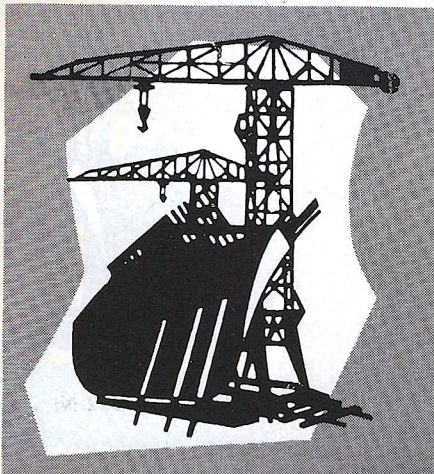
Boele-nieuws

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



APRIL/MEI 1982 Nr. 226





Boele-nieuws

Uitgave ten dienste van het personeel van

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

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

Hoofdredakteur

J. G. van Beek

Telefoon Rotterdam 010-134862

Telefoon Ridderkerk 01804-18555
toestel 2014

Redaktiekommissie (alf.)

Ing. M. J. de Bel

E. H. Koch

Ir. M. J. van der Wal

A. C. van der Wouden

BIJ DE VOORPLAAT:

Een zuiger gedokt in een dok, dat gedokt werd. („Dock Express 11” d.d. 2-4-1982).

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

Druk:

Vlasveld & Co., Rotterdam

Het Boele-beleidsplan van alle kanten bekeken

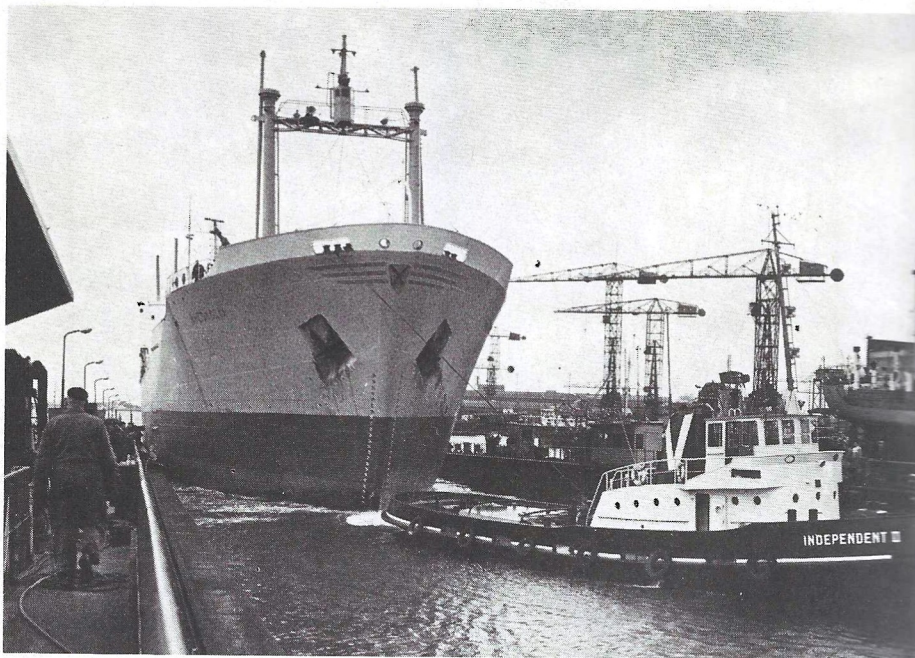
Het begin van 1982 was voor ons bedrijf van bijzonder grote betekenis. Want eerst toen kregen we zekerheid over het feit of al dan niet tot een drastische verbetering van het bedrijfsgebeuren overgegaan zou kunnen worden. Eerst toen besloot de overheid tot gedeeltelijke medefinanciering van een plan, dat nu verder het Boele-leven zal ingaan als het „beleidsplan september 1981”.

Hoewel het beleidsplan september 1981 een afgerond geheel vormt, zou de toevoeging „september 1981” er op kunnen wijzen, dat er van meerdere plannen sprake is geweest. Dat is ook zo.

Grote plannen

Het maken en uitwerken van plannen van een omvang, zoals dat in ons bedrijf nu aan de orde is, vergt maandenlange studies, berekeningen, besprekingen met overheidsinstanties, vakbonden, ondernemingsraad, terzake deskundige technici, met banken, met ministeries en wat al niet. Vele hoofden buigen zich er over. Er worden even zo vele mogelijkheden geopperd als verworpen. Maar één verkreeg tenslotte een voorrangspostie. Een plan, waarvan we de overtuiging meedroegen, dat het optimaal zou beantwoorden aan de hoofddoelstel-

November 1963. Een gedenkwaardig moment in Boele's historie was de indokking van het eerste schip in het eerste dok. Toen vermoedden we niet dat er nog drie dokken zouden volgen en dat we zelfs over een vijfde zouden piekeren.



... van de continuï-
teit van ons bedrijf. Dat plan heette:
... vijfjarenplan.

... het ging niet door. Al het
... gedaan om dat ruim 100
... plan in realiteit om
... te zetten. Iets vergeefs. De overheid
... moeilijke financiële omstan-
... verkerend - was niet bereid
... met een voor ons accep-
... te dragen.

... plan

... absoluut duidelijk was, dat
... vijfjarenplan geen
... kaart was, moesten we de
... tot een bescheidener omvang
... brengen. We deden dat. Echter
... dat alle mogelijkheden tot
... uitvoeren van het oorspron-
... plan onaangetaast bleven.

