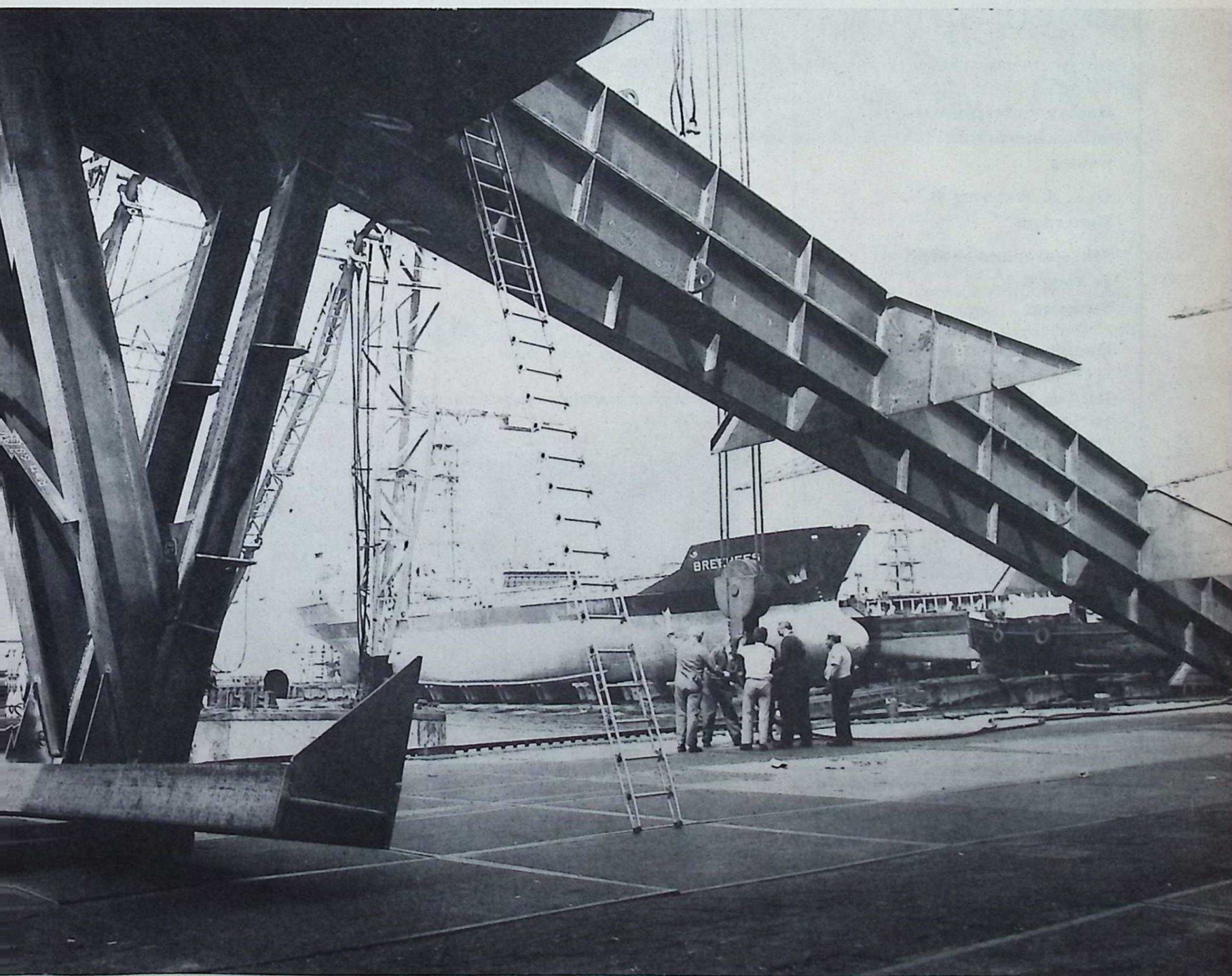


Boele-nieuws

**PERSONEELSBLAD VAN
BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK B.V.
D. v. d. WETERING B.V. en
SCHEEPSREPARATIEBEDRIJF DE JONG B.V.**





Boele-nieuws

Uitgave ten dienste van het personeel van

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

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

**Scheepsreparatiebedrijf
de Jong B.V.
Schiedam**

Hoofredakteur:

J. G. van Beek
Telefoon Rotterdam 010-134862
Telefoon Ridderkerk 01804-13422
toestel 290

Redaktiekommissie (alf.)

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

BIJ DE VOORPLAAT:

Doorkijkje onder een sectie van de „Daring Turtle”.

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

Druk:

Benedictus - N.D.U. - Rotterdam

Versterking van een schildpad

Tot de opdrachten, die de afgelopen tijd onze speciale aandacht vroegen, behoort zeker als no. 1 genoemd te worden dat vreemde karwei aan de ponton „Daring Turtle”.

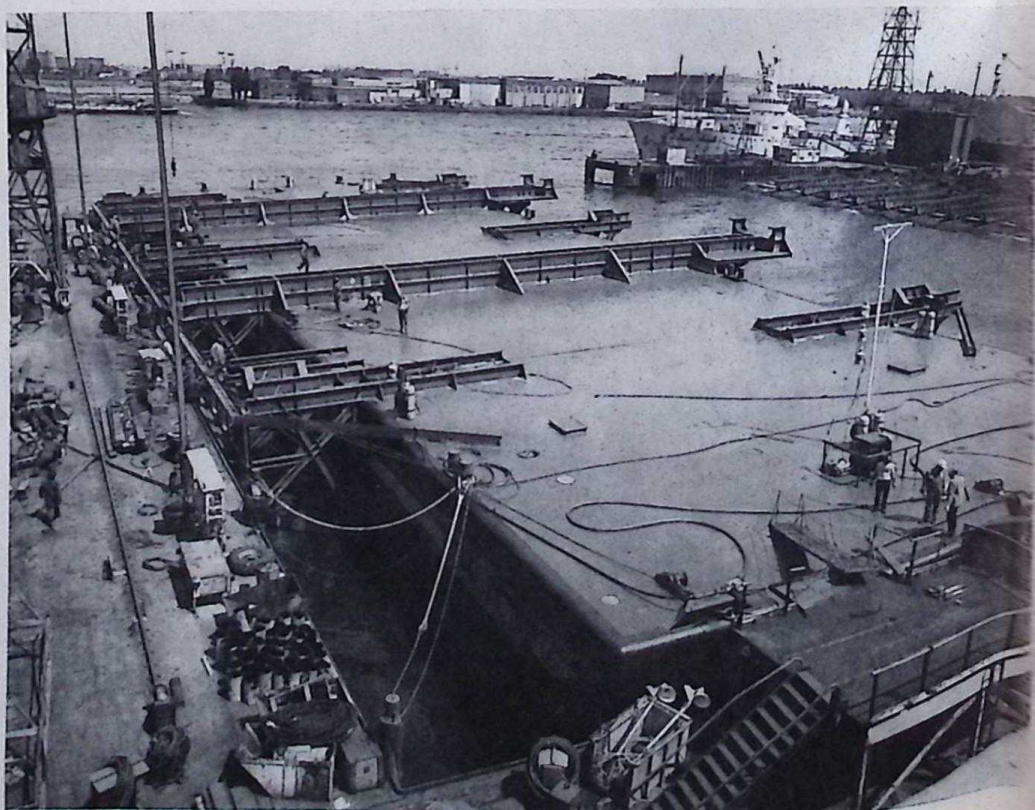
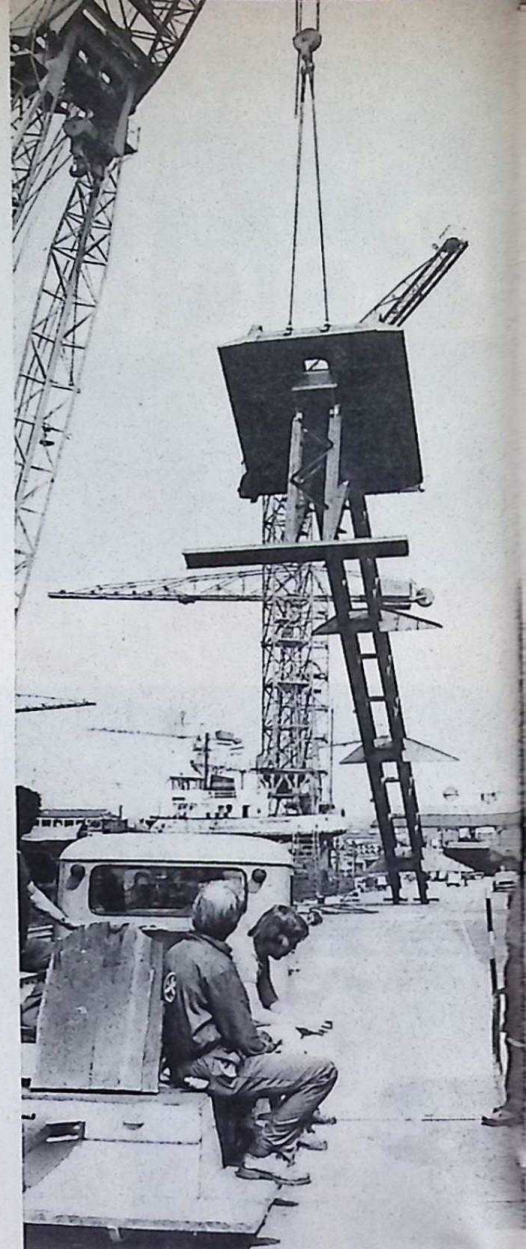
Toevallig is deze ponton één van de weinigen, die niet bij Boele gebouwd is. 't Is een R.D.M.'er. Deze ponton krijgt een zo groot transport te verhapstukken, dat het nodig is om speciale voorzieningen aan te brengen in de vorm van balkversterkingen.

