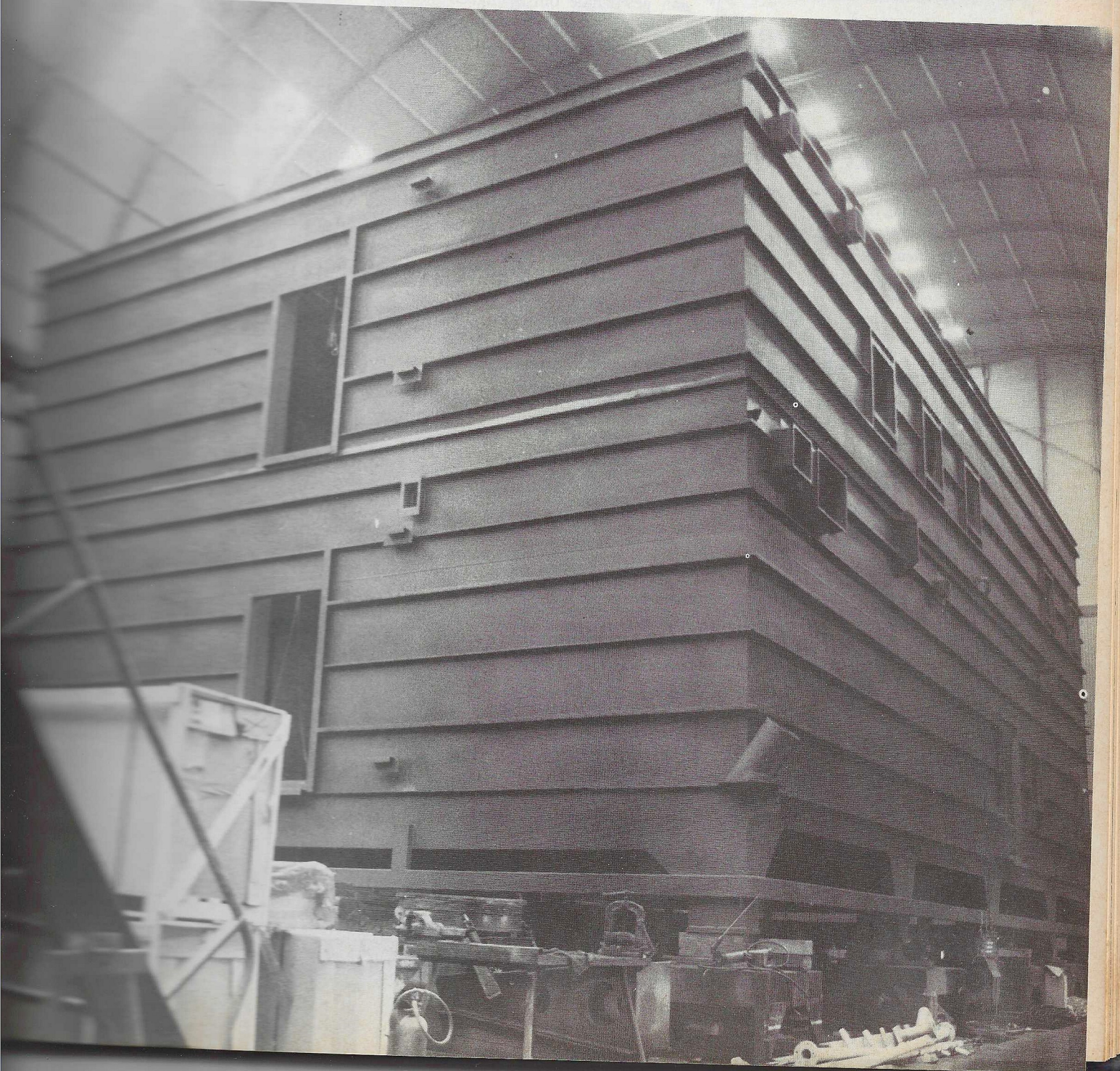


Boele-nieuws

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



FEBRUARI 1982 Nr. 225





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:

Blik in het overkapte dok 4.

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

*Druk:
Vlasveld & Co*

Karwei-allerlei

De plannen, die bestaan om ons bedrijf te moderniseren en aan te passen aan gewijzigde omstandigheden, zullen – zo leerden ons de mededelingenborden – in 1982 en 1983 in daden worden omgezet.

Natuurlijk zullen we u te gelegener tijd uitvoerig over de plannen en de uitvoering daarvan informeren.

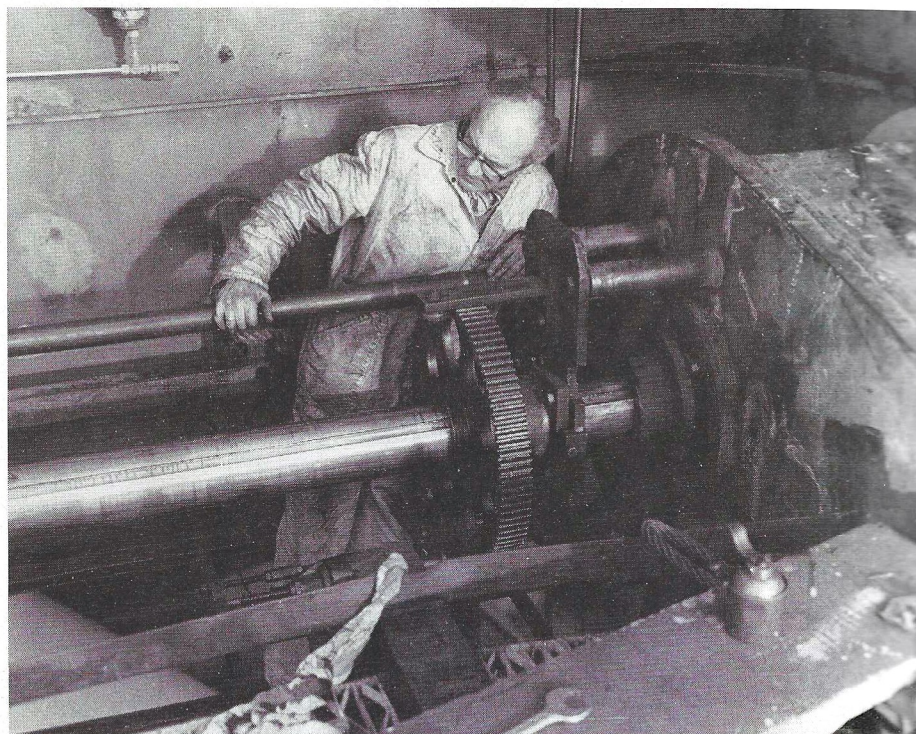
Bepalen we ons nu tot een overzicht van de laatste maanden dan dienen we eerst op te merken, dat het jaareinde een grote inzinking in het reparatieaanbod te zien gaf. In het nieuwe jaar trad een lichte verbetering in. Maar een vetpot was het nog allesbehalve.