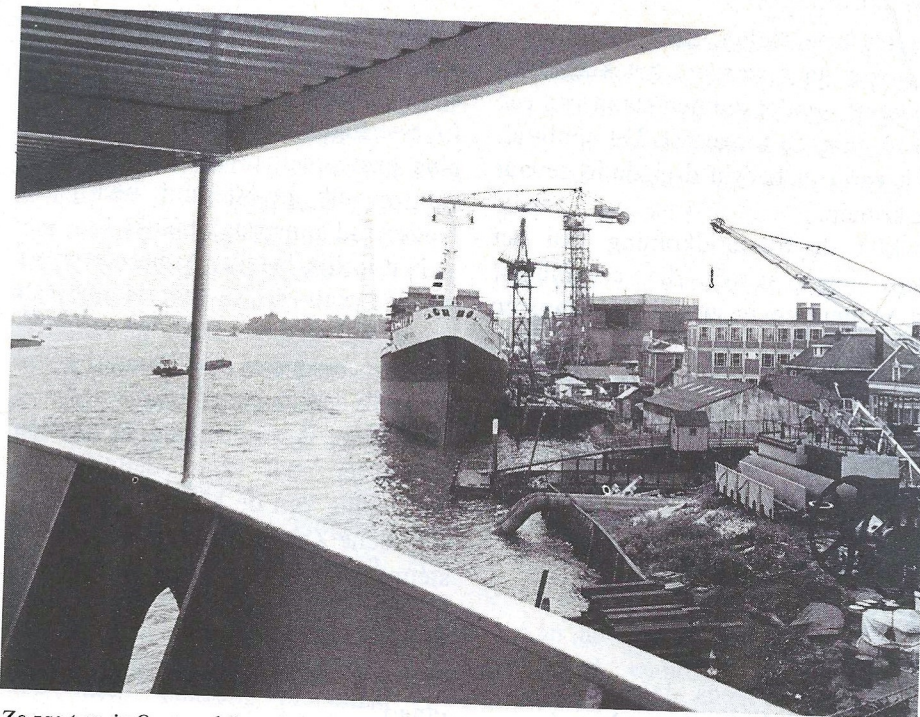
... we weet, hoe na verloop van
... internationale economische
... zal zijn? Niemand kan op
... termijn een betrouwbare
... voorspelling doen. Daarom
... gekozen voor een plan, dat in
... eerste deel van het oorspron-
... plan is te noemen. Maar wel
... waarvan we verwachtten, dat
... van ons bedrijf daarmee
... beter perspectief krijgt.

... en voorbijgaand
... details hebben we in deze
... hoofdzakelijk aan-
... besteden aan het beleidsplan
... 1981, want dat is de reali-
... van dit moment.

... waarom

... wat we dat beleidsplan aan
... onderzoek onderwerpen,
... we ons eerst verdiepen in een
... andere zaken, zoals de vraag
... de noodzaak tot de op handen
... reorganisatie van bedrijfs-
... middelen.

... wat bij u zou de vraag opgeko-
... kunnen zijn - en niet ten on-
... - of de toestand nu werkelijk
... is geworden is dat we ten
... maar een beroep op overheids-
... moesten doen.



Zo zag terrein Oost er vlak na de overname uit. Er is wel het een en ander veranderd.

Die vraag is niet met een onom-
wonden ja of nee te beantwoorden.
We moeten daartoe feiten op een rij
zetten en dat geeft dan het volgende
beeld.

Daarom

Een totaal ontredderd Boele-
bedrijf zag zich na de tweede wereld-
oorlog voor de gigantische opgave
geplaatst zich uit de puinhopen op te
richten. Dat lukte voor 100%, mede
dank zij de enorme inzet en de werk-
lust van de Boele-mensen. Een
periode van grote opbloei brak aan.
Ook een periode van winsten, die
werden benut om het bedrijf te ver-
beteren en van grotere capaciteiten te
voorzien. Niet minder dan vier
dokken werden aan de „droogzet-
capaciteit” (van twee dwarshellin-
gen!) toegevoegd.

Langzamerhand is deze tijd van
voorspoed weggeëbd. De wereldvloed
heeft de achterstand ingehaald,
buitenlandse concurrentie (Japan!)
heeft de kop opgestoken, inflatie-
problemen, energiecrisis enz. hebben
tot een internationale economische
recessie geleid.

Tot aan het jaar 1976 zijn we er in

geslaagd de boekjaren steeds met een
positief resultaat af te sluiten. Ten
gevolge van eerder genoemde fac-
toren kon vooral de nieuwbouw-
afdeling niet of nauwelijks meer
kostendekkend opereren. De repara-
tiemarkt bood wel de mogelijkheid
om, over de boekjaren gemeten,
steeds kostendekkend te werken.
Maar de laatste jaren - met uit-
zondering van 1981 - bleven we
tegen een negatief bedrijfsresultaat
aankijken.

Het onvermijdelijke gevolg was,
dat de financiële positie van ons
bedrijf terugliep, waardoor nood-
zakelijke investeringen achterwege
moesten blijven. Kortom, we kwa-
men daarmee achter te lopen.

Schouders er onder

Dat kan en mag niet op deze wijze
door blijven gaan. Want dat
betekent: doorlopen naar de rand
van een hellend vlak. De investerin-
gen, die nodig zijn om het bedrijf aan
te passen aan gewijzigde omstandig-
heden, **moeten** nu uitgevoerd worden.
En daar eigen middelen ontoereikend
zijn werd een beroep gedaan op over-
heidssteun.

Het beleidsplan, zoals het nu uitgevoerd gaat worden, betekent niets meer of minder dan het slaan van een brug naar de toekomst. De continuïteit van ons bedrijf dreigde in gevaar te komen.

Met de totstandkoming van het beleidsplan wordt die continuïteit weer meer zeker gesteld. We moeten er echter wel van doordrongen zijn, dat we er met het verkrijgen van het materiële deel van het beleidsplan niet zijn. Ons samenwerkingsverband speelt minstens een zo grote rol en absoluut onmisbaar is, dat we er de schouders onder zetten. **Alle** schouders.

Financiering

We zeiden reeds, dat rond de jaarwisseling zekerheid werd verkregen omtrent het beleidsplan. De Minister van Economische Zaken deed de toezegging dat het rijk een steunverlening van 10 miljoen gulden garandeerde in het totaalplan, waarmee een investeringsbedrag van 35 miljoen gulden is gemoeid.

De financiering van de overige 25 miljoen gulden geschiedt in de vorm van leningen bij de Nationale Investeringsbank en de huisbanken, plus een deel investeringssubsidie, waarop elk investerend bedrijf in Nederland aanspraak maakt.

Natuurlijk betekende het definitief worden van de steunverlening een grote opluchting. Op de aanplakborden verscheen op 7 januari 1982 dan ook een mededeling, die aanving met: „Het is verheugend te kunnen mededelen, dat thans definitief de toezegging van de Minister van Economische Zaken is ontvangen inzake steunverlening voor realisatie van het beleidsplan Boele '81 en dat ook de Directie en de Raad van Commissarissen zich hiermede hebben verenigd”.