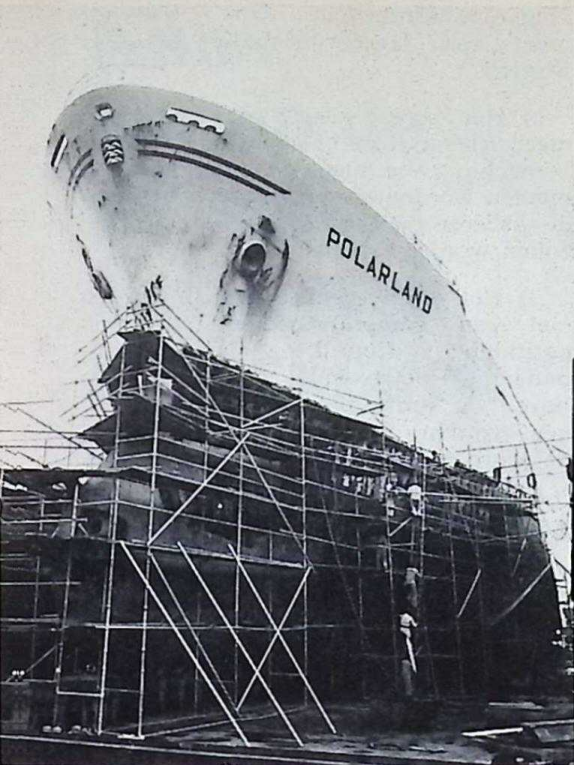
Het te transporteren gevaarte is een zogenaamd deck support frame. Er is geen Nederlandse benaming voor. 't Is in ieder geval een 10-potig boorplatform, dat onderdeel uitmaakt van een booreiland.

Zoals gebruikelijk bij die oliejonkers, moest het karwei in een vloek en een zucht klaar zijn, of in duidelijker omlijnde bewoordingen: 't mocht niet langer duren dan 2½ week. Op 27 mei kwam de „Daring Turtle” oftewel „Koe-ne Schildpad” haar kop hier om de hoek steken en op 12 juni schuifelde ze de haven weer uit met een aan alle kanten versterkt schild.

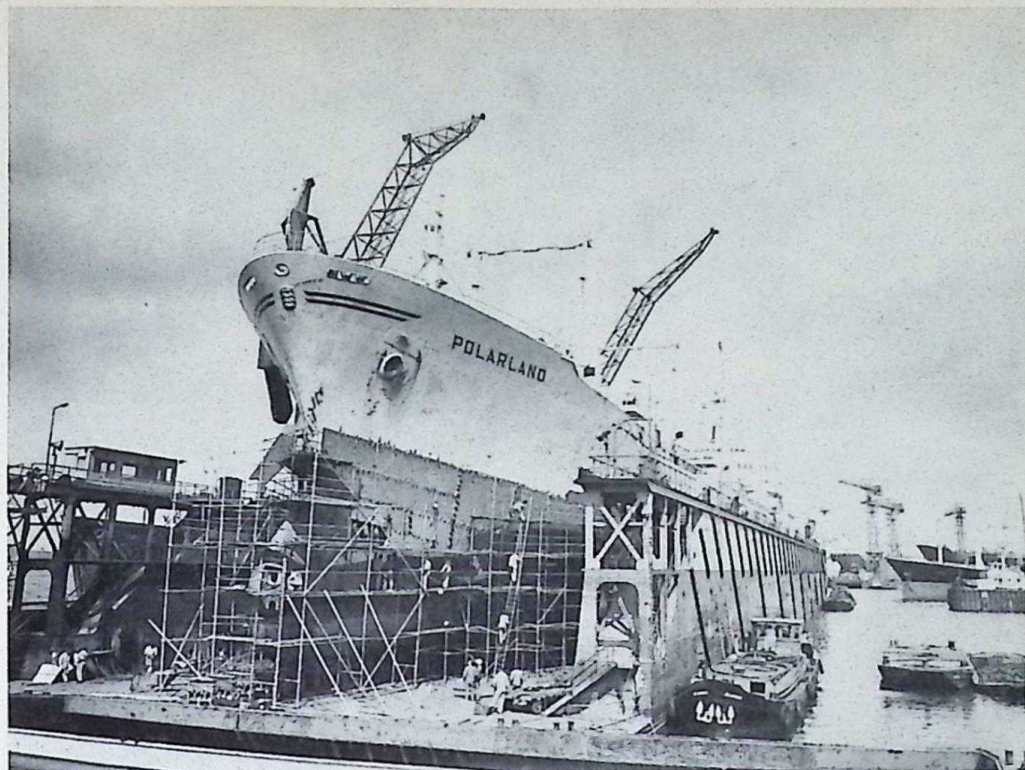
De transportsectie moest wachten op het transport van een sectie.

De schildpad gereed om weg te zwemmen.





26 mei 1976.



31 mei 1976.

Karweien, die speciale aandacht vroegen

Vlug, vlugger, vlugst

Toen de „Polarland” — een regelmatig aan onze werf verschijnend Noors schip — in Zuid-Amerika bij Rio de la Plata over de zeebodem schuurde en bovendien nog aanzienlijke ijsschade opliep, was er voor het arme schip nog maar één uitweg: gauw naar Bolnes.

Gedeukt en geteisterd was ze. Een troosteloos gezicht. Om alle ellende te verhelpen moest 54 ton staal vernieuwd worden, maar wegens verplichtingen elders moest dat wel in 15 opeenvolgende dage gebeuren. Van die 54 ton staal moest 28 ton aan de huidreparatie verwerkt worden, 7 ton aan de bodem en 19 ton aan de tanks.

„Neem het 4-jaars survey ook gelijk even mee”, zei de baas van het schip, „je hebt ze nou toch in dok zitten”.

„Oké, mijnheer, dat doen we”.

Ongelooflijk snel werd de Polarland gerepareerd. Doorlopend heerste in dok I grote bedrijvigheid en de branders zorgd voor een boeiend mini-vuurwerk. Met grote klappen vielen stukken afgesneden plaat op de dokbodem en anderen stonden dan klaar

om de ontstane gaten met gloednieuwe plaat af te dekken. Mooi karwei vonden onze mensen het. De eigenaar ook. Hij sprak er tenminste zijn grote tevredenheid over uit. Over de korte tijd werd niet gerept. Vind'ie normaal voor Boele.

Klapstuk of miskleun

We gaven U vorige maal een globale opsomming van het vele werk, dat aan het klapstuk „British Kiwi” moet gebeuren.

Snel moet gebeuren, anders wordt het geen klapstuk maar een miskleun. Ook hier ligt de levertijd op de grens van het nauwelijks haalbare. Tot nu toe hebben we gelijke tred gehouden met het plan de campagne, dat opgemaakt is. Op 14 juni ging het schip dok II in, dat hoofdzakelijk dienst doet voor de langlopende karweien. Ook de „British Kiwi” zal geruime tijd in dok II vertoeven, voornamelijk voor de inbouw van de Schottels.

Aan de buitenzijde van het schip valt niet veel van de grote bedrijvigheid te bespeuren omdat het meeste werk in het inwendige gebeurt. Alle sloop-

werk in de tanks is voor $\pm 80\%$ gereed en begonnen is met de „wederopbouw”. Het surveywerk is goeddeels klaar en in het schip vonden de voorbereidende constructiewerkzaamheden plaats voor de Schottels. Zodat de kokers hiervoor op 25 juni geplaatst konden worden.

Inbrengen van de kokers voor de Schottels.



