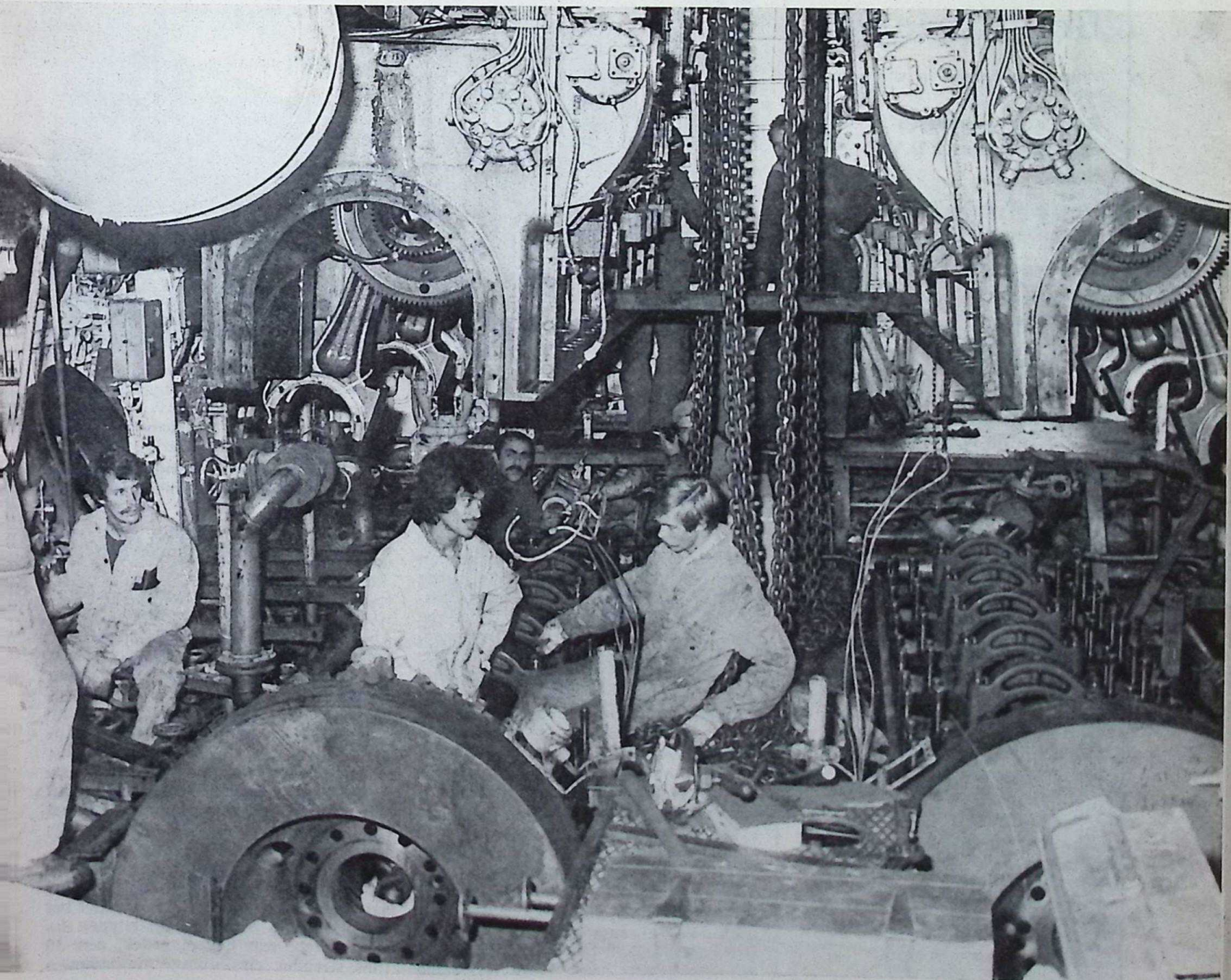


Boele-nieuws

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



NOVEMBER 1977 No. 202





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**

Hoofdredacteur:

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:

Bij de „opgehangen” hoofdmotoren van de „Cypress”.

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

Druk:

Benedictus - N.D.U. - Rotterdam

Nieuws van het bedrijf

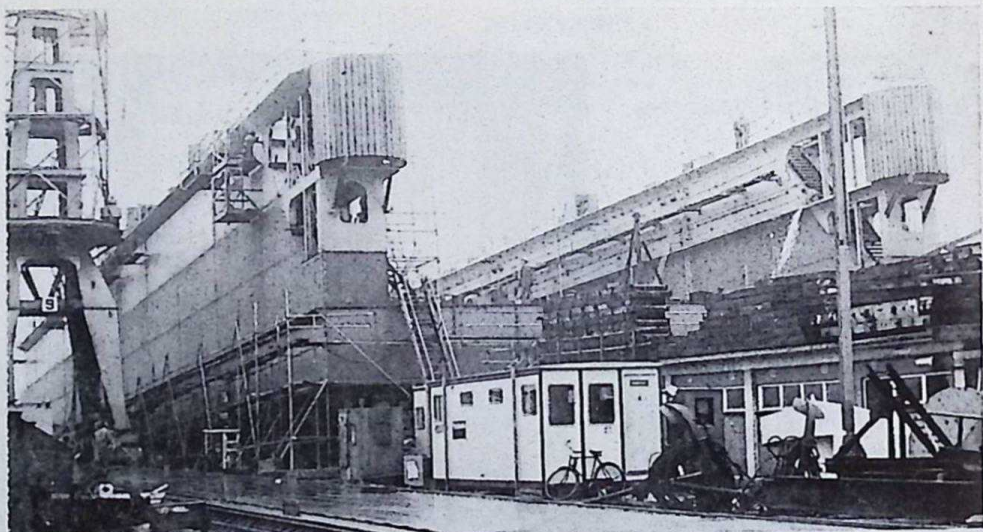
Na het verschijnen van de oktober-uitgave van Boele-Nieuws deden zich een aantal feiten voor die beslist in het kader van het bedrijfsgebeuren dienen te worden vermeld.

Dat is in de eerste plaats de mededeling op 24 oktober jl., dat Ir. O. J. van der Vorm tot directeur van ons bedrijf werd benoemd. De indiensttreding zal eind februari 1978 plaats hebben, waarom we nog even wachten met de heer Van der Vorm via ons blad aan u voor te stellen. Dat bewaren we tot de volgende uitgave.

de boeking van de opdracht op het mededelingenbord of de boot prikte haar neus langs dok I om glimlachend de haven binnen te varen.

„Dag Star Canopus, wat mag ik voor u doen?” zeiden wij.

„Heel wat” zei Canopus en stak van wal: „Ik heb vanaf mijn geboorte in 1976, gevaren als bevoorradingschip. Mijn ouders, Star Offshore Services, wilden dat zo. U kent ze vermoedelijk wel, want een tijdje geleden is mijn zus Star Pisces ook hier geweest. Nou, mijn ouders dus vinden dat ik langzamerhand de leeftijd



Slapte

Een minder prettige constatering is, dat ook op ons bedrijf de algemene teruggang van de economische toestand zich deed gevoelen, met name in de reparatiesector.

De nieuwbouw kan weliswaar nog vooruit met het dok voor Indonesië (tewaterlating gepland op 24 november), maar het aanbod voor reparatie was ronduit slecht. Er valt geen prognose te maken hoe deze situatie zich verder zal ontwikkelen. Des te belangrijker is het, dat we er in geslaagd zijn enkele langlopende opdrachten in de wacht te slepen. Dat is in de eerste plaats de reeds eerder vermelde verlenging van de Docklift 2, waarvoor de middensectie inmiddels gereed staat op de nieuwbouwhelling. De sectie zal als een schip „glijdend” tewatergelaten worden, maar het tijdstip is nog niet bekend. De aankomst van de Docklift 2 is namelijk uitgesteld tot half december. We laten de sectie daarom maar zitten waar ze zit en verroeren haar nog niet.

Star Canopus

Anders is het met de „Star Canopus”. Die heeft meer haast. Nauwelijks stond

Het Indonesische dok een maand vóór de tewaterlating.

heb om iets anders te gaan doen. Iets beters. Ze willen dat ik:

- hulpschip of — zo u wilt — moederschip bij duikwerkzaamheden op zee wordt
- dat ik tevens werkschip word voor reparatie en onderhoudswerk aan pijpleidingen
- en dat ik ook nog eens een keer brandbestrijdingsschip word.