Voorwaarden

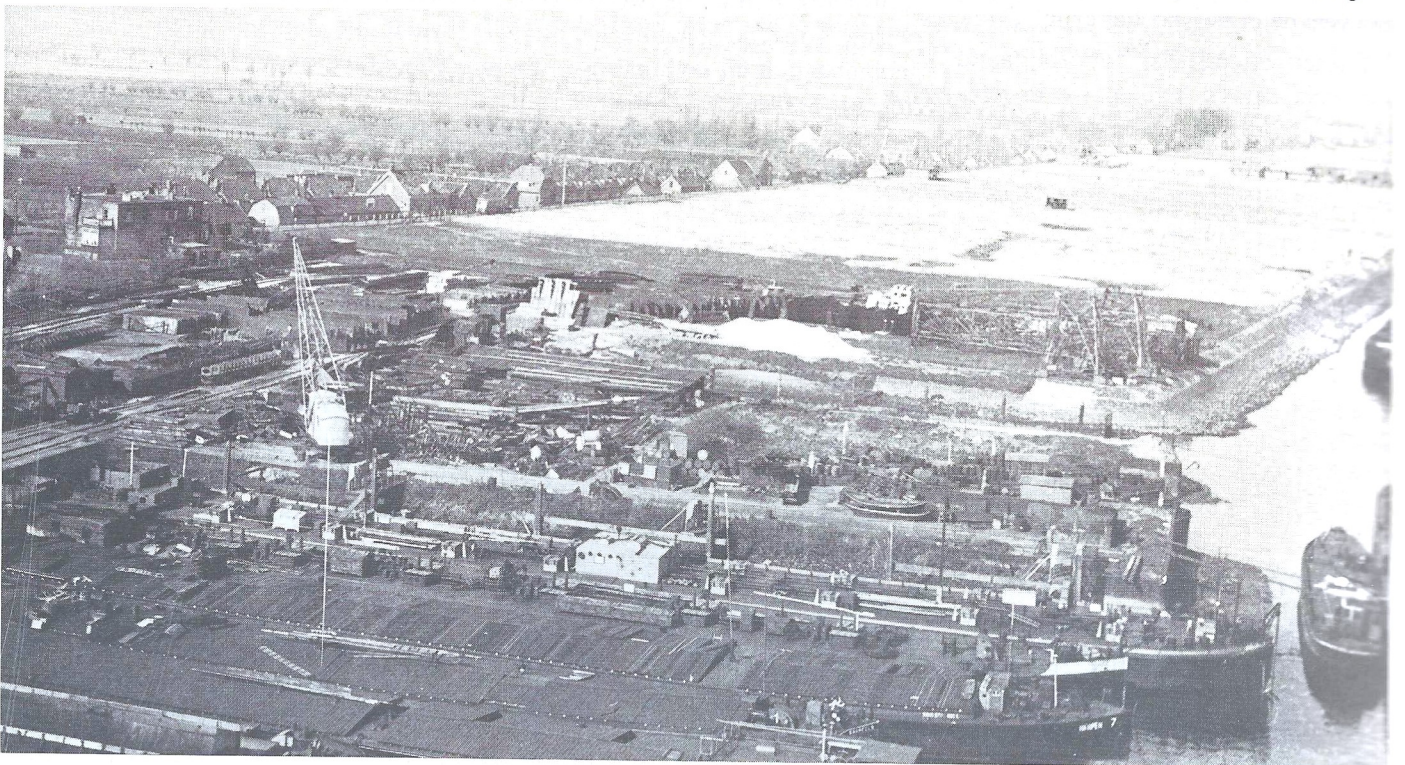
Opluchting dus, maar niettemin een open oog houdend voor de realiteit. Want steun ontvangen betekent niet een onbeperkte vrijheid van handelen. Aan het verlenen van steun

verbindt de regering – ongeacht de hoogte – bepaalde voorwaarden.

In ons geval zijn die voorwaarden tweërlei. In de eerste plaats wenst de regering inzicht te hebben in de wijze waarop de door haar verstrekte middelen worden aangewend. Daartoe is aan onze Raad van Commissarissen een door de regering aangestelde commissaris toegevoegd en wel in de persoon van drs. R. F. Pasman.

Tweede voorwaarde is, dat Boele voor onbepaalde tijd moet afzien van zeescheepsnieuwbouw. Zoals u wellicht weet, wordt door de overheid steun verleend aan scheepswerven, die zeeschepen bouwen. Er is een periode geweest, dat die steun beperkt bleef tot in moeilijkheden verkerende bedrijven, maar al gauw brak het inzicht door dat men daarmee op de verkeerde weg was. De incidentele steun werd omgezet in de zogenaamde generieke steun, dat wil zeggen, dat nu alle objecten voor zeescheepsnieuwbouw door de regering worden gesteund, onverschillig welk

Veertig jaar geleden zag „West” er nog zo uit. Wie van de ouderen herkent nog de snipperhoop en het oliehaventje? We zaten toen midden in de óórlog.



Vooropgesteld dit: de hoofdlijnen zijn definitief vastgesteld, maar vele belangrijke zaken zijn nog niet ingevuld en alle details zijn nog lang niet afgerond. Dat willen we ook niet, omdat we grote waarde hechten aan het meepraten van de nauwst betrokkenen. Om maar eens een verzonnen voorbeeld te noemen: als draai-banken op een andere plaats gezet zouden moeten worden, kun je goede, praktische adviezen verwachten van de man die er mee werkt.

Zo kunnen we over punt C, de verbetering van de verzorgingsruimten, nog geen mededelingen doen. Natuurlijk bestaan er vergevorderde plannen, maar volledig doorgepraat met alle betrokkenen zijn ze nog niet. We laten daarom in onze beschouwing punt C voorlopig ongemoeid en komen er pas op terug als we u hierover meer kunnen vertellen.

Voor de punten A en B zijn de hoofdlijnen definitief vastgesteld en hebben de goedkeuring van overheid en de betrokken instanties. Het is

De eerste paal voor de nu te verlengen lasloods West ging op 1 juni 1955 de grond in. De staande heren zijn v.l.n.r. opzichter N. H. Leeftang, directeur J. P. Boele en burgemeester A. M. Nieuwenhuisen.



verheugend te kunnen vaststellen, dat de Ondernemingsraad na zorgvuldige bestudering van het beleidsplan daarover – in het stadium waarin het plan zich nu bevindt – een positief advies heeft uitgebracht.

A. Verbetering van ligplaatsen met kraancapaciteit

Dit gedeelte van het beleidsplan speelt zich hoofdzakelijk af op het Oostelijk werfgedeelte. Wat we willen is, dat daar twee dokken naast elkaar komen te liggen. Met andere woorden: er moet een nieuwe 170 m lange pier worden gebouwd met daarop twee nieuwe wipkranen.