Van onze diepzeeduik-afdeling

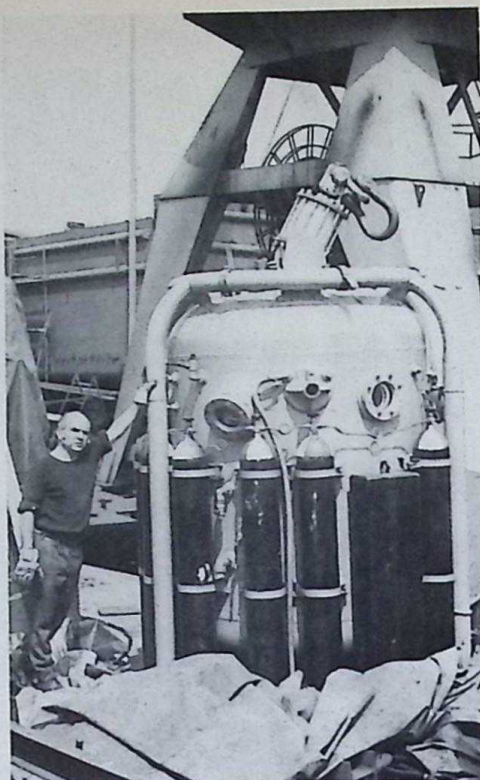
Sinds geruime tijd ligt al aan onze werf de Engelse trawler „Gadus”. We hebben hierover nog weinig berichtgeving gepleegd. Dat komt, omdat het lange tijd onzeker is geweest of de plannen van de opdrachtgever ja dan nee door zouden gaan. Die plannen waren op hun beurt weer afhankelijk van een ja dan nee-contract met één der oliemaatschappijen.

De zaak is nu rond en dat betekent, dat we de trawler geschikt moeten maken voor duikboot-moederschap. Vergelijkbaar dus met de „Capalonga”.

In hoofdzaken komt het „Gadus-karwei op het volgende neer:

a) we moeten een zg. moonpool op hartschip maken. Dat is, populair gezegd, een verticaal gat dwars door het hele schip om een duikerklok naar de zeebodem te kunnen laten zakken. Het gat is niet rond, maar heeft de vorm van een trapezium. Een en ander houdt verband met de vaarsnelheid. Bij deze moonpool moeten voorzieningen gemaakt worden voor de lancering van de duikerbel. O.a. worden een kraan en décompressie apparatuur geplaatst.

b) De „Gadus” krijgt een duikbootje aan boord voor zeebodemonderzoek-



Dit is de duikerklok van de „Gadus”, u getoond door J. J. Plaza Ruiz, in de wandeling genaamd Kung-Fu.

kingswerkzaamheden. Ook hiervoor moet een lanceerinrichting gemaakt worden.

c) Het schip krijgt een vierpunts-meersysteem. Dat betekent, dat op het voorschip twee nieuwe lieren geplaatst moeten worden en dat de twee bestaande vislieren op het achterschip gewijzigd zullen worden.

d) Het schip moet uitgerust worden met een computer-bediend dynamic positioning systeem d.w.z. als zeebodemonderzoek plaatsvindt, moet het schip boven de juiste plaats gehouden kunnen worden. Een boegschroef en een hekschroef zijn hiertoe al aangebracht.

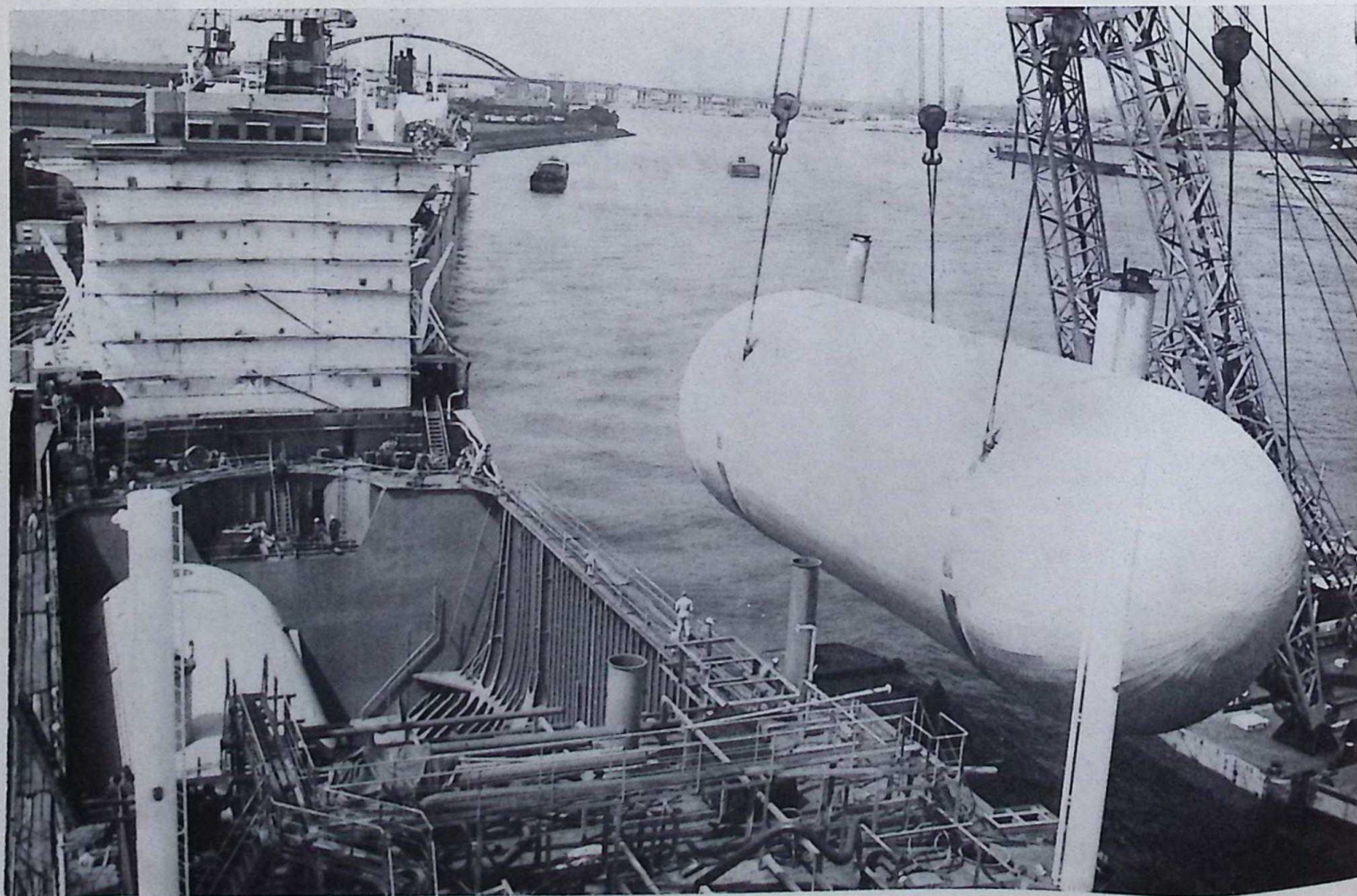
Volle buik

Bij al deze grote reparatie-opdrachten zouden we bijna uit het oog verliezen, dat er ook nog een „Pascal” aan de werf ligt.

De afleveringstijd, die aanvankelijk zo omstreeks mei lag, is opgeschoven naar augustus-september, omdat vertraging opgetreden is in de levering van de grote tanks.

Vrijdag 18 juni konden echter de nog resterende twee tanks geplaatst worden, waarmee de „Pascal” zijn buik behoorlijk vol kreeg.

Buikvulling.



Kans om op de „Venassa” te logeren is verkeken

Uiteindelijk is de „Venassa” dan toch maar naar Engeland vertrokken om aldaar in de wrede handen van slopers te vallen.

Daarmee kwam een eind aan alle speculaties omtrent de toekomst van het deerlijk gekortwiekte zeeschip. 't Is allemaal zo gegaan.

We kochten de „Venassa” met het doel om van het middendeel een drijvend dok te maken met bestemming Schiedam. De opzet was om na aankoop het schip gelijk door te verkopen aan een sloperij, die ons dan het middenschip kant en klaar voor de omtovering tot dok terug zou leveren.

Ten tijde dat deze kwestie speelde was er een aanvraag op de markt voor drijvende hotelaccommodatie voor offshore-doeleinden en dat bracht ons op de gedachte dat er wel eens een mogelijkheid in kon zitten om kop en kont van de „Venassa” voor dat doel aan te bevelen.

Dat was de reden waarom het schip niet meteen naar een sloper ging, maar dat wij zelf aan het werk gingen. Dat kwam trouwens bijzonder goed uit, want op dat moment sudderde de werkbezetting op een laag pitje. U weet dat nog wel.