U voelt dat ik met mijn scheepsoren stond te klapperen, want dat betekent natuurlijk een grote operatie. Er waren heel wat chirurgen, die de operatie wilden doen, maar uiteindelijk ben ik op aandrang van mijn zus hierheen gekomen. Zij had goeie ervaringen, zei ze. Nou hoop ik maar, dat jullie mij net zo secuur en vlot helpen als mijn zus, want het volgende moet in hoofdzaak met me gebeuren:

Aanbrengen van:
een 800 h.p. boegschroef, een vierpunts meersysteem, een 100 tons dekkraan, een systeem om een duikerklok door het schip naar de zeebodem te kunnen laten zakken, een heliporterdek, een 50 tons sleeplier en 2 brandbluskanonnen



Een leuke reparatie was die van de sleepboot „Harmonie”.

met elk een capaciteit van 3000 m³ water per uur.

Verder moet de accommodatie aangepast en uitgebreid worden ten behoeve van de specialisten aan boord en het schip zal uitgerust worden met een computer-bediend systeem om het schip gedurende haar werkzaamheden op één en dezelfde plaats te houden. (dynamic positioning system).”

Cypress

We willen graag nog terugkomen op een reparatie, die onverwachte voeten in aarde heeft gehad. We spreken over de „Cypress”, waarvan de machinekamer en bovenliggende accommodatie uitgebrand was. Volgens plan werd de reparatie uitgevoerd. De machinekamer werd geheel leeggehaald, alles werd overhaald en weer op zijn plaats gebracht.

Prompt op tijd was het werk gereed en alles was door klas en rederij afgewomen.

Het muisje kreeg echter een staartje. Na het proefdraaien voor de wal bleek, dat de krukassen corrosieplekken vertoonden. Nauwkeurig, specialistisch onderzoek door T.N.O. volgde. Wat als oorzaak van de corrosie werd genoemd laten we vanwege de ingewikkeldheid maar zitten (het had iets te maken met bepaalde chemische reacties), maar feit is, dat eerst de stuurboordkrukas er uit moest en vervolgens ook de krukassen aan bakboord. Er moesten nieuwe in. 't Bleek ook, dat de draagstoelen van de hoofd-lagers niet meer zuiver centrisc waren en dat had tot gevolg, dat een Duitse firma met hun speciaal kottergereedschap te hulp geroepen werd om deze stoelen op te zuiveren. Lijnboren heet dat specialistische werk.

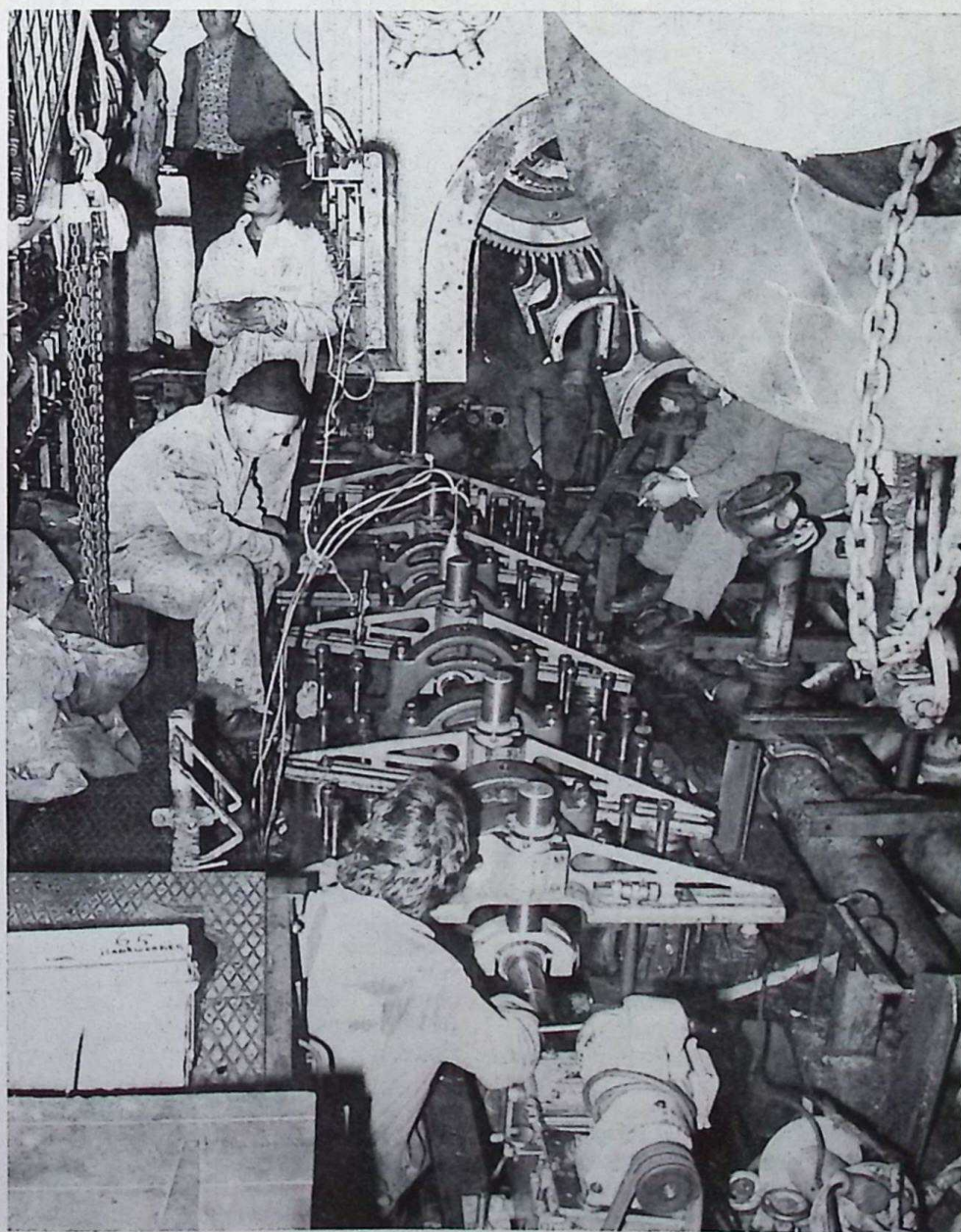
De bankwerkersploeg, die met het karwei belast was, heeft de situatie kenne-

Het lijnboren in volle gang.

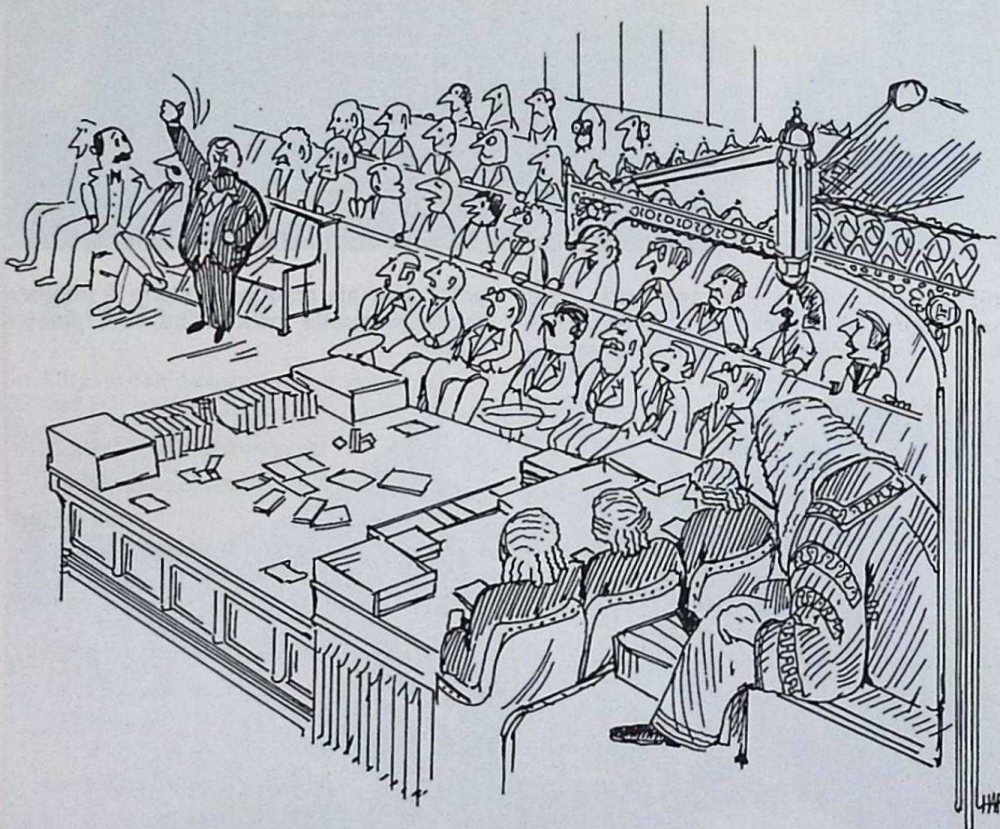


lijk als een uitdaging aangevoeld, want van begin af aan werd met voortvarendheid en volledige inzet het werk aange-

pakt. Met als resultaat dat op 4 oktober een succesvolle proeftocht kon plaatsvinden.