Aan de nieuwe pier wordt dok 2 gesitueerd, waardoor in West een groot stuk pier vrijkomt om schepen af te meren. Dok III blijft op dezelfde plaats.

Bovendien is nog een derde wipkraan in bestelling om op een bestaande kade geplaatst te worden teneinde het veelvuldig „op een kraan wachten” tot een minimum te beperken. In Oost komt dus grotere concentratie van de reparatie.

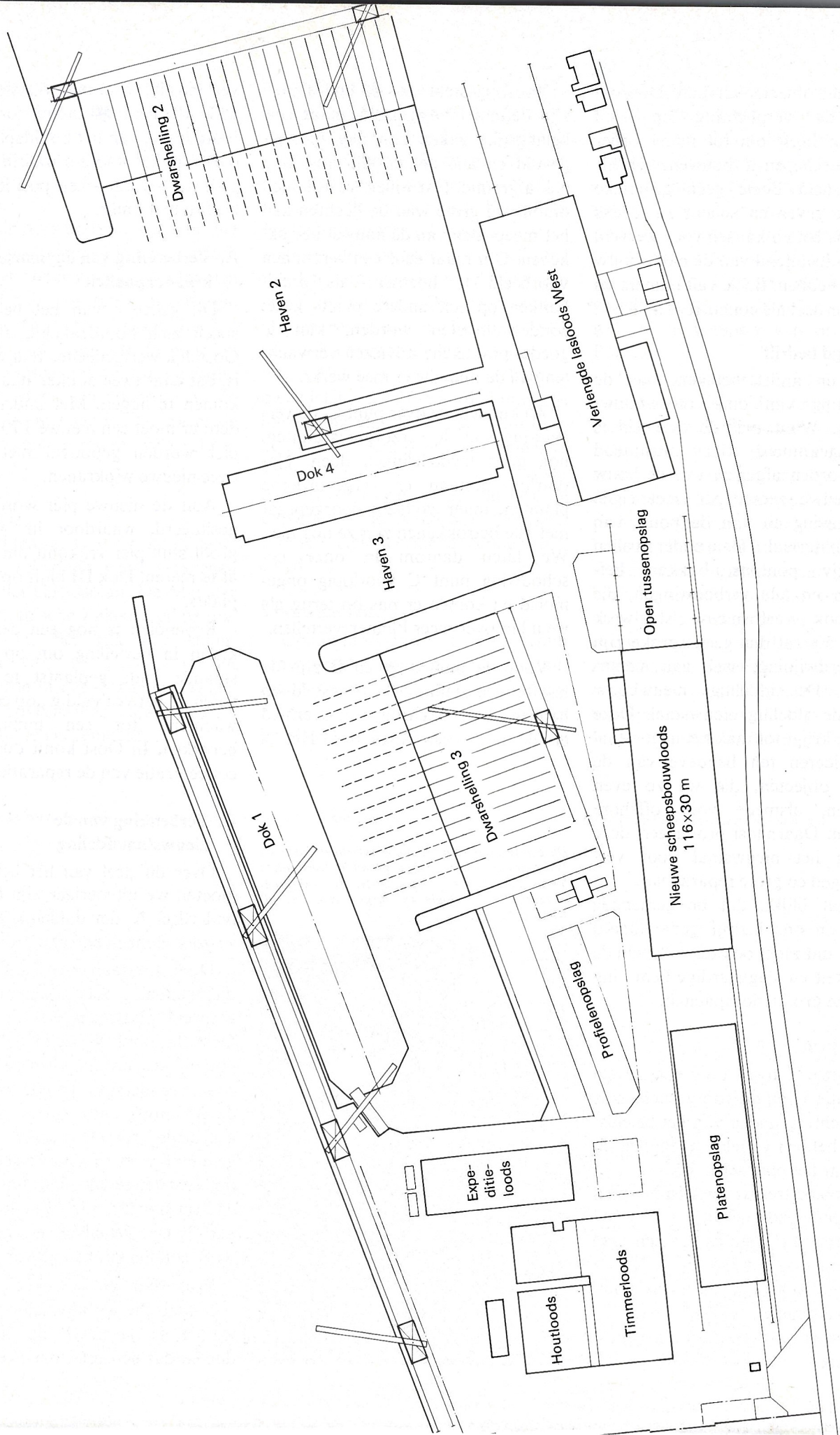
B. Verbetering van de nieuwstaalafdeling

Over dit deel van het beleidsplan moeten we uitvoeriger zijn dan over onderdeel A, dat duidelijk genoeg is en voor zichzelf spreekt.