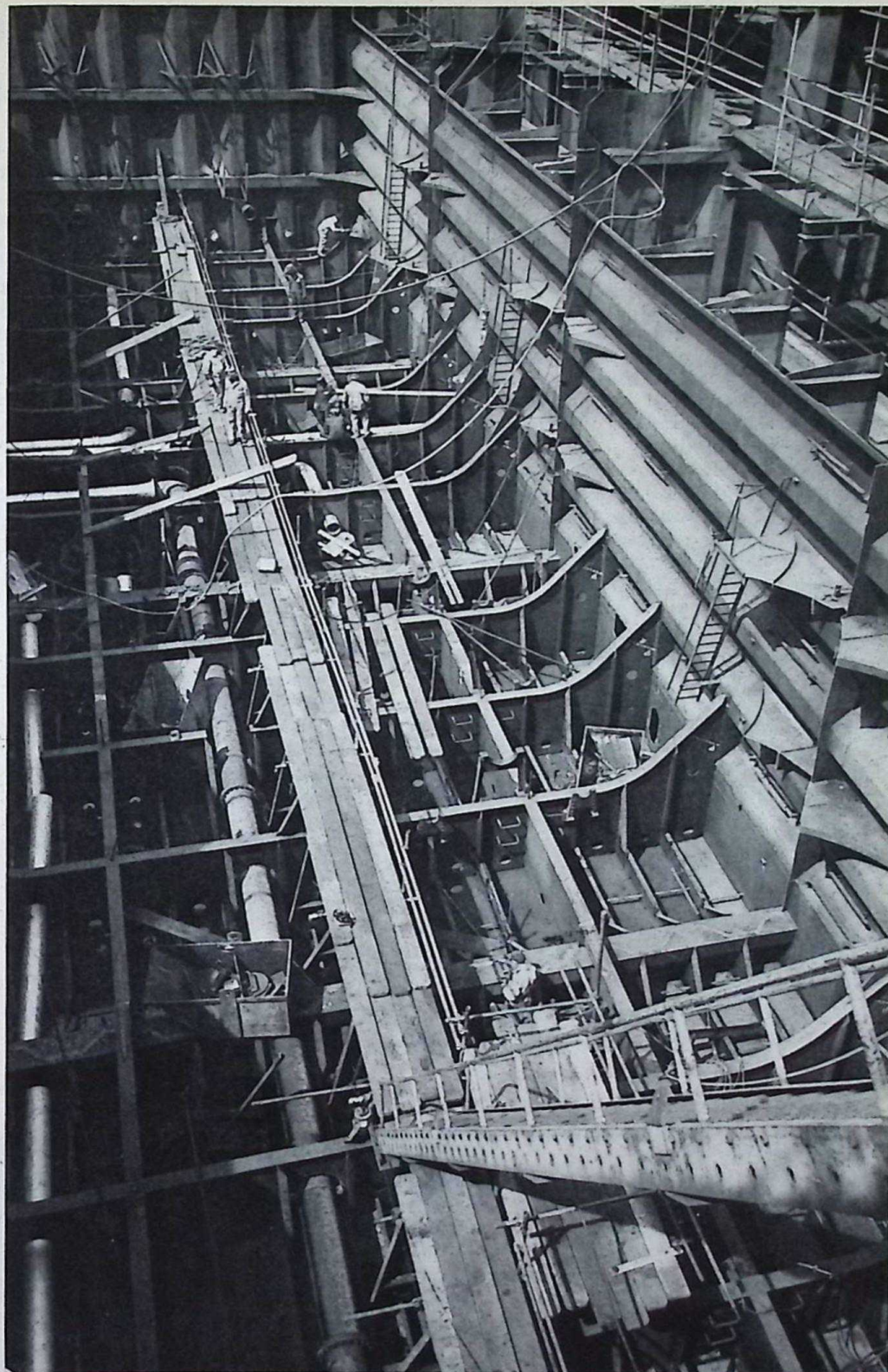
Hoe we het karwei aanpakten hebben we in de vorige uitgave uitvoerig omschreven. De lotsbestemming van de korte „Venassa” stond toen echter nog niet vast.

Welnu, noch de offshore-wereld, noch Boele's hengelsportvereniging zullen profijt trekken van de „Venassa”, want er bleek geen koper te vinden voor ons mini-zeeschip.

En daarmee was Venassa's lot bezegeld. Het droeve einde moest toch bij een sloper gezocht worden. En die vonden we in Engeland, omdat daar de beste prijs geboden werd.

Met één enkele sleepboot werd de „Venassa” — na een sleepreisje van 53 uur — behouden in de Engelse plaats Blyth afgeleverd.

Nu moeten we dat dok nog eventjes maken en klaar is Kees. De streefdatum van Kees ligt overigens op half oktober 1976. De bedoeling is, dat de Jong B.V. met het te maken dok de beschikking zal krijgen over een dok, dat een grotere afzinkdiepte kan



Hoe hieruit een dok moet groeien is ons voorlopig nog een raadsel.

aanbieden dan normaal. Dat wil zeggen: een dok van ongeveer 100 meter (zo lang wordt dit vierde dok) heeft normaal een afzinkdiepte van ongeveer 5 meter boven de blokken. Dok no. 4 echter 7.20 meter en dat wordt gedaan om zeeslepers en supplyboten — dus schepen met een verhoudingsgewijs grote diepgang — in dit dok te kunnen zetten. Dit soort schepen was

tot nu toe altijd verplicht om in een groot dok drooggezet te worden, want hun diepgang noopte daartoe.

De Jong B.V. zal hen te zijner tijd in staat stellen om een dok te nemen dat beter bij hun grootte past. Daarnaast kunnen natuurlijk alle andere soorten schepen — mits de 100 meter niet al te ver overschrijdend — van dok 4 gebruik maken.

Verslag jongerenreis 1976

Het reisdoel van de Jongerenreis was deze keer Luxemburg, waar wij met ongeveer 65 man naar toe gingen op de ochtend van de 25ste mei.

We vertrokken wat later dan de bedoeling was omdat één van de twee bussen een kapotte spiegel had, die echter snel op de werf gelast werd.

Dol enthousiast werd koers gezet naar onze eerste stopplaats, Brasschaat, net over de Belgische grens waar wij konden genieten van een bak koffie en een stuk cake of zoiets.

Na verloop van een half uurtje stegen we weer in onze bus en zetten koers naar Brussel. Tijdens onze rit daarheen was er volop stemming in de bussen. Een bandje werd opgezet en tussen de muziek door vertelde de chauffeur het één en ander over het Belgische land.

Ook de drie dames onder ons hadden het naar de zin daar zij volop in de belangstelling stonden.

In Brussel aten we ons twaalfuurtje waarna we mochten gaan stappen. Van deze gelegenheid werd druk gebruik gemaakt om diverse inkopen te doen, variërend van kaarten tot levensmiddelen.

Langzamerhand werd het tijd om ons weer in te schepen voor de laatste etappe naar Luxemburg.

Na enige uren toeren door het mooie Belgische landschap naderden we het Groothertogdom. Paspoorten behoeften niet voor de dag te komen, maar dat had ook niemand verwacht.

We zetten direkt koers naar ons logeeradres, nl. Remich, een 25 km ten z.o. van Luxemburg. Daar kwamen we \pm 7 uur aan. Precies op tijd bleek wel, want veel pijpbewerkers en enkele scheepsbouwers vielen nagenoeg van hun stokje van de honger. Gelukkig was er voldoende voor iedereen.

Na het eten konden we wat rond gaan hangen aan de bar die zich in ons logement bevond, omdat er nog het één en ander geregeld moest worden. We moesten nl. in twee hotels ondergebracht worden omdat er geen 65 man (en vrouw) in één hotel ondergebracht kon worden.

Toen dit eindelijk geregeld was en wij ons ter ruste begaven, kwamen verschillende personen, waaronder ondergetekende, tot de ontdekking dat niet alles zo fris en rein was als verondersteld.

Na een nacht vol geharrewar besloot de leiding dat we maar op moesten breken uit Remich en naar een ander hotel moesten uitkijken.

We belandden in de hoofdstad Luxemburg waar we een gids oppikten die ons rondleidde door de stad, zeer tot verdriet van onze chauffeur (gelukkig kon de gids niet bij het gaspedaal).

Na het middagmaal vertrokken we naar de staalfabriek in Esch-sur-Alzette. We moesten allemaal een groene helm op (veiligheidsvoorschriften). De rondleiding die we kregen was bijzonder interessant en leerzaam. Er werd dan ook druk gefotografeerd. Na deze rondleiding vertrokken we naar ons nieuwe hotel dat opperhoofd Maathuis in samenwerking met reisbureau Vermaat voor ons versierd had.