De strijd van Samuel Plimsoll



Met gebalde vuisten en krijt wit van woede schreeuwde een totaal overstuurd zijnde Samuel Plimsoll ongecontroleerde woorden door het Engelse Lagerhuis, nadat zijn voorstel om de gevaren op zee voor de zeelieden in te dammen werd verworpen.

„Ik zal de schurken ontmaskeren, die onze zeelieden de dood insturen...!”

Het gebeurde in het jaar 1875. Samuel Plimsoll werd uit het Lagerhuis verwijderd... Wangedrag!

Het uitwateringsmerk, oftewel... het Plimsoll-merk

We zouden niet vermoeden, dat dit voor ons bekende Plimsoll-merk zo'n honderd jaar geleden tot zulke dramatische tonelen aanleiding heeft gegeven.

Wie was dan toch die heetgebakerde Plimsoll? Wat voor man was hij, die bittere verwijten richtte tot vooraanstaande Lagerhuisleden en die zich in zijn toemolozende woede tot uitspraken liet verleiden, die hij niet kon verantwoorden?

Scheepsrampen

Om de strijd van Samuel Plimsoll goed te kunnen begrijpen, moeten we de situatie rond 1860 als achtergrond voor ons verhaal laten dienen. We brengen u in

herinnering, hoe we in de vorige uitgave van Boele-Nieuws de interessante geschiedenis vertelden van het ontstaan van de classificatie-bureaus. Meer in het bijzonder van Lloyds Register.

We zagen, dat die bureaus tot stand kwamen omdat grote behoefte bestond aan kennis omtrent de toestand van de zeeschepen. Want wat in die tijd aan zeeschepen verloren ging ten gevolge van scheepsrampen, houden we nu voor absoluut ongeloofwaardig. Gemiddeld 1000 schepen per jaar gingen bij de Engelse kusten ten onder. Het leven op zee was dus uitermate gevaarlijk en jaarlijks eiste de zee dan ook haar omvangrijke tol aan mensenlevens.

En toch, altijd waren er weer mensen bereid om die gevaren te trotseren. Je

zou je af kunnen vragen: waarom toch? Waarom riskeerde de zeeman steeds weer zijn leven?

Och, het antwoord is eenvoudig. De werkman die in een havenplaats woonde, had toch immers geen keus. Er heerste armoede. Vrouw en kinderen hadden honger. Er moest geld verdiend worden om die honger te stillen en dus...

Levensloop

Samuel Plimsoll werd in 1824 in Bristol geboren. Hij had een armelijke jeugd en al lang voordat hij twintig jaar was moest hij alleen in zijn levensonderhoud voorzien. Zijn eerste noemenswaardige betrekking kreeg hij op 27-jarige leeftijd, toen hij door de stad Sheffield afgevaardigd werd als sekretaris van de Grote Tentoonstelling in 1851. Daarvoor had hij op een advocatenkantoor gewerkt. Hij kwam in Londen terecht waar hij een kolenhandel begon en daar ontstond zijn eerste contact met de scheepvaartwereld.

Hij zag, dat op het laden van de schepen hoegenaamd geen controle bestond. En toen hij vermoedde, dat de schepen dieper geladen werden dan goed was voor de veiligheid, begon hij zich te verdiepen in de omstandigheden, waaronder zeelieden genoodzaakt waren het ruime sop te kiezen.

Hoe meer hij zich met de zaak bezighield, hoe meer hij onder de indruk kwam van de erbarmelijke toestanden, die — volgens zijn vaste overtuiging — de dood ten gevolge hadden van honderden Britse zeelieden.

Hij besloot om zich met alle energie, die in hem was, aan de zaak te gaan wijden. Als zijn eerste taak zag hij, dat hij alle mogelijke bewijzen moest verzamelen, die aan moesten tonen, hoe groot de verwaarlozing van de schepen was en hoe groot het onrecht was, dat daarmee de zeeman werd aangedaan.

Dan maar in de politiek

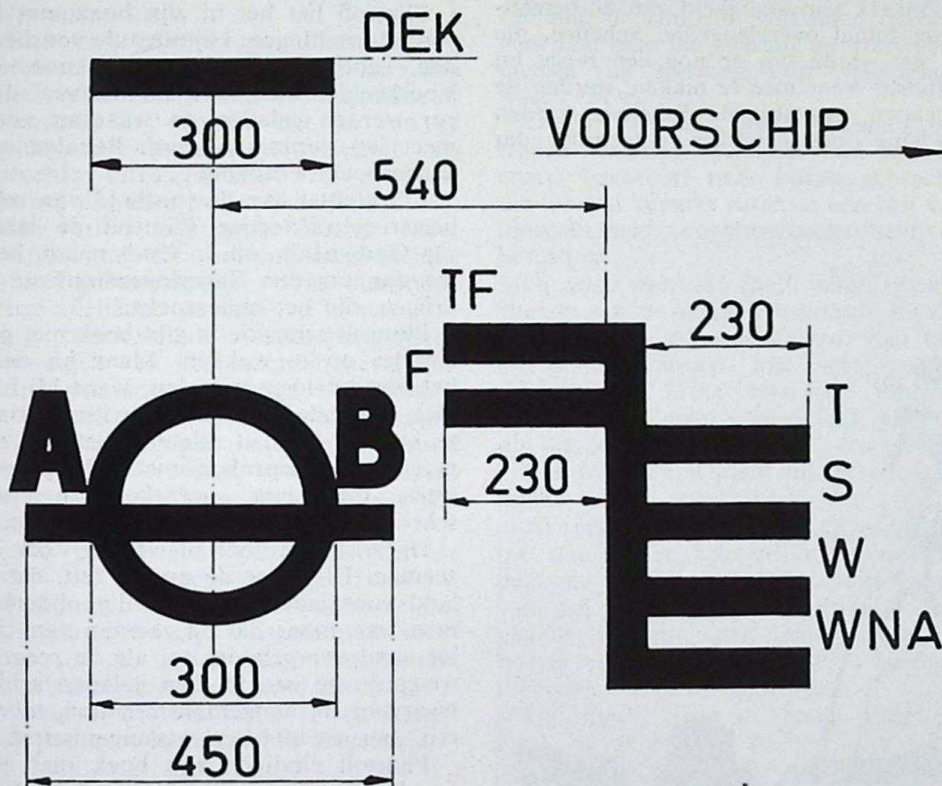
Zijn volgende stap was om leden van het Lagerhuis voor zijn zienswijze te winnen. Hij ontmoette daarbij inderdaad veel sympathie, maar hij achtte het toch onvoldoende om zijn plannen ter verbetering van het lot van de zeeman via hen door te drukken.

Samuel Plimsoll was een vechter. Een man, die zich niet door de eerste de beste teleurstelling van zijn stuk liet brengen. En daarom besloot hij om te proberen zelf lid van het Lagerhuis te worden. Met andere woorden: hij ging in de politiek.

Zijn opzet slaagde. In 1868 werd hij gekozen als liberaal afgevaardigde voor Derby. En toen brandde zijn strijd in alle hevigheid los. Voorlopig vocht hij echter tegen de bierkaai want hij ondervond veel oppositie. Hij diende een wets-

Technische gegevens van het Plimsoll-merk

Het Plimsoll-merk bestaat uit twee delen. Het linker deel is een cirkel van 30 cm middellijn, gesneden door een horizontale lijn van 45 cm. De bovenkant van die lijn (dik 2½ cm) gaat door het middelpunt van de cir-



kel en wordt midscheeps geplaatst op die hoogte, die overeenkomt met het voor het schip toegekende zomervrijboord.

Vrijboord is de afstand van dek tot wateroppervlak. Zomervrijboord is die toegekende afstand tijdens de zomermaanden.