Desondanks waren er nog wel enkele karweien, die waard zijn genoemd te worden, zoals de reparatie van de neus

van een Braziliaan, „Copacabana” geheten. 't Was een lastige spoedreparatie, die door onze mensen alreeds in Kerststemming vliegenvlug werd uitgevoerd.

In Rotterdam lag bij Brown & Root de semi-submersible (= gedeeltelijk afzinkbare) pijpenlegger „Semac 1”. Dit kolossale ding heeft aan de achterzijde een grote stinger, die dient om de aan boord samengelaste pijp (tot enige kilometers lengte) geleidelijk in zee te laten verdwijnen. De stinger is aan de ponton verankerd met 4 as-/gaffelverbindingen van 3 meter x 420 mm Ø. Ondanks deze zware verbindingen gaat er op den duur toch wel eens iets rammelen, want er wordt natuurlijk op zee enorm aan getrokken. Vooral bij een wilde zee. Een meetrapport bracht aan het licht dat er

Lijnboren in Rotterdam (S. Lagendijk).



Dok 4 als kathedraal.

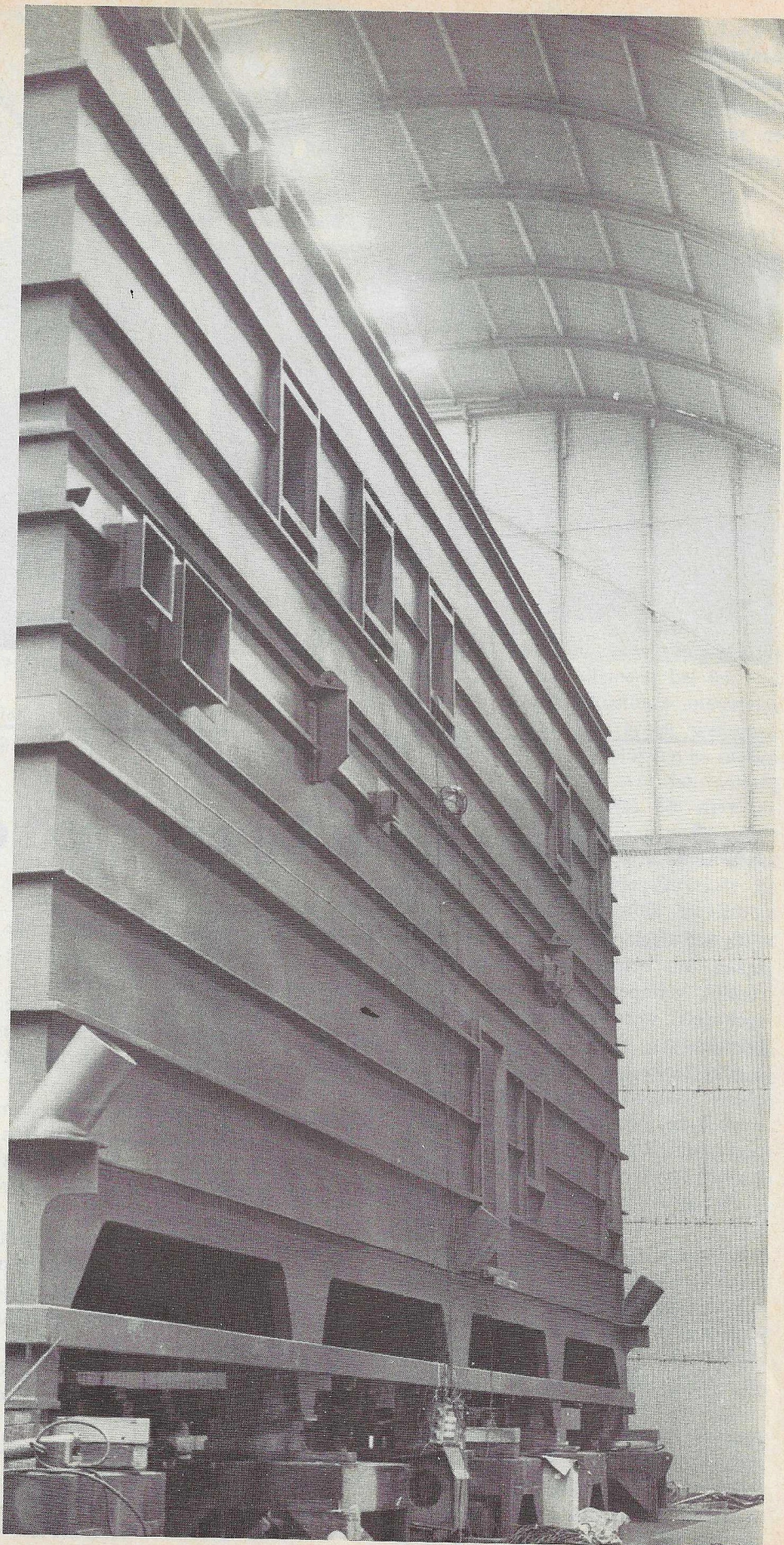
... veel ruimte in deze pen- en gatverbinding was ontstaan. Met onze mobiele lijninstallatie hebben we twee gaten in de gaffels op een grotere maat zuiver in lijn gekotterd. We maakten er nieuwe overen in, zodat het hele zaakje weer – tot tevredenheid van de opdrachtgever – bewegingrij vastzit.

De afdeling nieuwstaal – zo noemen we dat tegenwoordig – nam met voortvarendheid de bouw van het hefeiland onder no. 1075 ter hand. Half januari waren de eerste secties op de bouwstelling te staan.

En wat ondertussen in dok 4 is geschied mag in staat heten onze hoeden even af te nemen. Twee kolossale eenheden zijn verzezen, die het dok tot de rand toe vullen. Ze worden gebouwd onder de no's CO 8700 en CO 8750 en worden door mensen, die het weten kunnen, Irving quarters genoemd. In het Nederlands: leefruimten.

De NAM, opdrachtgever, duidt ze aan met K7 en K15. De K15 heeft twee overlagen en de K7 drie. Op beide komt een helioperdek, dat naar buiten steekt. Omdat de K7 hoger is kan het helidek er in het dok aangebouwd worden. Hij komt namelijk net boven de overwand uit. De lagere K15 moet eerst van het uitstekende gedeelte helidek. Op 23 april moet alles klaar zijn en zullen de twee „doozen” met twee bokken op een grote ponton geplaatst worden. De NAM heeft ons inmiddels ook opdracht gegeven om voor het zeevasten van dit transport zorg te dragen.