Alle lof daarvoor want dit was grote klasse. Onze nieuwe wigwam was nl. het Holiday Inn waar we de beschikking hadden over een zwembad, kamer met douche, t.v. en radio en niet te vergeten een voortreffelijk ontbijt en een uitstekend bed. 's Avonds gingen we passagieren in Luxemburg (tot 11 uur).

Gelukkig was iedereen op tijd in de bus terug zodat ook de chauffeurs van hun verdiende nachtrust konden genieten. De derde dag bezochten we het museum „de Slag van de Ardennen”, dat enigszins tegenviel, maar het natuurgebied Klein-Zwitserland maakte dit weer goed.

Deze avond mochten we weer de stad Luxemburg in, waar de diverse groepjes meestal weer naar dezelfde gelegenheden terugkeerden. De volgende ochtend stonden we om zes uur op om de terugreis te aanvaarden.

Na een bezoek aan de Grotten van Han reden we naar Baarle-Nassau, alwaar we ons afscheidsdiner gebruikten dat in één woord voortreffelijk was. Omstreeks half negen waren we terug in Bolnes vanwaar iedereen huiswaarts keerde.

Al met al mogen we terugzien op een geslaagde reis, mede dank zij de voortreffelijke leiding die het vaak niet gemakkelijk had.

Bij deze wil ik dan ook alle leiders en de ene leidster bedanken voor deze fijne reis, namens alle deelnemers.

Jan van der Welle

In groepen door de stad Luxemburg.



Uitwisseling van ervaringen (tweede van rechts Jan van der Welle — schrijver van het reisverslag).

Een stukje Turkije in de onderhoudswerkplaats

Dertien jaar geleden keerde Mustafa Emin Aydin zijn vaderland de rug toe.

Niet omdat hij zijn geboortegrond minachtte, o nee, verre van dat. Want ondanks het feit, dat hij in zijn eigen land schrijnende tekortkomingen en tegenstellingen zag en daaronder leed, is hij in hart en nieren een Turk gebleven. Hij adoreert zijn vaderland met zijn bonte historie.

Nee, Mustafa, die in 1973 in onze dienst trad, verloochent zijn land niet. Hij ziet wel de grote achterstand, die het bijvoorbeeld ten opzichte van een land als Nederland heeft. Reden, waarom hij uiteindelijk hier terecht kwam. Hij werd geboren in Görele, een plaatsje aan de Zwarte Zee — in het Noord-oosten van Turkije.

In zijn jonge jaren leerde hij lassen en fijnbankwerken. Met deze vaardigheden en met een grote mate van ijver scharrelde hij met een eigen bedrijfje de kost op. Slechte economische toestanden noopten hem echter zijn boeltje te verkopen.

In 1964 waagde hij de sprong. Met vrouw en vier kinderen emigreerde hij naar Nederland. Hij werkte enkele werkgevers af om uiteindelijk als lasser bij Boele te belanden. Omdat de kwaliteit van zijn ogen echter te wensen overliet moest hij het lassen opgeven en maakt zich nu in de onderhoudswerkplaats bij de electriciens verdienstelijk door volijverig alle voorkomende reparatiewerkzaamheden te verrichten.

Op een goeie dag stapte Mustafa naar zijn baas en vroeg hem vriendelijk of hij in de werkplaats een lamp op mocht hangen. „Lamp ophangen? Waarvoor?”

Het duurde wel een tijdje voordat Mustafa het allemaal in zijn gebrekkige Hollands uitgelegd had, maar het bleek dan, dat Mustafa ook in zijn vrije tijd niet stil kan zitten en dat hij thuis altijd bezig is met iets te maken. En bij voorkeur dingen, die hem sterk herinneren aan zijn vaderland, want — zoals gezegd — hij is een Turk in hart en nieren.

Hij maakt o.a. lampen. Turkse lampen, zoals die de gewijde ruimten van de moskeeën in Turkije versieren en verlichten. Lampen, die niet alleen plaats bieden aan lichtpunten maar ook aan bloemen en planten, die gerangschikt kunnen worden in daarvoor aangebrachte ringen.

Zo'n lamp hangt nu in de werkplaats en Mustafa voelt zich daar fijn bij. Een stukje Turkije in de werkplaats!

Op één werkstuk is Mustafa bijzonder trots. Het is een grote, manshoge staande lamp, of liever gezegd, een lampencomplex, die ongeveer de vorm

heeft van een kerstboom en bij hem thuis in Rotterdam-Zuid staat.

Voor ons zou het — bij de eerste aanblik — een protserig, wat kitscherig aandoend geval zijn, maar voor Mustafa als Turk en als gelovig Mohammedaan heeft zijn werkstuk meer betekenis dan uitsluitend verfraaiing van de kamer.

In de eerste plaats natuurlijk omdat hij er met eindeloos geduld zo vele uren aan werkte, maar vooral ook omdat



hij er een brok symboliek in verwerkte, die te maken heeft met zijn verering voor Turkije en met zijn geloof in Allah en zijn profet Mohammed. Het zou te ver voeren om de gehele „Kerstboom” op zijn symboliek te ontleden, want de meeste onderdelen vertellen — hoe simpel ook — een geschiedenis.

Het hoogste punt van de „boom” wordt gevormd door een buste van de in 1938 overleden president Kemal Atatürk, een man die voor Turkije van grote betekenis is geweest en als zodanig ge- en vereerd wordt.

De naam Atatürk betekent „Vader der Turken”. Mustafa plaatste zijn beeltenis centraal in de „boom”. Een aantal treden en spiralen — ook weer met een bepaalde betekenis — dragen die afbeelding van de grote president.



De Turkse „Kerstboom” in de Polderstraat te Rotterdam.

Turkse gezelligheid in de onderhoudswerkplaats (geheel rechts Mustafa).



Achter zijn hoofd is een kunstig smeedwerk aangebracht, dat bij nadere beschouwing de vorm heeft van een hart... „Ja”, verklaart Mustafa „Atatürk was de man met het grote hart”.

De stalen boom is verder uitgerust met een groot aantal elektrische lampjes, die afzonderlijk en in combinatie aan en uit floepen en ook dat schijnt weer een betekenis te hebben.

Mustafa is nu 56 jaar en op de vraag, of hij ooit nog wel eens naar Turkije terug zal gaan antwoordt hij ontkennend. Hij heeft hier zijn gehele gezin waarvan inmiddels 3 van de 7 kinderen een Hollandse echtgenoot hebben. En ze hebben het goed hier in Nederland.

Maar de mogelijkheid, om een vakantie in Turkije door te brengen sluit hij niet uit.

Want, hoe goed hij het in Nederland en in het bijzonder bij Boele ook naar zijn zin heeft, Mustafa blijft een Turk in hart en nieren.

Allerhande toestanden

Grote kotterbank in gebruik

In de machinefabriek werd in juni de nieuwe, grote

horizontale boor- en freesmachine in gebruik genomen. 't Is een bank, waarover wat capaciteit en moderniteit betreft nogal wat te vertellen valt, waarom we er in de volgende uitgave uitvoerig aandacht aan zullen besteden.



Vertrokken met meer dan 40 dienstjaren



L. Preesman



Adr. v. Vliet



T. A. Ringlever



C. Jongebreur



K. Nugteren

Afscheid van trouwe medewerkers

Opnieuw is een aantal medewerkers met pensioen gegaan.

Medewerkers, die meer dan veertig, ja zelfs meer dan vijftig jaren hun beste krachten aan het bedrijf gaven en nu, na het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd, afscheid namen van directie en kollega's.

In de afdeling houtbewerking/schilders gingen er zelfs in korte tijd vijf goede bekenden met pensioen:

D. Hoogendijk, I. de Kat, K. Nugteren, T. Ringlever en J. van Vliet.

In de ijzerwerkafdeling namen onze medewerkers L. Preesman en C. Jongebreur na een dienstverband van resp. 50 en 47 jaren afscheid.

Na 50 dienstjaren ging bij de Jong B.V. P. Erkelens met pensioen, van wiens jubileum in de maart-uitgave van het Boele Nieuws een reportage werd opgenomen.

Nog meer nieuws uit de machinefabriek

In de hoek achter de meetkamer heeft een poezenmoeder het leven geschonken aan vier poezenkinderen.

Moeder en kinderen maken het uitstekend dankzij de melk en kittekast, die hen van draaierszijde liefderlijk wordt verstrekt.



Over poezen gesproken...

Eén onzer kollega's betrapte zijn poes, toen deze in een jolige bui stiekum een trekje wilde roken. Het bekwam haar slecht en ze besloot terstond om de nare smaak te verdrijven met een hartig hapje.