De letters bij de cirkel hebben betrekking op het classificatiebureau, waaronder het schip vaart. In dit geval AB = American Bureau of Shipping.

Het rechter deel van het Plimsoll-merk bestaat uit een verticale lijn met aan de linker- en rechter zijde horizontale strepen.

De horizontale strepen geven verschillende „diepgangen” aan. De linkerstrepen gelden voor varen in zoetwater, de rechter voor zoutwater.

Bekijken we eerst de lijnen voor zoutwater, dan pakken we eerst de lijn gemerkt S. Die loopt op gelijke hoogte met de lijn door de cirkel.

De S staat voor zomervrijboord. De lijn daarboven (T) geeft de diepgang in zoutwater aan in de Tropen. De lijn W (3e van boven) geeft de diepgang voor de winter en de lijn daaronder (WNA) voor winterdiepgang in de Noord-Atlantische-Oceaan.

De linker lijnen gelden, zoals gezegd, voor zoetwater F = diepgang voor zoetwater in de zomer, TF = idem, maar geldend voor de Tropen.

ontwerp in, dat moest voorzien in tal van verbeteringen op het gebied der koopvaardij. Het werd verworpen...

Natuurlijk was de teleurstelling groot. Maar Plimsoll liet zich weer niet ontmoedigen. Hij zocht naar andere wegen om het bestaan van de zeeman uit het slop te halen.

De weg, die hij vond, was de weg naar de publieke opinie. Kon hij het Lagerhuis niet meekrijgen, dan wellicht „de man in het land”. Want als eenmaal de steun van het land gewonnen kon worden, dan kon geen parlement ter wereld uiteindelijk een goede zaak tegenhouden.

Een boek bewijsmateriaal

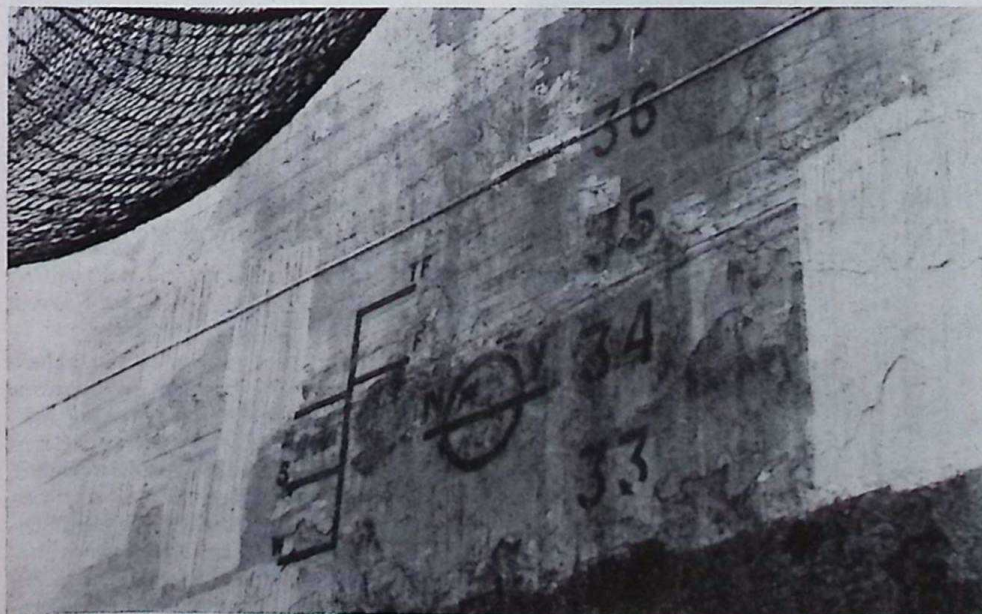
Samuel zette zich aan het schrijven en in 1873 was het zover, dat hij een boek kon publiceren onder de titel „Een pleidooi voor de zeeman”. En inderdaad, dit boek beïnvloedde het publiek dermate, dat van een doorbraak gesproken kon worden. Reden voor ons om ons verhaal even te onderbreken en een ruime blik te slaan in dat boek.

„Opgedragen aan de hoffelijke en vriendelijke mevrouw, die — toen ze een arbeider in de stortregen zag werken — hem haar deken stuurde om die rond zijn schouders te slaan.”

Dat staat op de eerste bladzijde van Plimsoll's boek. Een boek, vol met aanklachten, maar desondanks recht op het hart afgaande van de mens in 1860. Dat beeld van die mevrouw, die begaan was met het lot van een medemens — ook al was het een nederig medemens — typeerde heel de situatie, zoals Plimsoll zich die zou wensen.

Zijn boek toonde met bewijzen aan, dat zeker de helft van alle scheepsrampen voorkomen zou kunnen worden, indien het Lagerhuis bereid zou zijn om wettelijke maatregelen te nemen.

Wettelijke maatregelen. Waar tegen? Wel, Plimsoll noemt ze bij naam en toenaam. Nadat hij in zijn boek eerst



een overzicht heeft gegeven van de oorzaken van de vele scheepsrampen voor de Engelse kusten, noemt hij als oorzaken o.a.:

- een schip op reis sturen met onvoldoende bemanning.
- verkeerd laden van schepen.
- constructiefouten bij de bouw van schepen.
- onvoldoende machine-capaciteit.
- onvoldoende onderhoud en reparatie.

Overladen schepen

Hoe zeer deze factoren ook hun rol speelden bij de scheepsrampen, het waren slechts nevenfactoren. Het allerbelangrijkste was volgens Plimsoll, dat de noodzaak tot het maken van winsten de noodzaak van veiligheid van de bemanning totaal overvleugelde. Schepen, die te rot waren om er nog een reisje bij windstil weer mee te maken, werden de oceanen opgestuurd. Schepen werden zodanig met goederen volgepropt dat

Het borstbeeld van Samuel Plimsoll te Bristol.



het beangstigend was om ze overladen te zien vertrekken. Schepen, die al lang gesloopt hadden moeten worden, vertrokken met goederen, die verschrikkelijk hoog werden verzekerd. Het vergaan van een schip was meermalen een winstgevend zaakje.

Plimsoll liet het in zijn boek niet bij veronderstellingen. Hij noemde voorbeelden, echter zonder namen te noemen. Voorbeelden van schepen, die veel dieper werden geladen en waarvan nooit meer iets vernomen werd. Behalve wat aangespoeld wrakhout...

„Twijfelt u aan de juistheid van mijn beweringen?” vroeg Plimsoll de lezer. „In Gods naam, oh, in Gods naam, help me dan om een Regeringscommissie te krijgen, die het onderzoekt.”

Plimsoll schuwde in zijn boek niet om emoties op te wekken. Maar hij deed het niet op losse gronden, want hij had niets nagelaten om aan bewijsmateriaal te komen: hij had alle havensteden afgereisd en gesproken met scheepsbouwers, makelaars, verzekeringsmensen, scheepseigenaars en met de zeelieden.

Hij wist waarvoor hij vocht. Voor de zeeman. Hij hamerde op het feit, dat te land voor iedereen een veilig onderkomen was, maar dat de zeeman aan zijn lot werd overgelaten. Ja, als de zeeman weigerde op een te diep geladen schip, waarvoor hij aangemonsterd had, te varen, dan wachtte hem gevangenisstraf.

Plimsoll eindigde zijn boek met een voorbeeld van een schip, dat door Lloyds Register ongeschikt was verklaard om naar zee te gaan. De eigenaar weigerde om te repareren en dus weigerde Lloyds het certificaat.

Toch zette de eigenaar door. Het schip werd geladen, maar toen ze de Thames afvoer om haar reis te beginnen, kwamen bemanningsleden er achter, dat het schip in slechte conditie was. Ze weigerden dienst, en werden prompt van boord gehaald en in de gevangenis gezet. Een andere bemanning werd opgetrommeld en het schip ging naar zee. Om nooit meer terug te keren...

Plimsoll eindigt zijn boek met een klemmend beroep op publiek en pers: „Help de arme zeelieden. Als u niet helpt, zullen dit jaar weer 500 van onze mannen met hun onbegraven lichamen de zeebodem bedekken. Wanhoop en bitter leed zal zijn intrede doen in weer 500 gezinnen”.