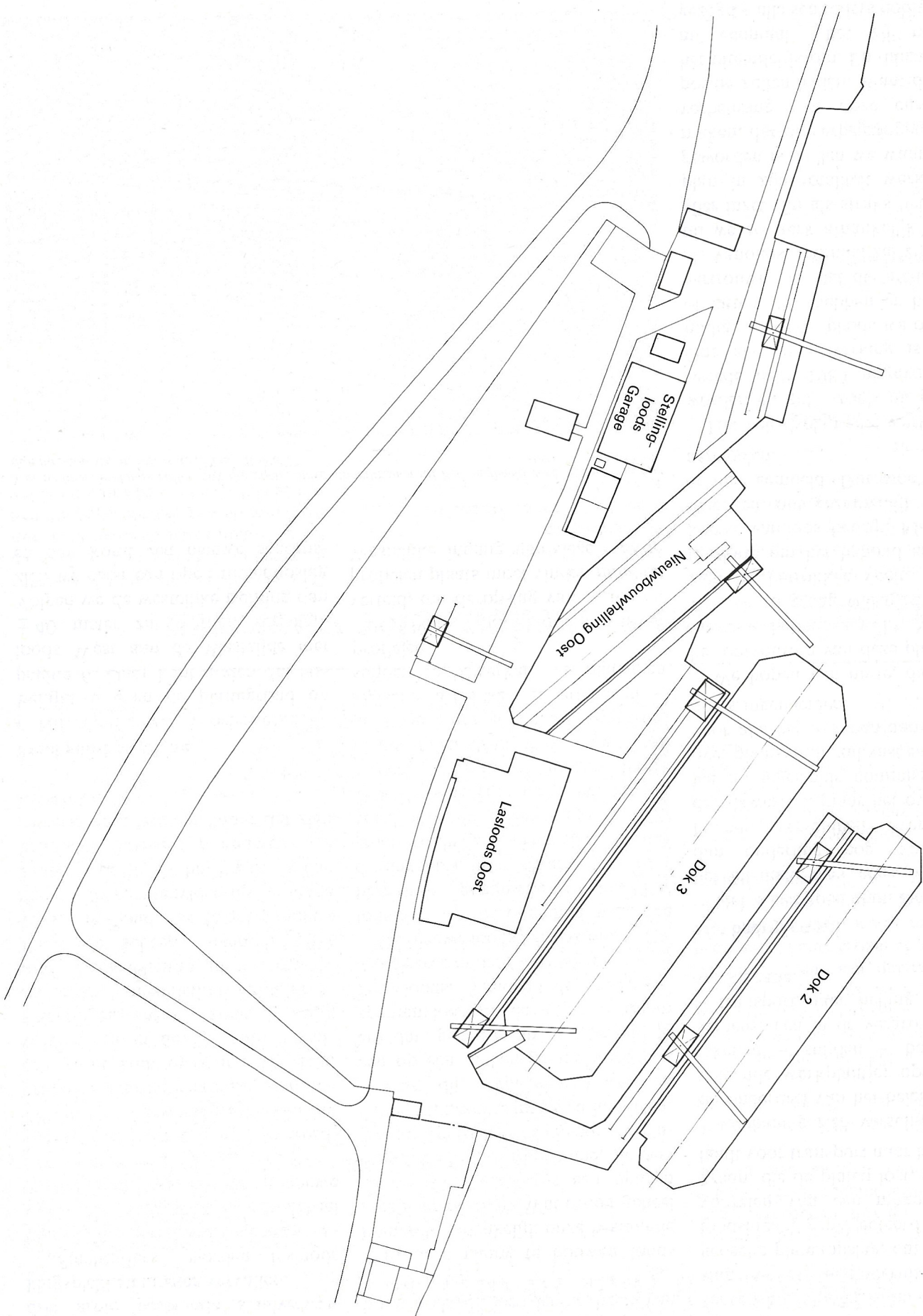
De nieuwstaalverwerking vindt op dit ogenblik – zeer tegen onze zin – gespreid plaats en wel in lasloods Oost, lasloods West, in de scheepsbouwloods en in kleinere locaties zoals brandersloods en de loods voor de 500 tons pers. Deze „historisch gegroeide” spreiding moet ongedaan gemaakt worden omdat veel verlies optreedt tengevolge van handelingen en transporten, die bij concentratie van de nieuwstaalverwerking achterwege zouden kunnen blijven.

Wat we in grove trekken willen is een logische productielijn op één locatie. Concentratie op één plaats dus en dat betekent, dat twee van de

Toekomstige situatie in West



Toekomstige situatie in Oost



drie grote bestaande staalverwerkingsplekken moeten vervallen.

„Slachtoffers” worden lasloods Oost en de zeer oude scheepsbouwloods. Lasloods Oost wordt geheel ontruimd en krijgt een totaal nieuwe bestemming. Welke?

Dat is nog niet definitief. Er wordt wel hard aan gewerkt en dat hier het probleem van de verzorgingsruimten een groot stuk oplossing zal gaan vinden, ligt in de lijn van de verwachtingen. Maar zoals gezegd, zodra de plannen definitief zijn, krijgt u via Boele Nieuws alle informatie. De oude scheepsbouwloods blijft voorlopig – ondanks de ontruiming – staan. De spantenvloer op de etage achterin de loods blijft zijn functie behouden, hoewel op andere wijze gewerkt gaat worden. Maar dat zien we straks.

Staal voorbereiding

Nu de „staal voorbereiding”. Bekijkt u even de plattegrond op pagina 6. Daar kunt u zien dat lasloods West aan de Westzijde met ± 40 meter zal worden verlengd. Volgen we de westelijke richting dan zien we eerst een open tussenopslag en dan komt een nieuwe scheeps-

bouwloods die een lengte heeft van ± 120 meter.

In deze nieuw te bouwen loods komen hoofdzakelijk onze bestaande machines te staan. Wat echter geheel nieuw voor ons is, is een optisch bestuurde brandsnijmachine, die desgewenst meerdere gelijksoortige platen in één brandgang kan afhandelen.

Voor dit brandsnijwerk moeten één op één mallen gemaakt worden en dat gebeurt op de bestaande spantenvloer in de oude scheepsbouwloods. Vandaar de reeds gesignaleerde andere werkwijze.

De nieuwe loods zal ook onze 500-ton pers in zich opnemen, want het bestaande gebouwtje (annex bedieningshuis voor dwarshelling III) moet verdwijnen. Hetzelfde is het geval met de open brandersloods. Ook die verdwijnt en al het brandsnijwerk zal in de nieuwe loods plaatsvinden. Van West naar Oost komt in deze loods de volgende, logische arbeidsgang: aftekenen – snijden en bewerken van platen en profielen.

Het behoeft nauwelijks te worden verteld, dat de opslag van platen en profielen plaats moet vinden nabij de Westelijke ingang van deze nieuwe

scheepsbouwloods. Maar ook die opslag wordt gemoderniseerd. Het gedeelte platenopslag, dat u naast de loodsingang geprojecteerd ziet, wordt voorzien van een magneetportaalkraan, die de platen lost, sorteert en laadt voor transport naar binnen.

Globaal gezien verschijnt dus op dit onderdeel van het beleidsplan het volgende werkplaatje: opslag – aftekenen – snijden – bewerken – samenstellen in de vergrote lasloods – transport naar helling of andere werklocatie.