Lasdiploma's

Op maandagmiddag 21 juni 1976 vond in de kantine een bijeenkomst plaats, waarbij diploma's en getuigschriften werden uitgereikt aan een aantal lassers, die zich zover hadden ontwikkeld, dat zij met succes examen konden doen voor een lasdiploma.

De bijeenkomst werd geleid door de heer G. J. Cieraad en na een toespraak reikte hij de volgende diploma's uit:

Gronddiploma:

P. Aupperlee, A. van Beek, K. T. Bosma, J. C. de Haas, A. T. Ham, W. H. Peters, P. M. Volmer.

Praktisch examen „Gronddiploma”:

P. M. Jufuway, F. Mazucco.

Getuigschriften Booglassen EB (staal) van het Nederlands Instituut voor Autogene Metaalbewerking:

M. Eker, J. van der Steen, E. A. W. Stekkinger, A. C. Vinke, H. de Vries.

Getuigschrift T.I.G. lassen TDr (r.v.s.) van het Nederlands Instituut voor Autogene Metaalbewerking:

F. de Heer.

Constructielassen:

B. van der Hoek.

Boele en de Pinkstermarkt

Over gebrek aan belangstelling had de Boele-stand op de Ridderkerkse Pinkstermarkt van 5 juni jl. niet te klagen. De hele dag door ver-

drongen zich aanhoudend bezoekers om de modellen en foto's te bekijken.

Op een gegeven moment moest de politie ruim baan maken om onze Minister van Buitenlandse Zaken, de Griekse ambassadeur en de burgemeester gelegenheid te geven om ook kennis te nemen van de grootse artikelen, die in Bolnes worden gemaakt. Ze vertoefden geruime tijd in onze „kraam” en dat kwam natuurlijk in onze kraam te pas.

Minister Van der Stoep in gesprek met de heer Bovenhoff.



Nog een markt

We deden aan nog een markt mee. Lang niet zo gezellig als onze eigen Pinkstermarkt, maar wel een ietsje belangrijker. Het was de OTC-tentoonstelling in Houston, waar de fabrikanten uit de gehele wereld laten zien wat ze aan offshore doen.

Wij lieten o.a. de „Ocean Builder I” en de „Pascal” zien en dat zijn mooie blikvangertjes.

Schrale oogst uit ideeënbus

Zowel in kwantiteit als in kwaliteit heeft de ideeënbus de laatste tijd niet op de wereldranglijst gestaan. Wat de kwaliteit betreft is dat niet erg.

Want — ook al kan een idee geen genade vinden in de ogen van de commissie — de inzender heeft in ieder geval blij gegeven over een bepaald probleem gepekerd te hebben. Dat wijst altijd op gezonde interesse in het werk, en op een positieve instelling.

Dat is heel wat waard. Een idee-inzending is op zichzelf dus altijd een goede zaak. Ook al blijkt het idee geen idee te zijn of minder goed bruikbaar.

Daarmee is tevens verklaard dat het geringe aantal inzendingen wel teleurstellend is. Raken we uitgeput? Zijn we uitgepiekerd? Is er niets meer voor verbetering vatbaar? Hebt u echt scherp opgelet? Een goede raad: blijf altijd positief staan ten opzichte van werk-

verbetering. Nooit toegeven aan sleur, want dat is geestdodend. En wellicht hebt u op een goede dag een ingeving. En dan inzenden natuurlijk. Onder het motto: niet geschoten is altijd mis.

Hier zijn de laatste resultaten.

Inzender: D. T. van Halem.

Voorstel: Een nieuwe methode om op eenvoudige wijze en met bestaande hulpmiddelen het tijdrovende opwinden van lijnklossen te verbeteren.

Commentaar: een goed bruikbaar voorstel, dat beloond wordt met f 75,—

Inzender: J. Saly.

Voorstel: onderdelen van secties merken door middel van een stalen band.

Commentaar: Stuit op te veel praktische bezwaren.

Aanmoedigingspremie f 25,—

Inzender: J. C. van Bogge-len.

Voorstel: het plaatsen van verkeersborden bij poort 1.

Commentaar: Dit kan geen idee genoemd worden.

Aanmoedigingspremie f 25,—

Zomeravond bedrijfsvoetbal competitie 1976



Uitslagen:

Boele 4	— Bakker	2—1
Boele 5	— Verolme 2	0—1
v/d. Wetering	— Gem. Pers. 1	3—0
Boele 1	— G.S.S.	7—0
Boele 3	— Matab Smit	1—2
Boele 4	— Everts	2—1
Boele 2	— Electro 1	1—4
Boele 5	— Electro 2	0—7
v/d. Wetering	— Boele 2	3—2
Boele 4	— Bakker	1—0
Boele 3	— v/d. Vliet	3—1
Boele 1	— Verolme 1	6—2
Boele 5	— Verolme 2	0—2
Boele 4	— Electro 2	0—1
Boele 2	— Gem. Pers. 1	0—6
Boele 1	— G.S.S.	0—1
v/d. Wetering	— Electro 1	3—1
Boele 3	— de Veer	0—2
Boele 5	— Everts	1—3
Boele 2	— Gem. Pers. 1	1—1

Standen t/m 20-6-76

Afd. A		Afd. B	
Onderwijzers	9—14	Electro 1	9—15
Boele 1	8—12	v/d. Wetering	8—13
v. Splunder	8—10	Gem. Pers. 1	10—11
G.S.S.	10—8	Gr. e/v. Vliet	9—7
v. Dam	10—6	Boele 2	9—4
Verolme 1	9—4	Contact	9—4
Afd. C		Afd. D	
Matab Smit	9—13	Electro 2	10—18
Gem. Pers. 2	10—12	(Kamp.)	
de Veer	9—10	Everts	10—11
Schram	8—9	Boele 4	8—10
v/d. Vliet	10—6	Bakker	9—9
Boele 3	8—4	Verolme 2	9—5
		Boele 5	8—1

DRESSER TOERNOOI

Spaans elftal

Uitslagen:

Boele	— G.E.B. Eindhoven	0—2
Boele	— Boelwerf Temse	0—3
Boele	— G.E.B. Oss	1—0
Boele	— Smit Nijmegen	0—2

Eindstanden:

Smit Nijmegen	4—8
Boelwerf Temse	4—6
G.E.B. Eindhoven	4—3
Boele	4—2
G.E.B. Oss	4—1

Nederlands elftal

Uitslagen:

Boele	— Limagas Heerlen	0—0
Boele	— G.E.B. Maastricht	0—0
Boele	— G.E.B. Rozendaal	5—1
Boele	— Obragas Helmond	2—1

Eindstanden:

Limagas Heerlen	4—6
Boele	4—6
G.E.B. Maastricht	4—4
Obragas Helmond	4—4
G.E.B. Rozendaal	4—0

VRIENDSCHAPPELIJKE WEDSTRIJDEN

Spaans elftal	— R'dam-Schiedam	1—1
Boele	— Wortington	12—2
Spanj. Getr.	— Spanj. Ongehuwde	1—0
Boele	— Bolnes	2—3



Het touwtrekken was als altijd een attractie voor deelnemers en kijkers.



Sportdag 1976 weer een geslaagd festijn

De jaarlijkse sportdag van de bedrijfsschool had ook dit jaar weer, dank zij een goede voorbereiding van de sportdagcommissie, een vlot verloop. Ook het weer werkte mee, zodat van een geslaagde dag gesproken kan worden.

De heer G. J. Boele opende de dag, waarna de gebruikelijke onderdelen op sportieve wijze werden afgewerkt. Hoogtepunt was als vanouds de traditionele voetbalwedstrijd tussen scheepsbouwers en lassers. De ploegen wogen goed tegen elkaar op. Pas tegen het eindsignaal viel de beslissing. Een dieptepass uit het centrum zoefde naar het doel van de lassers.

De keeper beoordeelde de situatie even verkeerd en met een ongelooflijke kopbal scoorde Ko van 't Geloof 1-0 voor de scheepsbouwers.