Dramatisch hoogtepunt

Het boek liet niet na om in het gehele land grote indruk te maken en daarmee kreeg Plimsoll de openbare mening achter zich. Het gevolg was, dat een Commissie van Onderzoek werd ingesteld, met als uiteindelijk resultaat, dat een nieuw wetsontwerp het Parlement bereikte. Het behelsde o.a., dat een wettelijke regeling voor inspectie van schepen tot stand zou komen. Dit — teza-

men met andere maatregelen — zou echter een kostbare geschiedenis worden, want het vereiste een leger van ambtenaren om de wet inderdaad goed te laten werken. De kritiek was dan ook groot en — toen het op stemmen aankwam — werd ook dit wetsontwerp verworpen.

Dat was te veel voor Plimsoll. Hij, die de ellende van de armoede aan den lijve ondervonden had en die zich als levenstaak had gesteld het lot van de zeeman te verbeteren, zag zich in zijn oprechte uitgangspunten zo gedwarsboemd, dat alles verloren scheen.

Hij verloor zijn zelfbeheersing. Meer schreeuwend dan pratend beschuldigde hij de Parlementsleden er van duizenden Britse zeelieden de dood in te sturen.

Hij beschuldigde scheepseigenaren (sommigen van hen zaten in het Parlement) van moordzuchtige bedoelingen. En plotseling — tot grote consternatie van alle aanwezigen — toverde Plimsoll een groot stuk verrot, stinkend varkensvlees te voorschijn en een door wormen aangevreten stuk scheepskaak.

„En dat krijgen onze zeelieden te vreten...” schreeuwde hij. Tenslotte, geheel buiten zichzelf van woede, schudde hij dreigend zijn vuist naar de voorzitter: „Ik zal de schurken ontmaskeren, die onze zeelieden de dood insturen”.

Waarna het doek viel over een dramatisch moment in het Britse Lagerhuis.

De overwinning daagt

Plimsoll's optreden was niet verdedigbaar. Maar toch — ondanks zijn verwijdering uit het Parlement, die overigens

maar tijdelijk was — bracht dit incident een ommekeer te weeg. Leden van het Parlement waren diep getroffen door Plimsoll's uitbarsting. Voorheen hadden zij hem beschouwd als iemand, die hersenschimmen najaagde, maar plotseling zagen zij Plimsoll heel anders. Hij bleek een man te zijn, die volkomen oprecht was. Een man die zichzelf opofferde ten dienste van anderen. Zijn bedoelingen waren zuiver.

Ook in het land vond Plimsoll's optreden weerslag. Plimsoll had in zijn eentje gevoelens naar boven gebracht, die tot dan verstikt zaten in een brij van onwetendheid, ongeïnteresseerdheid en berusting.

Men wist voorheen niet beter of alle ellende van de zeeman behoorde bij dat vak. Dat was nu eenmaal zo. Een keien keihard beroep, met vele risico's. Zelfs in de kring waarvoor Plimsoll vocht wenste men aanvankelijk niet uit die brij te komen.

Plimsoll won. Omdat hij de publieke opinie won.

Al spoedig kwam een Koopvaardijwet tot stand. Het belangrijkste onderdeel daarvan was het verplichte aanbrengen van een uitwateringsmerk op alle zee-gaande vrachtschepen, aangevende tot hoever een schip onder diverse omstandigheden beladen mag worden.

Het merk kreeg de naam Plimsoll-merk en als zodanig kennen onze mensen op de werf dat teken op de scheepshuid. Misschien zonder ooit geweten te hebben, waar die naam Plimsoll vandaan komt.

Geloof nu niet, dat Plimsoll's strijd met de invoering van het uitwaterings-

merk gestreden was. O, nee. Het ongelukkige was, dat de plaatsing van het merk aanvankelijk overgelaten werd aan de reder en dat werkte in de hand, dat niet altijd nauwkeurigheid betracht werd. Er was zelfs een kapitein, een tegenstander van Plimsoll, die de zaak openlijk saboteerde door het merk hoog op de schoorsteen aan te laten brengen!

Plimsoll's monument

Hoe dan ook, het duurde nog een aantal jaren voordat de plaats van het merk definitief was bepaald. In 1885 werd het aanbrengen verplicht gesteld en pas in 1894 werd het overheidstoezicht hierop bij de wet geregeld. Andere landen volgden daarna spoedig dit voorbeeld. In 1909 werd het Plimsoll-merk ook in de bepalingen van de Nederlandse Schepenwet opgenomen. De controle op de juiste plaatsing berust bij de Scheepvaartinspectie.

Samuel Plimsoll overleed in 1898 te Folkstone op 74-jarige leeftijd na een leven, dat hij volledig in dienst stelde van de zeeman.

Voor deze, zich zelf opofferende man, is slechts een bescheiden borstbeeld opgericht. Voor hem geen groot monument ter herinnering aan wat hij voor baanbrekend, onbaatzuchtig werk heeft verricht.

Maar wel is het best denkbare monument dat Samuel Plimsoll zich maar kon wensen, aangebracht op alle zeeschepen ter wereld. Een monument, dat een bescheiden plaatsje op het schip inneemt, maar wel een blijvende herinnering is aan „de grote vriend der zeelieden”.

Ondernemingsraadsleden in de schoolbanken

In de periode 17-21 oktober 1977 zijn de gekozen leden van de ondernemingsraad te gast geweest bij het conferentiecentrum „Kerk en Wereld” te Driebergen. In het kader van de in de Wet op de Ondernemingsraden genoemde mogelijkheden ten aanzien van vorming van de O.R. leden, werd hier door de gekozen leden een speciaal op dit doel afgestemde cursus gevolgd.

Dit betekende een week lang studeren en het zich verdiepen in de speciale O.R. aangelegenheden onder leiding van door de organisatoren aangezochte deskundigen.

Ook vergadertechniek en het oefenen van vergaderen volgens de regelen der kunst stonden op het programma.

Door middel van een video recorder konden hierna de resultaten hiervan kritisch bekeken en beluisterd worden, een hulpmiddel van de moderne techniek dat bijzonder doeltreffend is en soms ook komische effecten had.

Het was voor onze gekozen leden heus geen extra week vakantie, zoals na afloop door de kollega's veelal gekschend werd opgemerkt in de zin van „zo, weer terug van vakantie?”

Nee, integendeel, het was een week vol nieuwe informatie, indrukken en discussies. Zelfs de avonden werden benut om de op die dag nieuw geleerde stof op een rijtje te zetten en hieruit conclusies te trekken.

De cursus vond plaats in één van de hiervoor speciaal ingerichte paviljoens op het prachtig gelegen landgoed „de Horst” te Driebergen.

Het bijzonder mooie weer tijdens deze week en de prachtige omgeving inspireerde een ieder om in de vroege uurtjes lange wandeltochten te ondernemen en onder de wandeling de discussies voort te zetten.

Naast het stukje opleiding en vorming dat hier verkregen werd is als groot

plus-punt van deze week zeer zeker het vermelden waard het onder invloed van de ongedwongen sfeer verkregen onderlinge begrip en betere verstandhouding tussen de gekozen O.R. leden.

Tijdens discussies is duidelijk naar voren gekomen, dat er nogal wat schort aan het contact met de achterban en ook omgekeerd het contact van de achterban met de O.R. leden. Een veel gehoorde mening van willekeurige medewerkers in het bedrijf omtrent de O.R. klinkt vaak als een veroordeling in de zin van „wat doen die jongens daar in de O.R. nou eigenlijk voor ons; je hoort of ziet er nooit wat van.”

Hier willen de gekozen leden van de O.R. graag verandering in brengen door meer van zich te laten horen en meer in het openbaar brengen van wat de O.R. nu eigenlijk doet en hoe zij functioneert in ons bedrijf.

In dit licht gezien is dit verslagje van de bovengenoemde cursus een eerste kleine stap daartoe.

De gekozen leden van de O.R.

Veler studie met succes bekroond

Het studietoestand 1976/77 ligt al weer enige tijd achter ons. Na de vakantie maanden kon de balans opgemaakt worden van de resultaten, die in alle geledingen van ons bedrijf door studielustigen werden geboekt.

Ook dit jaar kunnen we weer een lange lijst publiceren van medewerkers, die hun verstandig streven beloofd zagen met een diploma of getuigschrift. Onze hartelijke gelukwensen gaan naar diegenen, wier namen u hierbij onder de diverse rubrieken aantreft.