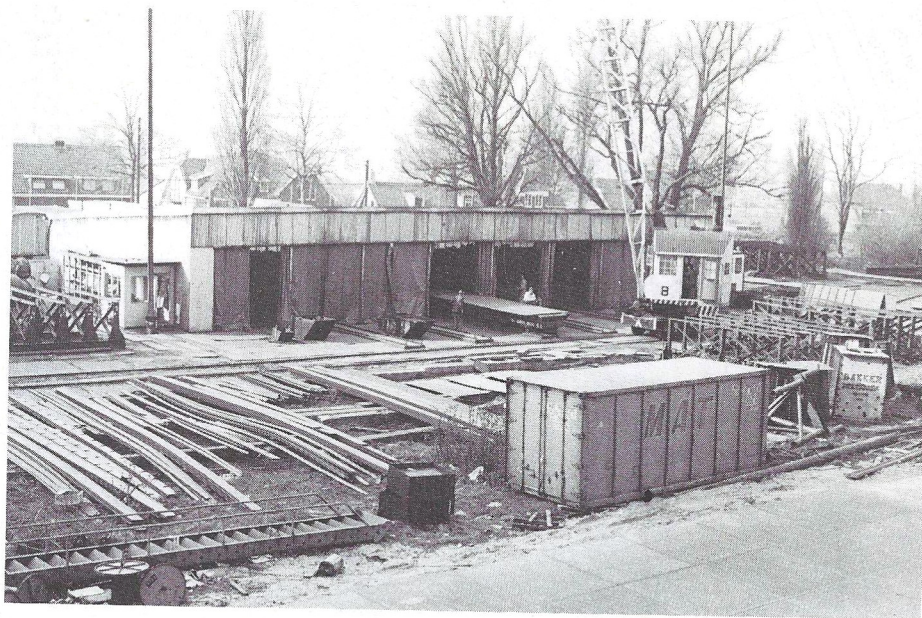
Het bedrijf en wij

Het is een goed plan. Daar zijn we het allemaal over eens. We mogen dan onderling nog van mening kunnen verschillen over diverse detailkwesties, maar het overleg, dat via nu ingestelde commissies daarover plaatsvindt, zal vast en zeker tot voor alle betrokkenen aanvaardbare oplossingen leiden.

We hopen van harte, dat we met het ontvouwen van deze plannen uw interesse hebben gewekt. Meer nog, wat we zo graag willen is, dat u er zich bij betrokken voelt. Het gaat tenslotte om het behoud en de toekomst van ons bedrijf. Met andere woorden: ons gezamenlijk belang is er mee gemoeid. Dat moet iedereen aanvoelen.

Het beleidsplan gaat werkelijkheid worden en zal – zoals nu geschat – tweede helft 1983 uitgevoerd zijn. Ons aller medewerking is daartoe nodig, op welke plaats we ook staan of zitten. We hebben er het volste vertrouwen in, dat die medewerking als vanouds optimaal zal zijn. Zeker nu we zo sterk afhankelijk zijn van **aller** inzet. En als straks het beleidsplan in zijn totaliteit werkelijkheid geworden is, zullen we waar moeten maken, dat de verbeteringen ook tot verbetering van onze currenpositie zullen leiden. Want daar gaat het uiteindelijk om. En daarvoor zijn nu eenmaal – het zij nogmaals gezegd – alle schouders nodig.

Met de brandersloods zullen ook die goeie, ouwe stoomkranen uit het werfbeeld verdwijnen. Wat ons dan nog aan stoom rest is de „Pieter Boele”.



G. J. Rijsdijk 40 jaar in dienst

De afgelopen periode leverde weer een ruime oogst op van jubilarissen, waarvan we er nu één kunnen beschrijven. De anderen komen volgende keer aan de beurt.

Op 23 februari 1982 was het G. J. Rijsdijk, die zijn 40-jarig jubileum herdacht.

Hij trad in 1942 in dienst als pijpenmonteur. Na twee jaar had hij het in die afdeling wel bekeken en stapte over naar de bankwerkers. In 1972 volgde een nieuwe overstap naar de binnenbankwerkers en de laatste verandering vond enkele jaren geleden plaats toen hij – eigenlijk tijdelijk – naar de onderhouds-afdeling ging. Per 1981 werd die bestemming definitief.

De heer Rijsdijk benut zijn vrije tijd o.a. met het zich als bestuurslid verdienstelijk maken voor een atletiekvereniging in Barendrecht en als zodanig organiseert hij ook wel sportmanifestaties. Daarnaast is hij een verwoed postzegelverzamelaar.



Leergierigen van waardepapier voorzien

Op dinsdagmiddag 13 april 1982 vond in de kantine een bijeenkomst plaats, waarbij aan 18 medewerkers een bewijs van bekwaamheid op hun vakgebied werd uitgereikt.

Het waren:

Boele getuigschrift booglassen

E. A. H. J. de Jong
J. Notenboom
F. Sasa
A. Sirin

Boele getuigschrift scheepsmetaalbewerken

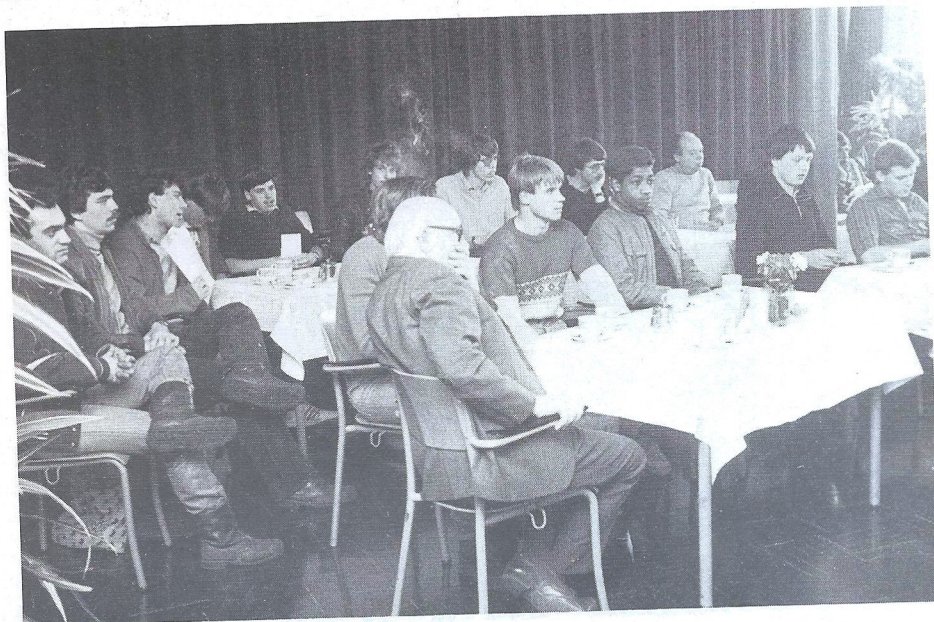
I. I. Burgzorg
W. G. Hoepel
F. J. Kloos
F. J. Slooter

NIL-diploma Beginners in het booglassen

N. A. van Beem
H. Bergwerff
R. B. J. Dahrs
A. A. de Gans

C. M. Jansen
D. van der Klooster
N. Langendoen
J. Medes Xavier da Moura
E. van Rijnberk
A. A. van Zoelen

De diploma's en getuigschriften werden uitgereikt door de leraren J. H. Bode en G. de Graaff, nadat directeur O. J. van der Vorm de weg daartoe geplaveid had met een inleidend woord van waardering en aanmoediging.