De prijsuitreiking werd verricht door adjunct-directeur, de heer G. Bovenhoff. De uitslagen waren als volgt:

INDIVIDUELE PRIJZEN:

100 meter hardlopen

- | | |
|--------------------------------|----|
| 1e prijs M. K. T. van Veen | SB |
| 2e prijs A. van de Nieuwendijk | SB |
| 3e prijs K. van 't Geloof | SB |

hindernisbaan

- | | |
|------------------------|-----|
| 1e prijs A. de Man | LA |
| 2e prijs C. de Pauw | PIJ |
| 3e prijs F. J. Wullems | MB |

hoogspringen

- | | |
|-----------------------------|----|
| 1e prijs W. van den Ochtend | LA |
| 2e prijs W. A. C. Everling | LA |
| 3e prijs J. E. Klaiber | LA |

krachtbal

- | | |
|----------------------|-----|
| 1e prijs A. Werner | SB |
| 2e prijs R. Meuleman | PIJ |
| 3e prijs A. de Man | LA |

doelschieten

- | | |
|-----------------------------|----|
| 1e prijs C. Nugteren | SB |
| 2e prijs A. van Koten | MB |
| 3e prijs A. C. van Overweel | SB |

PLOEGENPRIJZEN:

Estafette: Pijpenbewerkers

Touwtrekken: Scheepsbouwers

Volleybal: Scheepsbouwers

Footvolley: Scheepsbouwers

Basketbal: Scheepsbouwers

Voetbal: Scheepsbouwers

Uitslag Scheepsbouwers—Lassers 1—0

SB = scheepsbouwers

MB = machinebankwerkers

LA = lassers

PIJ = pijpenbewerkers

Prijsuitreiking door adjunct-directeur G. Bovenhoff, geassisteerd door Wim Kranendonk (l.), voorzitter van de sportdagcommissie.



Verslag van de voortzetting op 3 juni 1976 van de op maandag 17 mei 1976 gehouden Ondernemingsraadsvergadering

Aanwezig: de heren Joh. Boele, voorzitter, de gekozen leden, de heren M. J. de Bel, M. G. W. ten Bosch, H. Dokter, A. Euwijk, Joh. Harreman, M. Hollander, W. H. Langestraat, W. Pottuit, J. van Sinderen, L. Teeler, P. Tuk, secretaris, R. Veerman, A. Verschoor, B. L. de Weerd, B. Westerbeek.

Namens de Jongerencommissie waren aanwezig de heren A. Eekhof en J. M. Jacobs. Voorts de heer G. J. Cieraad, de heer J. Th. Küppens Groot, notulist.

Te 09.45 uur heet de voorzitter alle aanwezigen welkom. Hij meende ter afhandeling van enkele zaken de vergadering van 17 mei j.l. vandaag een korte voortzetting te moeten geven.

De voorzitter deelt allereerst mede, dat tijdens de aanstaande vakantie van de bedrijfsarts de Bedrijfsgeneeskundige Dienst door een vrouwelijke arts zal worden waargenomen.

De voorzitter bericht dan over de huisvestingsmoeilijkheden, welke onze jongeren de eerste dag van hun verblijf in Remich (Luxemburg) ondervonden; hij spreekt zijn waardering uit over de wijze waarop de heer Maathuis stappen ondernam om tot een oplossing van de moeilijkheden te komen; waardering is er ook voor de activiteiten van de firma Vermaat, die geleid hebben tot het onderbrengen van de deelnemers in het Holiday Inn Hotel in de stad Luxemburg.

Ondanks de moeilijkheden aan het einde van de eerste dag heeft hij, zo zegt de voorzitter de indruk gekregen, dat de reis overigens zeer succesvol is verlopen. Omtrent het verkrijgen van een nieuwe opdracht zijn, zo zegt de voorzitter, nog besprekingen gaande.

De voorzitter stelt nu de nota d.d. 31 mei 1976 inzake het groepsvervoer ter discussie. De secretaris zegt, dat de gekozen leden beslist niet afwijzend staan tegenover de pogingen om tot kostenbesparingen te komen; zij hebben volledig begrip voor de noodzaak om tot besparing van kosten te geraken.

Moelijk is het voor hen en ook voor vele van de medewerkers te aanvaarden dat er allereerst en juist op het groepsvervoer bezuinigd gaat worden. Volgens hen bevordert dat beslist niet het arbeidsklimaat. Daarbij nog te bedenken dat tal van bedrijven een dergelijk vervoer gratis verzorgen. De gekozen leden vragen zich af, of niet eerst op andere kosten bezuinigd kan worden; wordt er ook op andere terreinen al bezuinigd?

Men beschikt over weinig financiële gegevens, zodat moeilijk daaromtrent een oordeel gevormd kan worden. Huns inziens behoeft het niet direct in het groepsvervoer gezocht te worden; in het transport op de werf en in de afdeling koperslagerij b.v. kunnen ook ongetwijfeld kostenbesparingen bereikt worden.

Het is de gekozen leden ook opgevallen, dat een veel te groot aantal, ca. 30, van onze bedrijfswoningen al geruime tijd leeg staat. Betekent dat niet een verlies? Derven

wij daarvoor niet een groot bedrag aan inkomsten?

Zijn de regelingen, die bij onze dochterondernemingen gelden met de onze in overeenstemming?

Gemeend wordt, dat er bij D. v. d. Wetering per vier weken f 82,— bruto meer wordt betaald.

De secretaris meent, dat wij zo langzamerhand wel concreter over een Centrale Ondernemingsraad kunnen gaan denken.

Voorts vraagt hij, wat er precies met punt 4 op pagina 2 van de nota inzake het groepsvervoer wordt bedoeld.

De gekozen leden blijven van mening, dat het groepsvervoer niet beperkt moet worden; ook niet het groepsvervoer in de naaste omgeving van het bedrijf. Overigens willen zij zich voor wat betreft de verdere ontwikkeling van de eigen bijdrage houden aan het destijds in de regeling sub I.5 vastgelegde.

In zijn antwoord wijst de voorzitter er op, dat reeds op tal van terreinen geruisloos maatregelen zijn doorgevoerd, waardoor kostenbesparingen bereikt worden. De heer Bovenhoff zou zeker meer gedetailleerd daaromtrent kunnen berichten. Ongetwijfeld kunnen op nog meer terreinen besparingen bereikt worden. Het transport op ons bedrijf b.v. is nog lang niet ideaal.

De bedoeling van bedoeld punt 4 is aan te geven, dat wanneer grotere groepen van onze medewerkers t.z.t. bij Scheepsreparatiebedrijf de Jong in Schiedam werkzaam zijn, zij op dezelfde tijd met de werkzaamheden dienen te beginnen als hun collega's aldaar.

Er zullen uiteraard daartoe dan afspraken gemaakt en regelingen getroffen dienen te worden.

Ten aanzien van een Centrale Ondernemingsraad is de voorzitter van mening, dat die zaak zo complex is, dat daaromtrent zeker nog langer nagedacht zal moeten worden.

Omtrent de opmerking over onze leegstaande woningen zegt de voorzitter, dat een aantal van 30 zeker hoog is. Een zekere leegstand is onvermijdelijk; altijd zullen wij over een aantal woningen moeten kunnen beschikken om in voorkomende gevallen — aanstelling van nieuwe medewerkers b.v. — deze te kunnen aanbieden.

Ook de heer Cieraad is van mening, dat een leegstand van 30 woningen wel groot is. Boele stelt zich gaarne slagvaardig en ook positief op als het er om gaat indien nodig hulp te bieden. Bijgedragen werd b.v. aan een snelle oplossing van het huisvestingsprobleem van de twee gezinnen, die onlangs in Ridderkerk door een gasontploffing werden getroffen.

Mogelijk dat een aantal Spaanse medewerkers, gezien de voorgenomen wijziging in de met hen gesloten contracten, hun gezinnen naar hier laten overkomen. Een deel van onze leegstaande woningen zou daardoor weer bewoond raken.

Intern hebben wij ons al beraden wat gedaan kan worden om de leegstand te doen verminderen.

Wij zouden b.v. ook kunnen besluiten om aan medewerkers, die in verband met hun huwelijk een bedrijfswoning zouden willen

huren, een dergelijke woning ter beschikking te stellen, iets wat wij tot op heden nog niet deden.

De ontwikkeling wordt voortdurend nauwgezet beoordeeld. Mocht in de naaste toekomst de te grote leegstand ook na ontwikkelingen zoals hierboven toegelicht, niet tot het gewenste resultaat leiden, dan zullen ook andere oplossingen overwogen worden. Desgevraagd deelt de voorzitter mede, dat voor de reiskostenvergoedingen, die bij de dochterondernemingen worden gegeven, de uitgangspunten dezelfde zijn als die, die bij ons gelden. Bij Scheepsreparatiebedrijf de Jong wordt slechts in beperkte mate deze regeling gehanteerd; de meeste medewerkers wonen betrekkelijk in de naaste omgeving van het bedrijf en komen per fiets of bromfiets of met het openbaar vervoer naar het bedrijf. Van groepsvervoer is hier geen sprake.

Bij D. v. d. Wetering is er in beperkte mate voor medewerkers, die in Rotterdam-Noord wonen, sprake van groepsvervoer en wel via het Centraal-Station naar het bedrijf v.v. De overigen maken geen gebruik van enig door het bedrijf georganiseerd vervoer.