De overkapping boven dok 4 voldoet voortreffelijk. De temperatuur, benodigd voor het laswerk, kon zodoende gemakkelijk in de hand gehouden worden en hetzelfde geldt voor de vochtigheidsgraad ten behoeve van het verfwerk. En geen last van regen en wind natuurlijk.



De K7 en K15 vormden weliswaar de aanleiding tot het maken van de verrijdbare overkapping, maar het zal u duidelijk zijn, dat niet alleen dit N.A.M.-doel er mee gediend is. Voor meerdere opdrachten, die binnen uitgevoerd moe-

ten worden, kunnen we ons nu van harte aanbevelen houden.

Bij dochter van de Wetering is de aanblik aan de kant van het water veranderd. Voorzieningen zijn getroffen om langs het bedrijf schepen te kunnen af-

meren en dat betekent een aanzienlijke verbetering van de accommodatie.

Meerpalen zijn aangebracht en een nieuwe loopbrug vergemakkelijkt het wal-schip verkeer.

Vogelvriend Janus zorgt goed voor de meeuwen tijdens bar winterweer.



Nieuwe situatie bij de dochter.



Iedereen is gebaat bij een goed certificaat

In het afgelopen jaar is de gang van zaken wat betreft de certificaten vrij redelijk verlopen. Toch willen wij de spelregels weer eens in herinnering brengen.

Elk tankschip, zoals benzine- of chemicaliëntanker, dat bij ons aan de werf komt, heeft meerdere certificaten nodig om eventuele reparaties uit te kunnen laten voeren.

Het eerste certificaat is een „12/1” of „13/1”. Dit certificaat betekent: „veilig voor mensen, niet veilig voor vuur”. Men mag dus aan boord werken, maar alleen koud werk.

Hierop volgt een „12/2” of een „13/2” certificaat. Dit certificaat houdt in: „veilig voor mensen en veilig voor vuur”. Met dit certificaat mag aan boord van het betreffende schip gelast en/of gebrand worden op de plaatsen die op het certificaat vermeld staan.

Voor tankschepen die zware olie hebben gevaren kan een certificaat „33”

worden afgegeven, wat betekent dat alle werkzaamheden met vuur in en boven de ladingzone verricht mogen worden.

Ten aanzien van tankschepen waar de nadruk op de giftigheidsgraad van de lading wordt gelegd wordt een certificaat „20” afgegeven.

Voor de machinekamer wordt een apart certificaat afgegeven en wel een „A/30”. Het „A/30” certificaat houdt in: „veilig voor mensen, veilig voor vuur”.

Voor een vrachtschip dat aan de werf komt stelt ons bedrijf dat het alleen een certificaat nodig heeft voor de machinekamer. Moet er in besloten ruimten „heet” gewerkt worden, b.v. dagtank, bunkertanks, etc., dan dient er voor deze ruimte een certificaat aangevraagd te worden.

Hoe weten we of er een certificaat aanwezig is? Wel, ten alle tijde beschikt de kapitein van het schip over een certificaat. Verder ligt er een certificaat ter in-

zage op het bedrijfskantoor bij de heer Koppenaal, op het kantoor van de veiligheidsdienst, bij de brandpreventie en bij de brandwacht aan boord, indien een dergelijke functionaris aanwezig is.

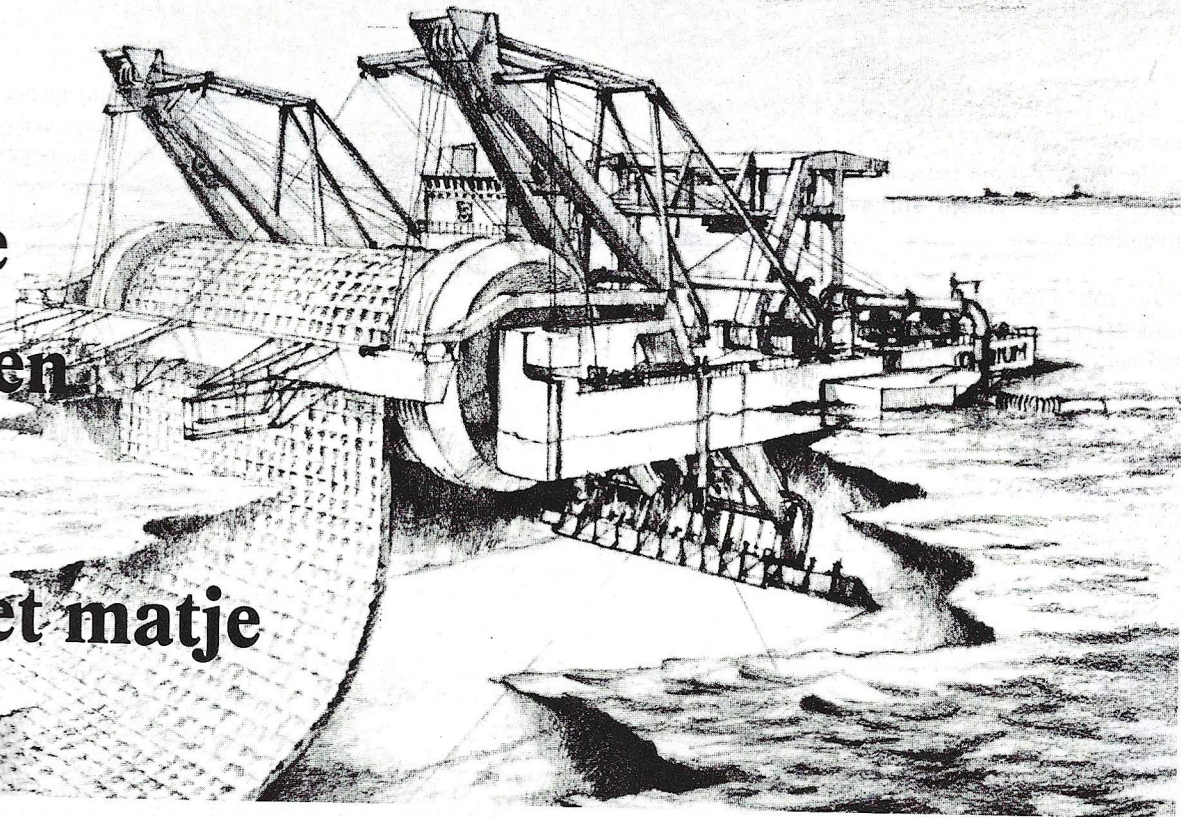
Na de werktijd liggen de certificaten ter inzage bij de portier van hoofdpoort 2 en 's nachts bij de aanwezige brandpreventie en uiteraard ook bij de portier.