Beelden uit het werk

Ruim een derde van 1982 zit erop.

In dat derde deel gingen we door een diep dal. Het reparatie-aanbod was bedroevend slecht en we moeten diep in de herinnering teruggaan om te kunnen bedenken of we ooit eerder zo'n betrekkelijk lange periode van gebrek aan werk meemaakten.

Op dit moment zijn we het nagenoeg weer vergeten, want we lijken het dal weer uit te zijn. We zitten op het ogenblik echt weer meer met het probleem om al het werk op tijd gereed te hebben dan dat we ons zorgen moeten maken over gebrek aan werk.

Als we u indrukken geven van grote karweien dan betreft het meestal spek-

takelstukken, waarbij scheepsbouwers de aandacht op zich vestigen met grote secties en zo. De zaak ligt deze keer anders.

Het waren de machinebouwers, die voor het nodige stuntwerk moesten zorgen.

Neem bijvoorbeeld de „Mare Pride”. Dit schip had de pech dat een zuiger vastliep, waardoor de drijfstang door het carter heensloeg. Het resultaat was, dat de krukas en het onder- en bovencarter total loss waren.

De motor zelf was intact gebleven. De reparatie kon daarom beperkt blijven tot het vernieuwen van krukas en carters. Maar wat heet in zo'n geval beperkt?

Het betekent natuurlijk toch een groot karwei. De hoofdmotor moest losgemaakt en goeddeels gedemonteerd worden. In het frontschot van de machinekamer werd een gat gemaakt zodat een „ontsnappingsroute” ontstond. Met behulp van een bok werd de motor vóór de deur van de machinefabriek gezet en met glijbalken verder de hal ingewerkt. Naast de motor werd het inmiddels aangevoerde nieuwe frame geplaatst en toen begon het overplaatsen van alle motordelen naar het nieuwe frame.

Met recht een leuk karwei. 't Is leuk afgehandeld ook, want de proefvaart op volle zee toonde aan, dat een vakkundige transplantatie was verricht. Alles liep gesmeerd.

Een soortgelijk karwei verrichtten onze machinebouwers aan de „Phosphore Conveyor”. Een groot schip, dat vanwege haar omvang geen toestemming van de havenautoriteiten kon verkrijgen om door de bruggen te gaan om zo Boele te bereiken.

Dan niet, zeiden wij, we komen wel naar jou toe.

Om wat te doen?

Om een krukas er uit te laten en er een nieuwe voor in de plaats te stellen. Gauw

*Met veel kunst- en enig vliegwerk is de nieuwe krukas boven de plaats van bestemming aangekomen („Phosphore Conveyor”).
V.l.n.r. Jaap Verzeveld, Jo van Wingerden, Rien Konijnenberg, Banon Torres en Dirk den Outer.*



gezegd, maar minder snel gedaan.

Want zo'n krukas zit nu eenmaal in de hoofdmotor, wat betekent, dat een totale ontmanteling moet plaatsvinden. Alles, wat boven de krukas zit, moet weg.

Als dat gebeurd is, kan de krukas uit het schip gewerkt worden, tenminste, als je van te voren een gat van 3 x 3 meter in de huid maakt en zorgt, dat er een bok gereed ligt om de as over te pakken.

Het hoeft geen betoog, dat uiterst zorgvuldig takelwerk vereist is om het kostbare, 13 ton wegende gevaarte, uit en in het schip te manoevreren.

Van het staalfrent valt te melden, dat het hefeiland - bouwno. 1075 - een groot stuk van de bouwhelling in beslag neemt, of, met andere woorden: de tewaterlating zal niet lang meer op zich laten wachten. De beide modules voor de N.A.M. zullen op dit moment afgeleverd zijn. Hoe dat verlopen is konden we in deze uitgave niet meenemen. Dat houdt u tegood.

Een opvallende verschijning was de Dock Express 11. De grote kranen van

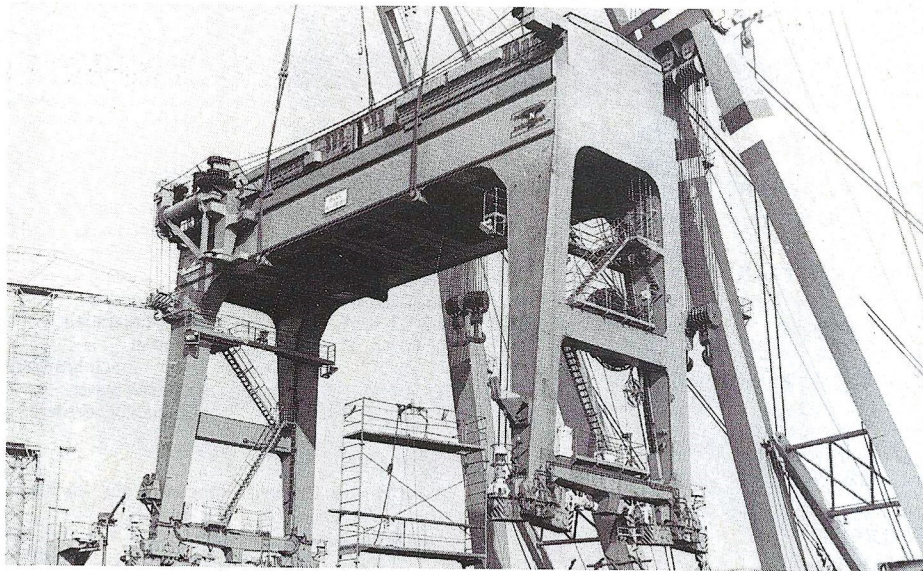
dit zwaar-transportschip hebben we er afgehaald en tot nader order op de kade gezet. Hetzelfde gebeurde met de luiken, want een zuiger moest in het schip gedokt worden voor transport naar Scandinavië.

De Dock Express zelf moest ook ingedokt worden en zodoende zagen we

het vreemde verschijnsel van een dubbele dokking: zuiger in dokschip - dokschip in dok (voorplaat).