Gezien het feit, dat de laatste halte van het openbaar vervoer nog altijd 20 - 25 minuten gaans van het bedrijf af ligt en die medewerkers in hun werk zeer ambulant zijn, zijn zij ook veel meer op eigen vervoer aangewezen.

De regeling bij D. v. d. Wetering is daarom mede geënt op het gebruik van eigen vervoer.

Desgevraagd deelt de voorzitter mede, dat het stuk aangaande de timmer- en schilderswerkplaatsen en waarvan op 17 mei j.l. sprake was, nog niet gereed is.

Tal van kostenposten, zo gaat hij verder zijn al kritisch bekeken en er zijn ook maatregelen getroffen om tot besparingen te komen.

Omtrent het groepsvervoer, zegt de heer Cieraad nog, dat wij ons in eerste instantie algemeen de vraag gesteld hebben, moet het groepsvervoer binnen een straal van ca. 5-7 km. gehandhaafd blijven?

Dan zijn er medewerkers, die binnen die afstand geen gebruik maken van het groepsvervoer, voor hun vervoer zelf kosten hebben, maar daarvoor geen vergoeding ontvangen; dat is toch eigenlijk niet billijk tegenover die medewerkers, die binnen dezelfde afstand wonen en wel van het groepsvervoer gebruik maken.

Een der gekozen leden merkt op, dat wanneer bedoeld groepsvervoer zou worden opgeheven, wij met nog grotere parkeerproblemen in de omgeving van het bedrijf moeten rekening houden. Voorts vraagt hij zich af, of het openbaar vervoer wel voldoende vervoersplaatsen aan te bieden heeft.

De voorzitter zegt, dat er wel degelijk begrip is voor de argumenten van de gekozen leden en hij neemt aan, dat deze ook begrip opbrengen voor de noodzaak, dat wij absoluut tot kostenbesparingen moeten komen.

Wij zitten nu hier met afwijkende menin-

gen. Opnieuw zal er beraad moeten zijn wat verder te doen.

VAKANTIE 1977

Gebleken is, zegt de voorzitter, dat het merendeel van onze medewerkers in het tijdvak van 1 juli tot 15 augustus 1976 met vakantie gaat. Van bedrijfszijde is een stuk vrijheid in de bepaling van het tijdvak van de vakantie gegeven; van die vrijheid is op verantwoorde wijze gebruik gemaakt.

De voorzitter vraagt de gekozen leden of eenzelfde gedragslijn voor het volgende jaar kan worden gevolgd of dat teruggekeerd moet worden naar de vaststelling van een vaste vakantieperiode.

De secretaris antwoordt, dat de voorkeur wordt gegeven aan een vrije keuze aangezien gebleken is dat het kan; immers, er is

een goede spreiding bereikt en in die gevallen waar dat nodig was zijn wij individueel tot goede afspraken gekomen.

VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN GEKOZEN LEDEN

De secretaris vraagt of het algemeen borst-onderzoek voor medewerkers, die niet aan het periodiek geneeskundig onderzoek deelnemen, nog doorgang vindt.

De voorzitter antwoordt bevestigend; alleen een datum is voor bedoeld onderzoek nog niet bepaald.

Op de vraag hoe het komt dat in een aantal gevallen het salaris later op bankrekeningen is bijgeschreven dan voorzien antwoordt de voorzitter, dat te zullen laten nagaan.

Naar de mogelijkheden van verdere uit-

breiding van kantine-voorzieningen gevraagd, deelt de voorzitter mede, dat er reeds plannen en een begroting zijn uitgewerkt. De heer Breeman zal de door hem eerder gevraagde en nu ingediende tekeningen beoordelen.

De voorzitter laat dan de gekozen leden weten gaarne bereid te zijn de uiteenzetting, die hij voor hen op 17 mei j.l. gaf omtrent de samenstelling van begrotingen voor onze daarin geïnteresseerde medewerkers te willen herhalen.

Gezien de noodzakelijke werkbezetting zouden die voordrachten (waarschijnlijk twee) in aansluiting aan de werktijd kunnen worden gehouden. Overigens zal nu worden nagegaan op welke wijze dit geregeld kan en bekend gemaakt zal worden.

Niets meer aan de orde zijnde sluit de voorzitter te 11.15 uur de vergadering.

Personalia

Boele B.V.

JUBILEA: 25 jaar

6-8 A. Kuiper adjunct-directeur

JUBILEA: 40 jaar

24-8 A. Tamerius voorman ijzerwerkers

IN DIENST GETREDEN ZIJN:

11-5 A. C. van der Giessen bedrijfsassistent
31-5 C. Mudde Techn. hoofdass. tekenk. Scheepsb.

UIT DIENST GETREDEN ZIJN:

14-5 G. N. Davison koperslager
14-5 Mej. A. E. Hameetman typiste Rek.afd.
28-5 M. v. d. Blom elek. lasser
28-5 C. G. Hidalgo Garcia Morales koperslager
31-5 Mej. L. M. Leenheer typiste Rek.afd.
31-5 J. Koster halkraanmachinist
31-5 W. v. d. Graaf brander
31-5 M. Exposito Moreno rep. ijzerwerker
11-6 Mevr. E. A. Vermeer-Koppelaar typiste Rek.afd.

DE DIENST VERLATEN HEBBEN I.V.M. VERVROEGD PENSIOEN:

31-5 J. Broere onderh. bankw./corveeër
31-5 A. L. v. d. Ven telefonist Transp.

GEPENSIONEERD:

7-5 I. de Kat mag.bed. schilders
14-5 C. Jongbreur profiel spantenb.
26-5 D. Bootsma aan-/afbouwer

GEBOREN:

16-4 Sara, dochter v. dhr. en mevr. J. Ruiz Rosa-Marin Rincon.
28-4 Laura, dochter v. dhr. en mevr. F. Kroon-de Reuver.
6-5 Martinus Maria, zoon v. dhr. en mevr. J. Pajmans-Geleijns.
11-5 Hendrik Willem, zoon v. dhr. en mevr. D. v. d. Wilt-v. d. Linden.
13-5 Eduardo, zoon v. dhr. en mevr. L. Martinez Quintana-Herrera Trujillo
14-5 Antonio, zoon van dhr. en mevr. A. Fernandez Aragon-Oliva Dionisio.
22-5 Jeffrey John, zoon van dhr. en mevr. H. Lemon-van der Spoel.
22-5 Geertrui Evelien, dochter van dhr. en mevr. A. W. van der Pol-van Es.
10-6 Paul en Heidy, resp. zoon en dochter v. dhr. en mevr. J. Steverink-Scholten.

GEHUWD:

4-6 Mej. A. M. E. Kalle met dhr. C. M. Raaijmakers.
4-6 Dhr. G. J. Bevaart met mej. S. van Meggelen.
11-6 Dhr. J. van der Steen met mej. L. Sommer.

IN MEMORIAM

Zeer tot ons leedwezen vernamen wij dat de heer

C. HEUSER

op 60-jarige leeftijd op 8 juni j.l. na een ziekbed van vele maanden overleed.

Op 19 mei 1952 trad hij in onze dienst en was sedert september 1968 als kras hellingschippers werkzaam. Wij wensen zijn vrouw en verdere familie de kracht toe dit verlies te kunnen dragen.

18-6 Mej. A. J. Krabbendam met dhr. J. de Jonge.

18-6 Mej. A. Waardenburg met dhr. C. de Kreek.

De Jong B.V.

IN DIENST GETREDEN ZIJN:

31-5 J. Arabit Gimenez kraanmachinist

UIT DIENST GETREDEN ZIJN:

14-5 M. Voets elek. lasser
14-5 A. Mercan hakker
31-5 J. J. Rodoe bankwerker

D. v.d. Wetering B.V.

UIT DIENST GETREDEN ZIJN:

30-4 G. de Ronde elek. lasser
14-5 A. Paci bankwerker

GEBOREN:

18-5 Martin, zoon v. dhr. en mevr. J. P. de Boer-Ouwens.

IN MEMORIAM

Op 1 april 1976 overleed de heer

A. BAAS

die gedurende 53 jaren als draaier bij ons werkzaam is geweest.

Op 24 april 1976 is overleden de heer

M. EVERS

Op 8 november 1925 in dienst getreden was hij als timmerman bij ons werkzaam.

Zij hebben gedurende een groot aantal jaren hun beste krachten aan ons bedrijf gegeven. Hun familieleden wensen wij de sterkte toe het verlies te dragen.

VERJAARDAG KONINKLIJK HUIS:

5-8 H.K.H. Prinses Irene.