We willen er bij de bazen en voorlieden van de nachtdienst op aandringen speciale aandacht aan de certificaten te schenken, want tussen 16.15 uur en 22.30 uur kunnen er veranderingen in de certificering zijn opgetreden.

Heeft u maar enige twijfel of u wel of niet met vuur mag werken aan boord van een schip kunt u altijd de veiligheidsdienst bellen. Overdag via de u bekende telefoonnummers en 's avonds en 's nachts via de portier.

De veiligheidsdienst

We roepen u op het matje



In de mededelingborden van begin januari of daaromtrent verscheen een bericht, dat we opdracht hebben geboekt tot het verbouwen van een blokkenmatlegponton en rieponton.

Hoewel we a. altijd blij zijn met berichten over nieuwe opdrachten en b. waarde hebben voor de prompte berichtgeving daarover, keken we toch even raar tegen deze mededeling aan.

Blokkenmatlegponton?

Rieponton?

Wat zijn dat voor vreemde zaken?

Hout en riet

De naam van de ponton, DOS I, geeft alvast direct prijs dat we te maken hebben met de Oosterschelde Storm- en zandbarrière, waarvoor we in 1979 die zandbarrière „Mytilus” bouwden.

De „Mytilus” moest worden gebruikt om de zeebodem te verdichten en aldus een vastere ondergrond te ver-

krijgen voor HET waterbouwkundige spektakelstuk van de eeuw: de afsluiting van de Oosterschelde.

Deze DOS I is met een zelfde doel als de „Mytilus” gebouwd. De zeebodem moet zodanig worden beschermd, dat gevaar voor uitslijting door stromend water wordt tegengegaan.

Dat is niets nieuws. De eeuwen door zijn zinkstukken gemaakt om niet-stabiele bodems en oevers te beschermen en altijd werd dat gedaan met als basis-materiaal: rijshout en riet. Met dit materiaal, dat in Nederland tot nu toe in ruime mate voorhanden was – waterlandje als we nu eenmaal zijn – hebben we ons altijd best kunnen behelpen.

Maar niets is bestendig op de wereld. Aan het gloriejperk van rijshout en riet is een einde gekomen.

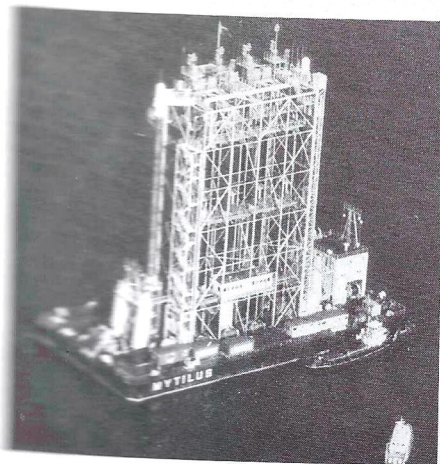
Weliswaar vindt het nog steeds toepassing bij o.a. dijkbeschermingen, maar voor een object van het kaliber Oosterschelde kwam het niet in aanmerking. Waarom niet?

Verskillende oorzaken zijn daarvoor op te sommen. Allereerst het feit, dat rijshout en riet kostbare materialen geworden zijn. Het groeit weliswaar voor niets, maar het plukken en snijden is arbeidsintensief en wat dat vandaag betekent weten we wel. De sterk gestegen lonen hebben hout en riet duur gemaakt. Een andere oorzaak is het gebrek aan vakbekwame rijswerkers. En bovendien heeft het gebruik van rijshout een risico, namelijk aantasting door paalworm.

Over matjes gesproken

Met het steeds maar groter worden van de waterbouwkundige werken steeg de behoefte aan ander materiaal. En dan wel materiaal, dat dezelfde goede eigenschappen van het hout en riet heeft (waterbestendig en waterdoorlatend) en daarboven bestand moet zijn tegen zeer sterke stromingen.

Na veel onderzoek is een systeem ontwikkeld dat de zogenaamde blokkenmat heeft opgeleverd. De blokkenmat heeft als basis een filterdoek van kunststof polypropyleen en daarop zijn betonblokken bevestigd. Zo'n mat moet u zich vooral niet voorstellen als een kamerbreed tapijt, maar wel als een matje ter grootte van een voetbalveld. Niet zo breed als een voetbalveld, maar wel veel langer. Eén mat is 30 m breed en maximaal 275 m lang.



Waar is een fabriek te vinden, die zo iets kan maken?

Nergens. Wat dat betreft is het gehele Delta-plan een enorm stuk technische inventiviteit.

Je zou bijna kunnen zeggen, dat onmogelijkheden mogelijk gemaakt moesten worden. De „Mytilus” is er een voorbeeld van. Het probleem hoe je een zeebodem compact kunt maken werd opgelost door een vaartuig, dat kolossale trilnaalden in de zeebodem drijft. Een ander voorbeeld is de afsluiting van de Grevelingen waarbij een nieuw systeem werd uitgedokterd: het afgooien van stortsteen uit volgeladen gondels, die via een kabelbaan boven de plaats van afdichting zweefden.