Stichting Bedrijfsopleiding Metaal- en Electrotechnische Industrie

Bemetal - diploma Booglasser

B. Breure M. Wiegel
W. v.d. Ochtend

Bemetal - praktijkgetuigschrift Booglasser

C. Reitsma C. A. de Vos
L. L. Rokven A. J. v. da Silva
E. van Wilgenburg Barros

Bemetal - diploma Machinebankwerker

B. Rijnbrand P. v.d. Waal
W. P. v.d. Slik F. J. Wullems

Bemetal - praktijkgetuigschrift Machinebankwerker

G. Krijtenberg J. G. Moerkerken

Bemetal - diploma Metaalbewerker in de scheepsbouw

K. van 't Geloof J. Prooy
J. Hoogvliet K. Verduyn
J. C. Knoot J. A. Voogd
W. P. Kranendonk F. Wessels
R. H. Louwerse S. v.d. Werken
C. Nugteren W. Zuydijk
A. W. v.d. Pol
A. den Boer J. Lopez Carracedo
R. Bols N. A. M. Moust
A. Eekhof W. Mulder
F. C. Ipskamp M. Raghani

Bemetal - diploma Pijpenbewerker

G. H. Alberts J. Hulstaert
P. G. Blok R. Meuleman
A. van Bloois C. de Paauw
S. den Boer M. Schut
J. v.d. Ent B. J. Soeter

Bemetal - praktijkgetuigschrift Pijpenbewerker

A. J. Duivestein L. J. de Knecht
T. P. Tichelaar

Bemetal - diploma Scheepsbeschieter

L. J. Soldaat

Bemetal - diploma Sectiebouw en afschrijven in de scheepsbouw

P. van Geemert R. v.d. Poel
B. J. Hack A. Punt
J. v.d. Kemp R. Pors
A. v.d. Nieuwendijk

Bemetal - diploma Voortgezette Opleiding Scheepsmetaalbewerken

N. B. Alkema J. M. Jacobs
J. A. Bakelaar J. A. v.d. Nieuwendijk
J. C. van Driel

Bemetal - diploma Scheepsinstallatiemonteur

A. den Hartog J. Schop
W. Monhemius C. Wesseling
D. den Outer

Bemetal - diploma Machinemonteur

G. C. v.d. Linden

Bemetal - diploma Kraanbesturen

F. J. Spa

Nederlands Instituut voor Lastechniek

NIL - diploma Beginners in het autogeen lassen en snijden

E. de Heer

NIL - diploma Beginners in het booglassen

M. J. van Os A. W. v.d. Pol

NIL - diploma Gevorderden in het booglassen

J. Hoffman P. J. C. Oosthoek

NIL Gronddiploma

J. Gutierrez H. F. Rijkland
Benitez A. van Soest
P. M. T. Jufuway H. de Vries
A. W. v.d. Pol

NIL - verklaring Gronddiploma

M. Eker

NIL - diploma Constructielassen

P. Aupperlee E. M. Esajas
T. Barning R. Hageman
A. van Beek J. E. Klaiber
A. J. Blokland J. N. van Norel
K. T. Bosma M. A. Santos Crespo
W. Brochard

NIL - diploma Ketellassen

G. Cillari W. F. Rosenbrand
H. F. A. Buijs R. de Vries
A. A. Metske

NIL - diploma Pijplassen

A. van Osch P. van Rijswijk

Nederlands Instituut voor Autogene Metaalbewerking AVAL - getuigschrift Pijplassen TDr yorcalbro + staal

F. de Heer

Vereniging ter Veredeling van het Ambacht

VVA - diploma Gezel in het scheepsmetaalbewerken

A. Feenstra F. H. Haaksema
B. B. Haaksema

VVA - diploma Meester in het scheepsmetaalbewerken

D. L. Kievit M. F. Punselie
E. de Kruyff

VVA - diploma Meester in het metaaldraaien

W. J. Vermaas

Stichting Bijzondere Cursussen SBC - getuigschrift Pneumatiek en hydrauliek A

P. van Bruggen J. A. Groenendijk

De Rotterdamse Droogdok Maatschappij B.V. RDM - getuigschrift Ketelmaken

C. W. Kleijn M. J. van Os
J. v.d. Bok C. M. Roozmond

Stichting Nederlandse Associatie voor Praktijkexamens

Praktijkdiploma Boekhouden

D. D. Nugteren

Hogere Technische School HTS - diploma

Werktuigbouwkunde (avondopleiding)

J. Vlietstra

HTS - diploma Scheepsbouwkunde (dagopleiding)

A. de Kock

Nederlands Genootschap tot Opleiding van Leraren voor het Beroepsopleiding

NGL - diploma Praktijkopleider

D. J. M. van Vegchelen

Oranje Kruis diploma

Eerste Hulp bij Ongelukken (EHBO)

W. Boon	A. Punt
A. Eekhof	S. van Putten
A. L. B. van Hilst	J. G. J. L. Steverink
C. Hollemans	R. Veerman
W. H. Hubregtse	S. Verhoeven
G. C. de Koning	A. van Vliet
C. J. Mars	J. C. de Winter
R. Pors	

Nevenstaande medewerkers/sters volgden met succes een cursus, welke niet opleidt voor een examen. Hun werd zo-

doende ook geen diploma of getuigschrift toegekend.

Veiligheidsinstituut Praktijkdagen Toepassing Gasmeetapparatuur

W. Boon A. L. B. van Hilst

Instituut „Korma” B.V. Kursus „Sociale Vaardigheid”

J. Bekkema	Th. H. de Lorijn
A. S. Berkhout	G. Marinelli
A. Bollaard	J. van Mulligen
R. B. J. Bomius	J. Muntz
R. v.d. Boom	B. de Nekker

H. F. Buis	P. W. M. Niemer
B. K. de Bruijn	J. Otten
J. Dam	J. M. Otten
J. C. H. Dekker	C. W. van Prooijen
P. van Driel	C. J. Pijl
G. de Graaff	F. A. Rademakers
K. Grinwis	H. Slooff
A. de Haan	M. Smalheer
G. T. Harreman	C. de Snoo
J. F. van Hees	A. v.d. Stel
P. van Helden	G. L. Timmermans
R. J. M. Horsten	C. Veenstra
W. H. Hubregtse	L. Verschoor
J. de Jong	G. Wisse
W. Kooij	P. C. de Winter
A. Kruidenier	J. J. Zoeteman
J. Lodder	

We zullen het verder zonder Jan Schop moeten stellen

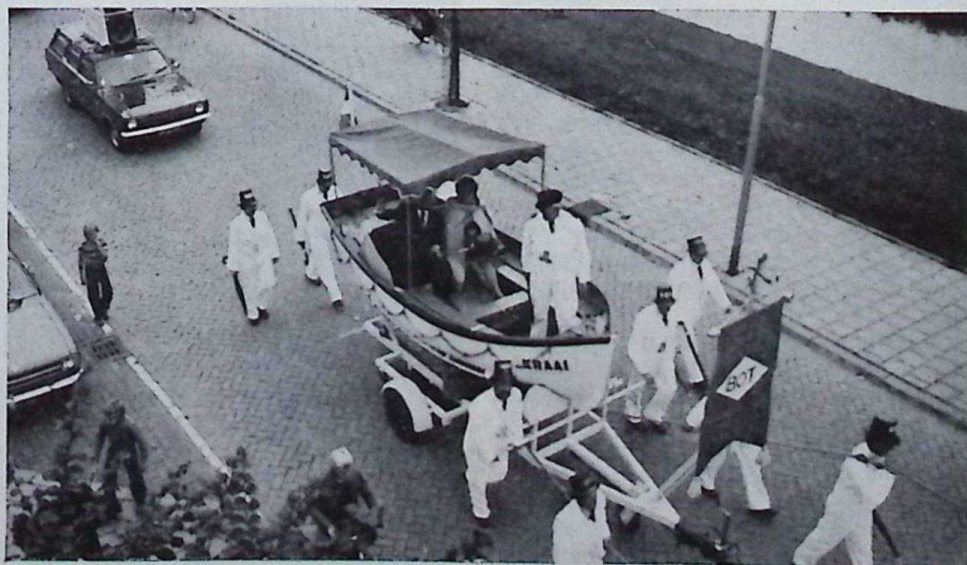


Verwelcoming aan boord van de Kraai.

't Is niet onze gewoonte om bij een afscheid van een kollega lange kolommen vol te schrijven. Wanneer het echter iemand betreft, die een dermate centrale positie innam en die zoveel bekendheid over het gehele bedrijf genoot als Jan Schop, ja, dan moet je wel. Kent u die reclame van die mijnheer, die al kwebbelend met twee telefoons door straten rent en thuisgekomen weer mens wordt als hem een borreltje Hoppe-jenever aangeboden wordt?