Terwijl de Dock Express 11 haar taak afwerkt, geven wij luiken en kranen een onderhoudsbeurt en zetten dan later alles weer op zijn plaats.

Eén der kranen van de „Dock Express 11”.



E.H.B.O.-diploma's uitgereikt

Op maandagmiddag 15 maart 1982 werden 2 dames en 11 heren in de kantine voorzien van het E.H.B.O.-eenheidsdiploma, nadat ze een maand eerder met goed gevolg examen hadden afgelegd.

Het examen - afgenomen onder toezicht van dokter W. van Gelder - vormde de afronding van een cursus, die in eigen bedrijf werd gegeven onder leiding van dokter H. L. L. Tan en de heer D. Roodenburg.

Onder de geslaagde cursisten bevonden zich twee medewerkers van plaatwerkerij Van Dam B.V.

Dit zijn de nieuwe E.H.B.O.-ers:
de dames M. W. J. Bots
M. van der Hoeven

de heren: J. Dam
G. Dozeman
M. Koppenaal

S. Pico Fernandez
H. Plug



C. J. Pijl
D. J. M. van Vegchelen
W. de Vos
F. Wessels
B. Bijl (v. Dam)
A. W. Eikelenboom (v. Dam)

Langs deze weg danken de heren A. W. Eikelenboom en B. Bijl van de fa. Van Dam, nogmaals de medische staf en collega's van Boele B.V. voor de prettige samenwerking tijdens de cursus E.H.B.O. van het afgelopen jaar en tevens voor de fijne middag met de diploma-uitreiking.

De directie van Van Dam sluit zich hierbij volledig aan en spreekt haar waardering uit voor de prettige samenwerking tussen beide bedrijven.

W. de Groot

Personalia

JUBILEA 50 JAAR

09-05 J. de Ruyter houtbewerker

JUBILEA 40 JAAR

01-06 A. A. v. d. Grient onderhoudsmonteur
29-06 J. Bouter tekenaar/constructeur

JUBILEA 25 JAAR

06-05 P. J. Reints pijpenbewerker
09-05 J. de Reus kraanmachinist
14-05 W. de Jonge pijpenbewerker
17-06 B. Westerbeek onderhoudsbankw.

IN DIENST

01-02 J. Looy aank. pijpenbewerker
08-02 C. Loren de Jong fin. adm. medewerker
08-02 J. Koppelman metaalbewerker/
aan-afbouwer
22-02 L. Lux bankwerker
13-04 G. Raven dok/hellingbediende
26-04 H. Zijlstra hoofd constructeur

TERUG UIT MILITAIRE DIENST

01-03 H. J. van der Hoek metaalbew. reparatie
26-03 A. J. v. Wingerden metaalbew. reparatie

UIT DIENST

01-02 W. McLuskey brander
18-02 N. Agapios machinaal verspaner
26-02 R. J. Schreuders bankwerker
02-03 R. L. Engelen aank. lasser
02-03 D. B. P. Vogelaar aank. pijpenbewerker
26-03 J. B. Meijering dok/hellingbediende
26-03 A. Dijkhuizen lasser
31-03 C. van Kekem bankwerker
02-04 F. Tsang lasser
16-04 B. Perez Garcia lasser

NAAR MILITAIRE DIENST

26-02 G. W. Mast l.l. lasser
12-03 D. W. E. Broeders transporteur

VRIJWILLIG VERVROEGD UITGETREDEN

31-03 J. J. den Bakker onderhoudselectriciën

VERVROEGD GEPENSIONEERD

29-01 J. E. Kooijman torenkraandrijver
29-01 W. Pottuit electrisch lasser
26-02 C. van Hoorn platendrukker
26-02 W. Post onderhoudsbankw.
26-02 J. Boonstra platendrukker
26-02 A. A. Schop bankwerkersbaas
26-02 A. P. van Es voorman
mach.branders
31-03 M. G. Schouten electrisch lasser
31-03 H. Bijkerk materiaalbeheerder

GEBOREN

05-02 Pieter Cornelis, zoon van dhr. en mevr.
Van Driel
18-02 Dingeman Arie Jan, zoon van dhr. en
mevr. Sloof
25-02 Martin, zoon van dhr. en mevr. Van der
Graaf
12-03 Melissa, dochter van dhr. en mevr.
Djojosoedarmo
17-03 Dimitri, zoon van dhr. en mevr. Ketting
31-03 Cristina, dochter van dhr. en mevr.
Regueira Abeleira

GEHUWD

05-03 Mej. E. de Ridder met de heer Y. S. Akin
12-03 Dhr. A. T. Egas met mej. E. C. Langeweg
26-03 Dhr. A. J. van de Velde met mej. M. M.
Breuker
02-04 Dhr. K. J. Slui met mej. B. J. Belder

D. v. d. Wetering B.V.

IN DIENST

01-02 P. J. Pors buitenbankwerker
09-04 N. v. Doorn-
Schuller kantinedewerkster

UIT DIENST

05-03 P. C. van Dijk buitenbankwerker

GEBOREN

26-02 Umüt, zoon van dhr. en mevr. Türk
12-03 Brenda, dochter van dhr. en mevr. Kamp
25-03 Jean Paul, zoon van dhr. en mevr. Van
Tour

IN MEMORIAM

Op 6 februari is op de leeftijd van 81 jaar
overleden de heer

C. ADVOKAAT

Gedurende ruim 40 jaar is hij bij ons
bedrijf werkzaam geweest als voorman
pijpenmonteur.

Op 12 februari 1982 is op de leeftijd van
75 jaar overleden de heer

J. MOLENAAR

Gedurende ruim 33 jaar is hij bij ons
bedrijf werkzaam geweest als sjouwers-
en hellingbaas.

Op 25 februari 1982 is overleden de heer

A. ANDEWEG

Gedurende ruim 11 jaar is hij bij ons
bedrijf in dienst geweest als magazijn-
bediende.

Op 20 maart 1982 is op 92-jarige leeftijd
overleden de heer

J. VLEGAARD

Gedurende bijna 50 jaar is hij bij ons
bedrijf in dienst geweest als ketelmaker.

Op 30 maart 1982 is op 70-jarige leeftijd
overleden de heer

C. F. KOEDOOD

Gedurende bijna 10 jaar is hij bij ons
bedrijf in dienst geweest als elektrisch
lasser/brander.

Mogen de families de kracht vinden het
verlies van hun dierbaren te kunnen
dragen.