Mattenfabriek

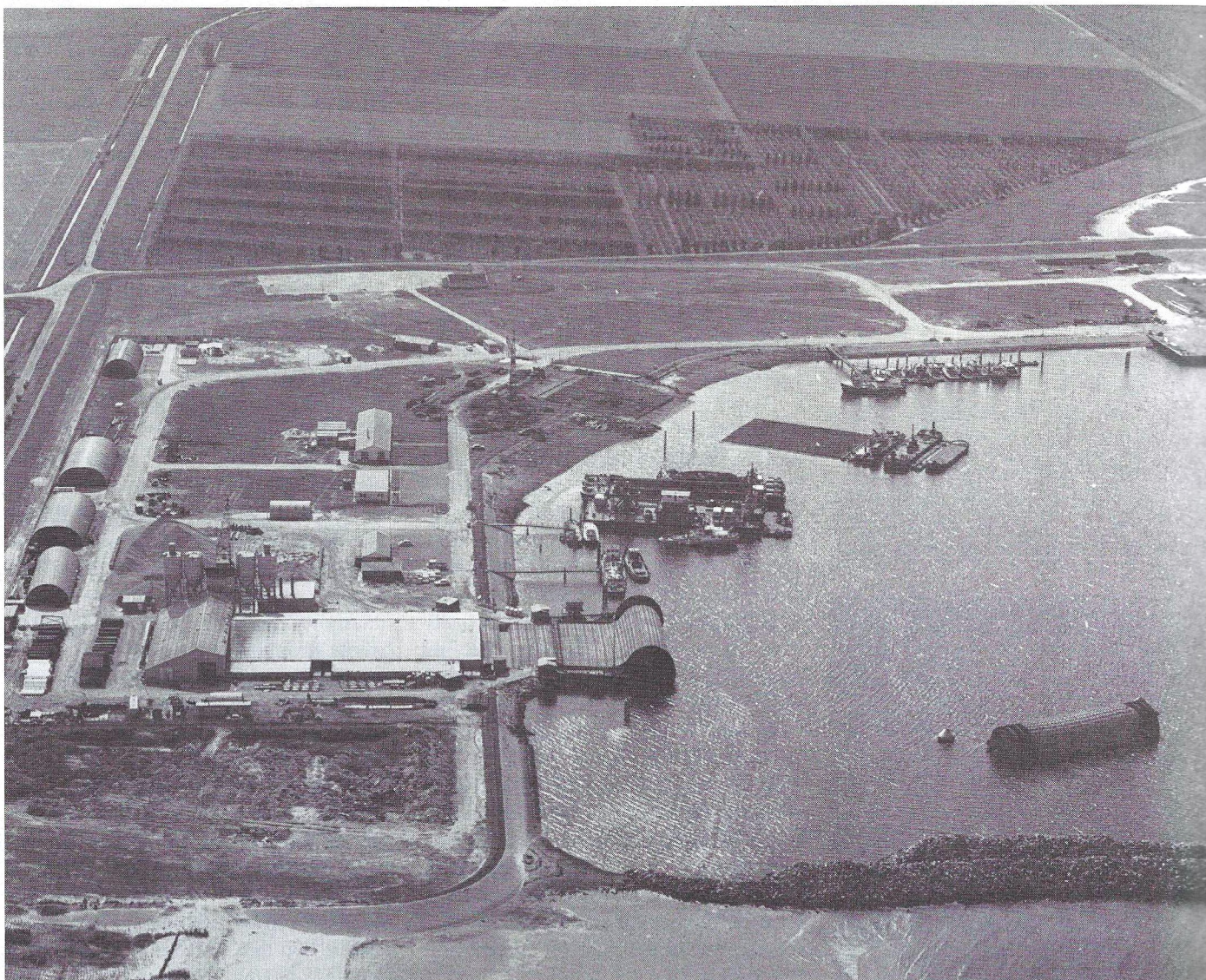
Terug naar de fabricage van blokkenmatten van merendeels 200×30 meter. Zo'n fabriek bestond natuurlijk niet en – al zou er één geweest zijn – hoe krijg je zulke lappen beton naar de plaats van bestemming?

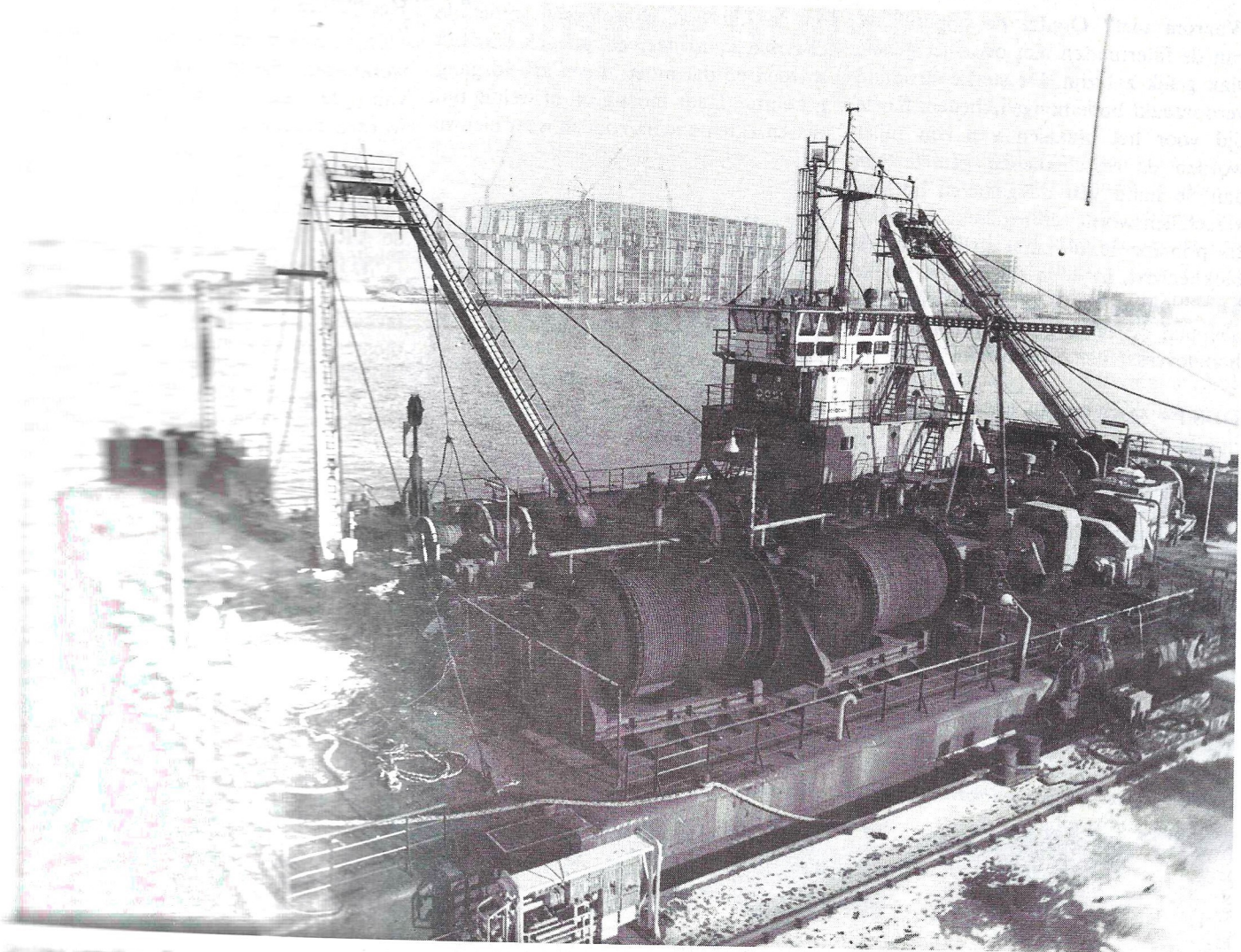
De luchtfoto laat zien hoe uiteindelijk dit probleem werd opgelost. Er werd een fabriek aan de waterkant ontworpen, waarin de matten op mechanische wijze worden vervaardigd, zodanig dat als het ware één grote lopende band ontstaat. Aan het einde van de fabriek rolt de 30 m brede mat de fabriek uit en wordt om een metalen cilinder gewonden, die in het water ligt. De cilinder kan 275 meter mat oprollen.