Dat is een mijnheer met een vergelijkbare functie als die van Jan Schop. Alleen, die mijnheer is er gek van geworden en Jan hield er zijn volle verstand bij. Waarom? Omdat Jan een wapen had, dat die Hoppe-mijnheer gemist moet hebben. Het wapen van de humor. Met dat wapen, aangevuld met kennis van zaken, was Jan Schop de centrale

Langs de Rijnsingel.



figuur op het bedrijfskantoor bij wie alle informatie over het directe bedrijfsgebeuren binnenkwam en... ingewonnen kon worden. Die in- en uitgaande informatie kon bij tijden zo'n omvang aannemen, dat U en ik al lang het moede hoofd in de schoot gelegd zouden hebben, maar juist op zulke momenten placht Jan Schop volledig in zijn element te geraken. Dan was hij de duizendpoot, die met elke poot iets afhandelde. De sprinkhaan, die van het een naar het andere sprong. De inktvis, die met vele armen kon grijpen. Alleen niet zo glibberig. Want je wist, wat je aan Jan Schop had.

Hij is met pensioen. Een leegte achterlatend. Waarmee niets ten nadele gezegd is van een opvolger, die de taak over gaat nemen. Maar een leegte is het. Doodeenvoudig, omdat Jan Schop weg is. Uitbundig hebben de kollega's, die het meest met hem te maken hadden, hem



Defilé der Botterikken.

uitgewuifd. Met andere woorden: de B.O.T. bereidde hem een afscheidshulde. Op de dag van zijn afscheid — te weten vrijdag 23 september 1977 — hulden zij zich pal na de fluit van kwart over vier in hun traditionele kledij en togen naar het einde van de Rijsingel.

Tevoren was daar een opgekalefaterde oude sloep op wielen neergezet. Een soort baldakijn gaf een feestelijk tintje aan de sloep en omdat niemand minder dan Jan Schop en echtgenote in deze rij-boot triomfantelijk naar de kantine vervoerd moesten worden, was zij omgedoopt en vernoemd naar d'aloude benaming voor een ras zuivere Rijsoorde-naar „KRAAI”.

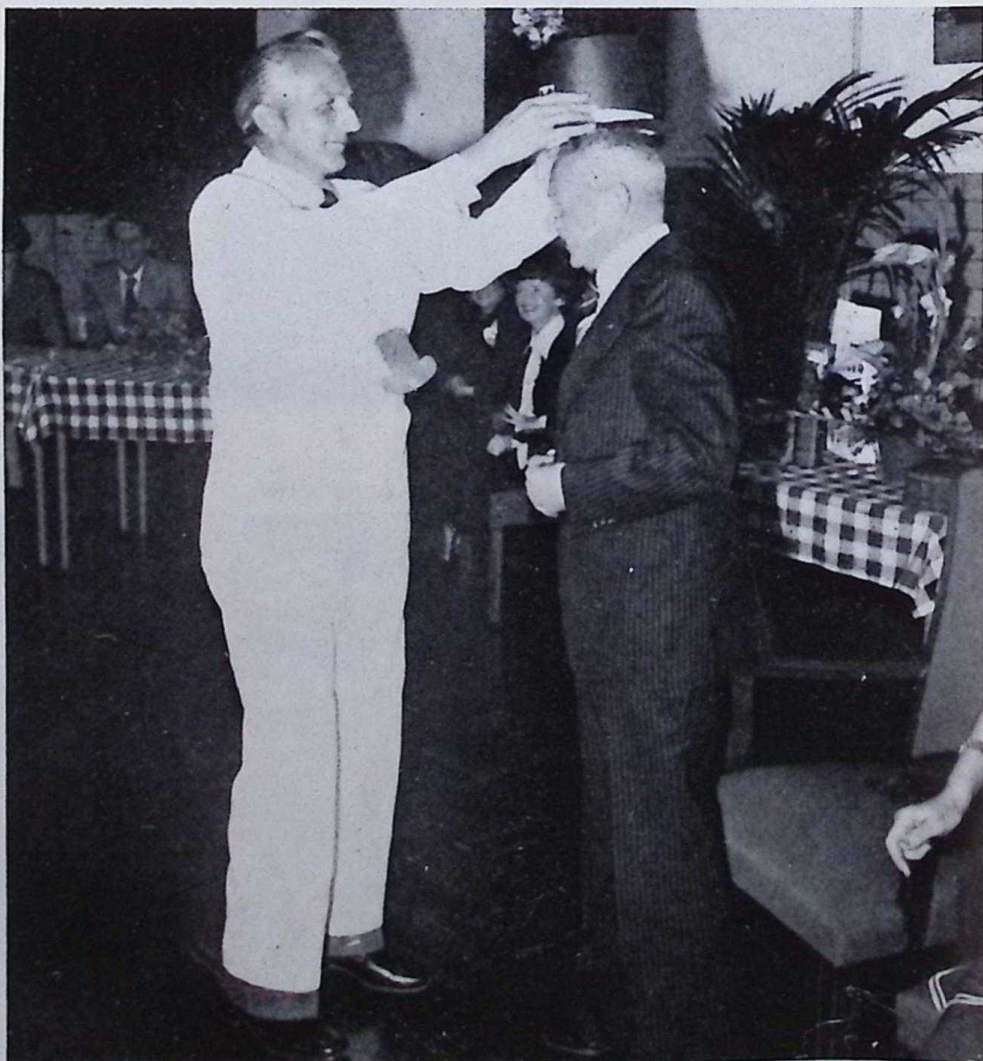
Lange touwen stelden de B.O.T.-ers in staat om de „Kraai” plechtig naar de kantine te trekken. Verbaasde Bolnesenaren vroegen zich in stomme verwondering af welke Oosterse maharadja door Bolnes werd vervoerd en zelfs een buschauffeur van West Nederland stopte om zijn vele passagiers de gelegenheid te bieden van het boeiende schouwspel te genieten.

Bij de kantine had zich inmiddels een drom mensen verzameld, die ademloos toezag hoe de maharadja en de Oosterse prinses via een trapleertje uit de boot ploeterden. Door een erehaag van B.O.T.-paraplu's werd de benedenzaal bereikt, die prompt stamp- en stampvol was.

Boele's B.O.T.-bollebof, de heer De Jong, voerde het woord. Vond het maar niks dat Schop wegging. Hoe moet dat nou zonder die gehaaidere regelaar van vele zaken, die met iedereen kon opschieten? Hoopte, dat hij het goed naar zijn zin zou krijgen daar aan het Rijsoordse Waaltje. Gaf hem namens de kollega's een werphengel en als oefenmateriaal

een grote karaf met levende paling. Eindigde met de overhandiging en opzetting van de B.O.T.-hoed met pluim.

Plaatsing van de B.O.T.-hoed met pluim.



De heer B. A. v.d. Graaff — onze voormalige adjunct-directeur — bood namens vele vrienden en relateis een buitenlandse reis aan. Die reis — of liever de centen ervoor — zaten in een envelop. Een tamelijk grote envelop „want je hebt ontzettend veel vrienden gemaakt. Zelfs al stopte je hun tas vol met pondoppen”.

In de kantine werd het ondertussen alsmaar warmer, want de stroom afscheidnemers bleef gestaag doorvloeien. Men hoorde vanuit de verte hoe Jan Schop zijn dank uitbracht voor alle vriendelijkheid, waarmee hij speciaal op deze dag omringd werd en hoe hij zich zorgen maakte om drie kollega's, die altijd brokjes uit zijn bureaula gepikt hadden, te weten de „heren” Van Koeveringe, Berkhout en P. C. Boele. Ze kregen een doos brokken.

Toen alles achter de rug en de vrolijkheid verstomd was, rijpte echter het besef, dat onder de deklaag van alle uitbundigheid en vrolijkheid een bewondering verscholen lag voor een kollega, die kans had gezien om — zonder dat bewust na te streven — een aparte plaats in te nemen.

Kaartclub



nog lang niet van de kaart

Vijfentwintig jaar geleden werd bij Boele een klaverjasvereniging opgericht als onderdeel van de Personeelsvereniging. In tegenstelling tot andere onderdelen, die in de loop der jaren ten gevolge van gebrek aan belangstelling af hebben moeten haken, is de klaverjasvereniging nog springlevend. Ze jassen nog steeds klaver.

Van de kaartclub maken nog steeds twee leden van het eerste uur deel uit. Oude rotten in het kaartersvak, te weten de heren Piet van der Grient en Jo Flach. Ze kaarten nog steeds driftig mee in de club, die elke dinsdagavond in de kantine gezelligheid en vermaak zoekt en... ook vindt. Anders hou je het geen 25 jaar vol.