Het fabricageproces van de blokkenmat gaat – zeer eenvoudig gezegd – als volgt. Aan het begin van de „lopende band” worden zes rollen duurzaam weefsel van 5 meter breedte automatisch aan elkaar genaaid zodat een mat van dertig meter breedte ontstaat. Daarop wordt een laag niet-zanddoorlatend polypropyleen aangebracht. Daarna worden – ook weer automatisch – kunststofnagels van onderaf door het doek gestoken. Per blokkenmat van 6000 m² (30×200) worden zo 72.000 nagels doorgestoken.

In de volgende bewerkingsfase wordt over deze pennen beton gestort in stalen mallen. Als het beton verhard is, zitten ze muurvast aan het filterdoek. Elke 8 minuten wordt een lengte van 2 meter

Overzicht van de blokkenmatfabriek (voorgrond links) die de mat „uitstoot” en op een cilinder rolt. Rechts in het water ligt een cilinder met blokkenmat gereed om naar de Dos I gevaren te worden.





De DOS I op de zeebodem

... van de fabriek naar de oprol-
... "geschied".

... 200 meter mat opgerold is, wordt
... van de baan en voor-
... van een afsluitende zware balk, die
... in het afsluiten dienst doet om de
... op de juiste plaats op de zeebodem
... te leggen.

... van 4.500.000 m²

... nu werd gebouwd om deze
... op de zeebodem te
... De eigenaardige vorm van de
... is ontstaan, omdat de cilinder
... de opgerolde blokkenmat opgeno-
... -vormigheid moet worden om zo
... op de zeebodem af te kunnen
... De afsluiten is op zichzelf ook
... verhaal, maar daar zullen we
... het in verdiepen.

... nu, waarom de DOS I de
... tegelmatlegponton draagt. In

deze hoedanigheid heeft ze aan weers-
zijden van de te bouwen stormvloed-
kering een bodemoppervlakte van 4½
miljoen vierkante meter met blokkenmat
bedekt!

Deze taak heeft ze inmiddels beëin-
digd. De blokkenmatfabricage is even-
eens beëindigd en de fabriek is gedeelte-
lijk ontmanteld. Het overgebleven deel
wordt nu omgebouwd tot tegelmatten-
fabriek, dus te zelfder tijd dat de DOS I
wordt omgebouwd tot tegelmat-leg-
ponton.

Wat is en waarvoor dient de tegel-
mat?

De filtermat en tegelmat U bent nu
misschien een beetje afgemat, maar hou
nog even vol.

Zoals gezegd is de bodem aan weers-
zijden van de te bouwen pijlerdam af-
gedekt met blokkenmatten. Op de plaats

van de pijlerdam zelf echter niet. Als
ondergrond daarvoor heeft men filter-
matten ontwikkeld. De filtermat bestaat
uit een funderingsbed, dat opgebouwd is
uit drie lagen, die gescheiden zijn door
kunststofdoek, versterkt met staalkabels.
De lagen bestaan o.a. uit grof zand en
grind. Die matten zijn veel groter uit-
gevallen dan de blokkenmat nl. 200×42
meter. De dikte is ± 36 cm. Voor het
maken van deze matten was weer een
nieuwe fabriek nodig, die gebouwd werd
in de nabijheid van het werk, nl. in de
werkhaven Roompot. Voor het leggen
van de filtermatten moest tevens een
„grotere DOS I” gebouwd worden. Die
nieuwe filtermatlegponton, kreeg de
naam „CARDIUM” en werd gebouwd
in Duitsland en Nederland.

De te plaatsen kolossale pijlers
worden met hun twee voetstukken niet
rechtstreeks op de filtermat geplaatst.

Waarom niet? Omdat de oppervlakte van de filtermatten niet over het gehele vlak gelijk zal zijn. De sterke stroming veroorzaakt bodemongelijkheden. Korte tijd voor het plaatsen van een pijler worden de ongelijkheden gemeten en aan de hand van de gemeten hoogteverschillen wordt een tegelmat gemaakt. In principe is die mat gelijk aan de blokkenmat, maar in plaats van gelijke betonblokken bevat de mat nu tegels, die allemaal op dikte gemaakt zijn om de hoogteverschillen op te heffen.

DOS I + MACOMA

Die tegelmatten zijn ongeveer 5½ meter breed. Per pijler worden er dus twee gelegd. Eén mat per voetstuk. De nieuwe functie van de DOS I is hiermee verklaard. In plaats van matten van 30 meter breedte moet ze nu matten van 5½ meter gaan leggen. Dat houdt een reorganisatie van lieren en leidingen aan dek in, alsmede het plaatsen van twee 90-tons verhaallieren. Maar er is meer. Voordat de DOS I straks zo'n tegelmat

op de filtermat gaat leggen, moet de filtermat van ongerechtigheden ontdaan worden en dat moet in één arbeidsgang gebeuren. Daar moet geen of weinig tijd tussen zitten anders zouden weer nieuwe ongerechtigheden op de filtermat kunnen komen, die ongelijkheden veroorzaken.

De DOS I wordt daartoe gekoppeld aan een ander speciaal ontworpen vaartuig de „MACOMA” (in aanbouw bij de „Merwede”), uitgerust met een grondzuiginstallatie en met hypermoderne meetapparatuur. Deze „MACOMA” zuigt de filtermat schoon, trekt achter zich aan de „DOS I” die op haar beurt de tegelmat tezelfder tijd afrolt.

Aan ons de taak om de „DOS I” te voorzien van koppelcaissons. Bovendien moeten twee zogenaamde bokken gemaakt en geplaatst worden voor het hijsen van de kopbalk, dat is het begin van de tegelmat. Met het tegelijkertijd uitvoeren van veel onderhoudswerk en vele elektrische voorzieningen in verband met te installeren meetapparatuur vormt de „DOS I” een grote klus.

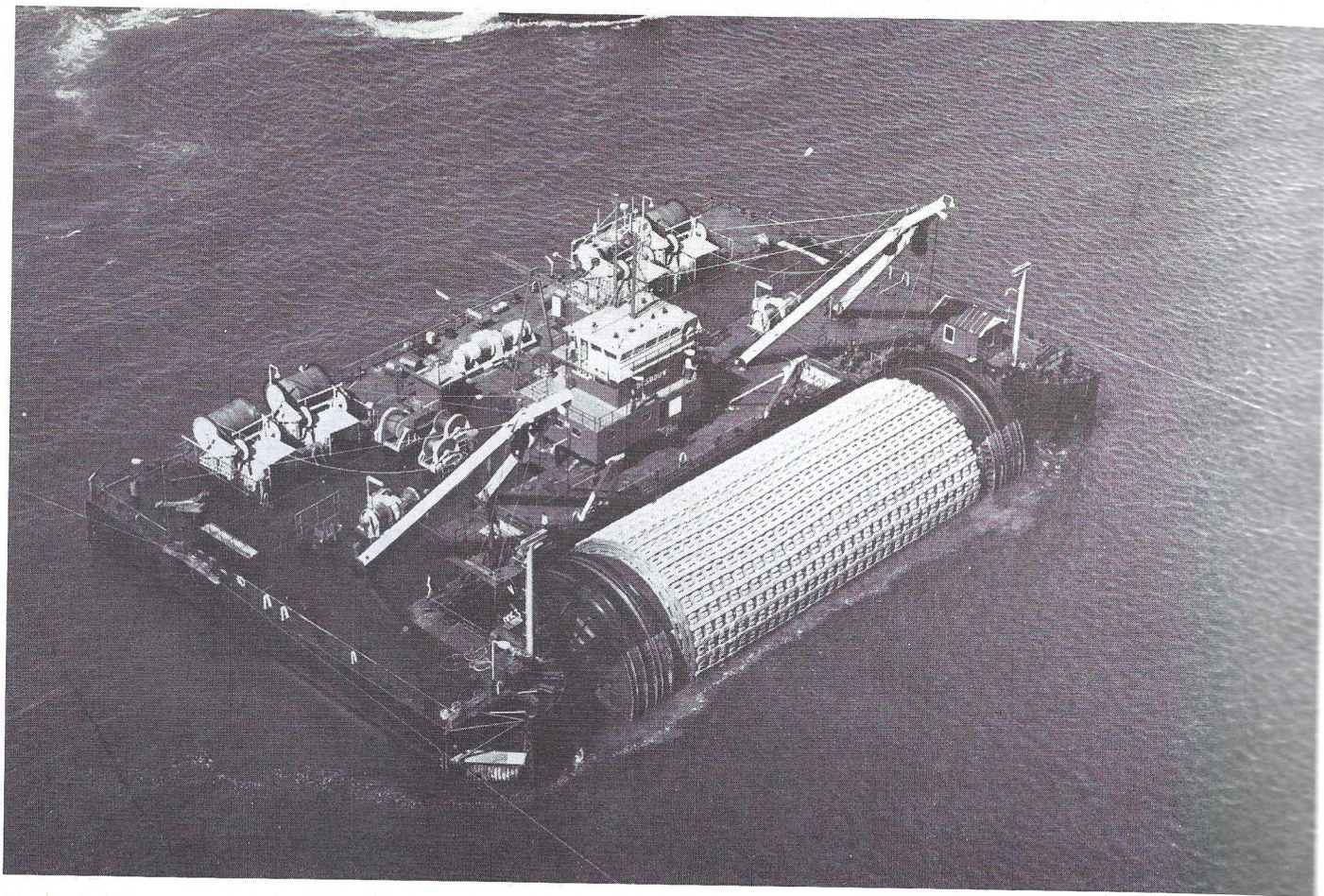
Hoofdlijnen

Bij het opsommen van de nieuwe werktuigen, die speciaal voor de bouw van de stormvloedkering moesten worden gemaakt, bleef nog ongenoemd het vaartuig, dat straks de pijlers op moet pakken en op de juiste plaats zetten. Dat hefschip wordt gemaakt bij de R.D.M. en kreeg de naam „OSTREA”.

Een globaal overzicht van enkele pieken in het gigantenwerk, dat in de Oosterschelde wordt verricht, geeft het volgende beeld:

- Blokkenmatten leggen met de „DOS I” t/m september 1980.
- Bodemverdichting met de „MYTILUS”.
- Filtermatten leggen met de „CARDIUM”.
- Tegelmatten leggen met „DOS I”, gekoppeld met „MACOMA”.
- Pijlers plaatsen met „OSTREA”.

In vol bedrijf, voorzien van een blokkenmat van 200×30 meter.



Discriminatie in dok 1

Het gebeurt wel vaker, dat er na het droogzetten van een schip in dok visjes achterlijven op de dokvloer. Het betreft meestal domme voorntjes, die niet tijdig de gaten hadden dat het verstandiger was om vaste rivierbodem te verkiezen boven mobiele dokbodem. Als ze hun laatste de gaten hebben komt het berouw wel eens te laat en voelen dan ijzer in plaats van blubber onder de buik.

Omme dokwerkers - fijngevoelig als ze zijn - zetten zulke visjes met een waardevol woord weer terug in het water.

Wanneer lag de zaak toen onze Spaanse meelwerker José Amoedo Rodriguez met vorig jaar na het droogkomen van het schip een joekel van een vis zag liggen.

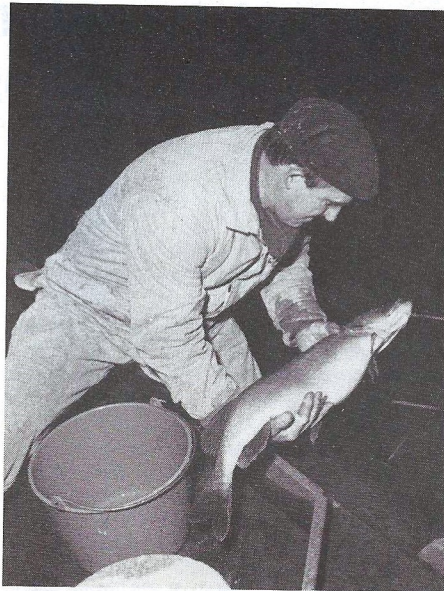
„Dat heb ik nog nooit eerder gezien”, riep José in het Spaans. „Jammer, dat het best hartstikke dood is. 'k Geloof, dat hij ons in de Ebro zulke grote vissen niet voorkomen. Even kijken hoe zijn kop er precies uitziet” en hij stak zijn hand uit naar de snoek, want dat was

„Hij” zei de snoek en plantte zijn scherpe tanden in José's vinger.

„Ja”, gilde José in het Spaans, wat een vertaling van node had omdat dit woord in het Nederlands en in het Spaans gelijkkluidend is en bovendien dezelfde betekenis heeft. José vervolgde met nog een Spaans woord waarvan u de vertaling niet in een Spaans woordenboek kunt aantreffen, maar dat vergelijkbaar is met de Nederlandse term rotkreng.

„Dat zei José dus, toen hij zijn vinger in de vissenbek wurmde en kleine druppels bloed uit zijn vinger zag opvallen. Nadat hij van de schrik bekomen was, nam hij nu uitgebreider het woord aan zijn aanvaller, er totaal aan voorbijgaand dat het hier een Nederlandse snoek betrof, waarvan je niet mocht verwachten dat hij ook maar één woord Spaans zou verstaan.