Een opmerkelijk feit voor deze vereni-

ging is, dat zij nagenoeg uitsluitend Boele-medewerkers in haar gelederen telt. Dat verhoogt de ongedwongen sfeer van zo'n kaartavond aanmerkelijk. U moet u dan ook niet verbazen over de verregaande gemoedelijkheid van de gesprekken rond de vierpersoons-tafeltjes. Als Rinus volgens Teun een verkeerde kaart speelt, zegt Teun vriendelijk: „Je bent een beste jongen, Rinus. Een beste knul. Er steekt in jou voor geen halve cent kwaad. Maar ja, je bent lomp, hè. Ontzettend lomp. Daar kan jij niks aan doen hoor, maar had je nou dat aas niet eerder kunnen spelen?”

Rinus zegt op zijn beurt, dat Teun zowel in- als uitwendig vrij grote afwijkingen vertoont, en biedt een pilsje aan. Zo gaat dat.

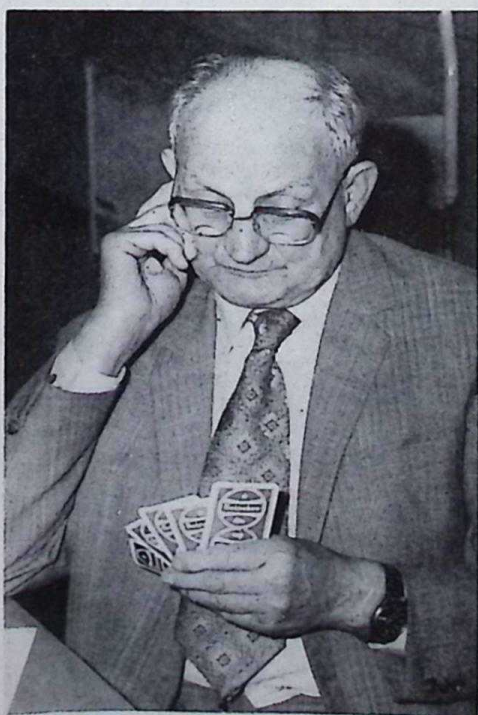
Om het feit, dat reeds vijfentwintig jaar

klaver werd geajast, enige luister bij te zetten, meende het bestuur zich niet in de kaart te moeten laten kijken en gooide er op dinsdagavond 11 oktober 1977 een groot aantal prijzen tegenaan.

De resultaten van deze jubileum-kaartavond waren als volgt:

Koppel	partij-gemiddelde
G. Sterker-T. IJsselstein	2044
A. v.d. Adel-H. v.d. Bolsem	2040
J. Flach-H. Vlasblom	1930
M. Koppenaar-T. de Baat	1926
F. v. Oyen-P. de Ruiter	1911
J. v. Wijnen-J. Dam	1792
J. Heymen-P. de Winter	1761
J. Broere-J. Tamerius	1713
K. Vorster-C. de Snoo	1664
J. Dekker-A. Blokland	1419
P. v.d. Grient-D. Bijl	1417

„Miernogantoe...”.



„Die slag wordt voor main”.



Doping



Personalia

JUBILEA: 40 jaar

3-12 F. van Rees universeel slijper
9-12 C. Moerkerken magazijnbeheerder

IN DIENST GETREDEN ZIJN:

17-10 Ir. J. A. de Beer trainee
24-10 P. A. van Driel l.l. sch. metaalbew.
1-11 D. Roodenburg bedrijfsverpleger
1-11 H. den Ouden medew. Sal. Adm.

UIT DIENST GETREDEN ZIJN:

5- 9 J. Canas Andres koperslager
5- 9 J. M. Barbosa
Lebrero rep. bankw.
5- 9 B. Dorado Diaz transporteur
9- 9 M. E. M. Verbeek koperslager
9- 9 C. A.
Rademakers koperslager
9- 9 W. H. Langestraat koperslager
9- 9 W. G. van Hoorn constr. tekenk.
Scheepsb.
9- 9 G. Camacho
Moreno el. lasser
12- 9 M. Enes
Rodriguez el. lasser
23- 9 M. Moerkerken hulpdrukker/buiger
30- 9 P. J. Geerts el. lasser
30- 9 F. Lopez Freire hakker
30- 9 H. Rietveld mag. bediende
30- 9 J. Herrewijnen el. lasser
30- 9 A. P. Burgel begroter/ontwerper
30- 9 Mej. A. Mol secretaresse
Alg. Sekr.
6-10 C. Zippro ijzerw./sectieb.
10-10 J. A. Martin
Barbosa el. lasser
13-10 M. van Oeveren l.l. sch. metaalbew.
14-10 H. Rosenbrand l.l. sch. metaalbew.
14-10 W. Monhemius rep. bankw.
25-10 N. A. M. Moust aanb./ijzerw.
28-10 H. C. Wilson el. lasser
28-10 J. Allen el. lasser
28-10 B. Rogers koperslager
28-10 P. Swank l.l. mach. bankw.
31-10 F. A. Rademakers tijdl. instr.
koperslagers

VOOR 1e OEFENING NAAR MIL. DIENST:

28-10 E. W. Grauss bankwerker
28-10 R. W. Dias bankwerker

28-10 G. van Bruggen scheepsbeschieter
28-10 A. van Bloois koperslager

TERUG UIT MIL. DIENST:

31-10 L. Sintmaartens-
dijk ijzerwerker
31-10 A. Hameete bankwerker

DE DIENST VERLATEN I.V.M. VRIJWILLIG VERVROEGD UITTREDEN:

30- 9 H. J. Weeteling bankwerkersbaas
30- 9 A. Verschoor constr. tekenk.
Machineb.
31-10 T. van Vliet tek. constr. tekenk.
Scheepsb.
31-10 A. Kassels chef correspon-
dentieafd.
31-10 A. C. Onderde-
linden ijzerwerkersbaas
31-10 J. A. Broer instr. rep. ijzerw.
31-10 A. A. Stolk bankwerker

GEPENSIONEERDEN:

23- 9 J. Schop ass. bedrijfsleider
30- 9 C. de Ruiters mallenm./afschr-
houtscheepmaker
28-10 J. H. Wilstra

GEBOREN:

5- 9 Ana Abel, dochter van dhr. en mevr.
J. Rey Bertoa-Lopez de San Andres
18-10 Davina, dochter van dhr. en mevr.
C. Wesseling-Bülters
25-10 Nathalie Maria, dochter van dhr. en
mevr. H. Schaap-Dorsman

GEHUWD:

16- 9 Dhr. A. Schelling met mej. B. van
Donk
16- 9 Dhr. D. L. Kievit met mej. G. H.
Booy
30- 9 Dhr. G. C. van der Linden met mej.
A. de Snoo
27-10 Dhr. H. A. van der Veen met mej.
C. van Wijngaarden

De Jong B.V.

UIT DIENST GETREDEN ZIJN:

30- 9 D. J. J. Glas l.l. sch. metaalbew.
31-10 J. Langewis el. lasser

DE DIENST VERLATEN I.V.M. VRIJWILLIG VERVROEGD UITTREDEN:

31-10 J. Droppert electriciën

I.V.M. VRIJWILLIG VERVROEGD PENSIOEN:

30- 9 B. Solinger dokknecht

D. v.d. Wetering B.V. GEBOREN:

8- 9 Martinus Jacobus Gerardus, zoon van
dhr. en mevr. J. Zwart-Leunink

IN MEMORIAM

Op 17 september 1977 overleed op
78-jarige leeftijd de heer

B. LABRIJN

Hij trad op 1 september 1915 in on-
ze dienst.

Na een dienstverband van 49 jaren
werd hij gepensioneerd als chef re-
keningenafdeling.

Op 3 oktober 1977 overleed op 60-
jarige leeftijd de heer

H. DEN HOED

Hij trad in onze dienst op 2 novem-
ber 1942 als electriciën en is 32 jaar
werkzaam geweest als baas van de
electriciënswerkplaats.

Op 10 oktober 1977 overleed op 59-
jarige leeftijd de heer

P. J. DEN HOED

Hij trad op 3 maart 1975 in onze
dienst als handbrander.

Wij gedenken hen, die gedurende
vele jaren hun beste krachten aan
het bedrijf gegeven hebben.
Wij hopen dat hun familieleden de
kracht mogen vinden het verlies van
hun dierbaren te kunnen dragen.