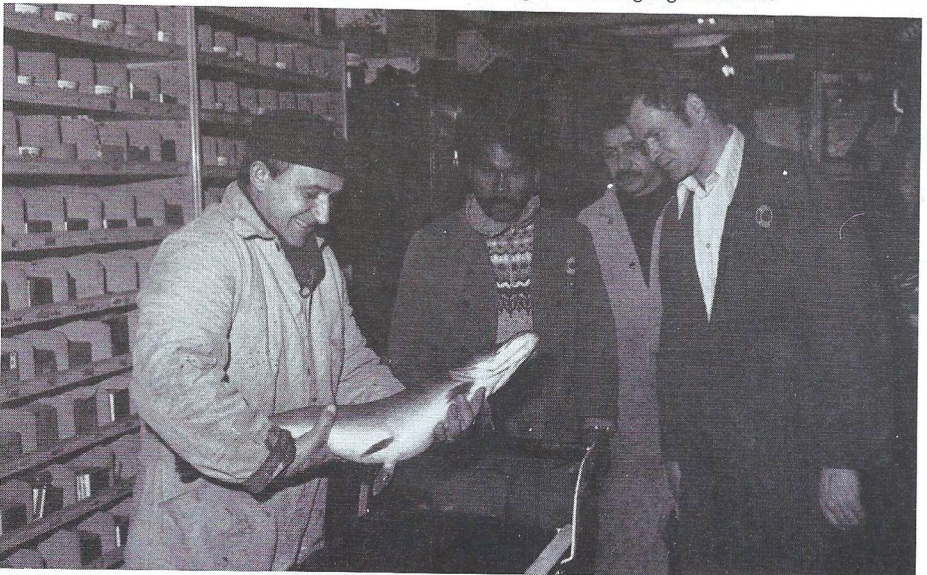
„Jij hekel aan gastarbeiders, hè? Mee naar 't magazijn, jij; opvreten jou”, riep hij vervolgens in het Nederlands



Hadden we toch nog een tewaterlating in 1981.

voor. Hij tapte een emmer water en frommelde - nu met handschoenen aan - de snoek in de emmer. Erg ongemakkelijk voor de snoek want hij moest bijne twee cirkels maken om er een beetje in te passen. Hij liet dan ook door middel van felle happen naar links en naar rechts duidelijk blijken, dat hij deze gang van zaken niet ten volle kon onderschrijven.

Een snoek van 72 cm in een kruiwagen onder in dok 1: geen alledaagse gebeurtenis!



In het magazijn werd een stalen kruiwagen vol water gezet waarin de snoek - zichtbaar opgelucht - zijn cirkels kon hervormen tot zijn favoriete rechte lijn, die overigens niet minder dan 72 cm lengte bleek te hebben.

„Wat nu?” wendde magazijnbediende Henk Rietveld zich tot de snoek.

„Opvreten ikke”, zei José, maar Henk maakte hem duidelijk dat Nederlandse snoeken niet alleen haatdragende beesten zijn met een grondige afkeer voor alles wat Spaans is, maar ook nog grondig smaken. „En dat”, zei Henk, „is niet met een handvol knoflook goed te maken”.

„O”, reageerde José, die inmiddels zijn vinger in verband gepakt had, „dan ikke rotkreng weer in water zetten”.

En zo gebeurde het, dat de snoek nog eenmaal zijn staaltje cirkel-acrobatiek in de emmer ten beste moest geven om vervolgens onder begeleiding van drie dokwerkers naar het randje van het dok gebracht te worden.

Geen spoortje dankbaarheid was van het snoekengelaat af te lezen toen José hem behoedzaam te water liet. Na een verachtelijke blik in de richting van José verdween hij naar de diepte.

„Rotkreng”, zei José ten afscheid in het Spaans.

Verslag van de Overlegvergadering, gehouden op maandag 14 december 1981

Aanwezig zijn de heren: Ir. O. J. van der Vorm, voorzitter, G. J. Cieraad, Hoofd Personeelszaken.

Van de O.R. : M. J. de Bel, C. Donkersloot, J. G. Geutjes, F. A. A. Grootveld, M. Hollander, J. Nijholt, J. M. Schop, P. Tuk, R. Veerman, J. van der Ven, W. P. Verhoeven, B. Westerbeek.

Afwezig zijn de heren J. van Sinderen (voorzitter OR), R. K. Lantink, K. J. Vinkes en J. Th. Küppens Groot (toegevoegd secretaris).

1. Opening

De voorzitter opent te 09.30 uur de vergadering. Helaas zijn de heren Van Sinderen, Lantink en Vinkes wegens ziekte afwezig. Ook de heer Küppens Groot, de toegevoegde secretaris, is om die reden afwezig. De voorzitter wenst hen een spoedig herstel toe. Ook feliciteert hij de heer De Bel met het door hem behaalde diploma „Laspraktijkingenieur”.

2. Mededelingen

De algemene situatie. De voorzitter deelt mede, dat het verkrijgen van de financiële basis om het beleidsplan september 1981 te kunnen effectueren, nagenoeg rond is. Op enige detailpunten na is één en ander geheel afgerond. Het is begrijpelijk dat het ongeduld over het lang uitblijven van een definitieve beslissing toeneemt, doch er is vertrouwen op een positief eindresultaat.

Het jaar 1981, dat ten einde spoedt, zal met een positief resultaat worden afgesloten. De onvoldoende werkbezetting gedurende de afgelopen weken en mogelijk ook de komende weken doet daaraan weliswaar afbreuk, maar zal dit positieve resultaat niet te niet doen.

Het staat wel vast dat 1982 een moeilijk jaar wordt. Indien wij de situatie van nu vergelijken met die rond de jaarwisseling 80/81 doen met name de lage dollarkoers, alsmede de revaluatie van de gulden, hun invloed gelden bij het verwerven van opdrachten. Er is weliswaar een ruggesteun vanwege het onderhanden zijnde NAM-project alsmede voor het te bouwen hefeiland doch deze opdrachten zijn zeker niet toereikend om een volledige werkbezetting te garanderen. We zullen er met elkaar in 1982 behoorlijk voor moeten knokken om een verantwoord resultaat te bereiken. Daarbij moet men zich realiseren dat wij in 1982 ook nog geen profijt kunnen trekken van de nieuwe investeringen. Effect daarvan zal niet eerder dan medio 1983 zichtbaar kunnen worden.

Een der leden, terugkomend op de huidige werkbezetting, vraagt of er geen aanleiding is om werktijdverkorting aan te vragen. De voorzitter antwoordt daar nu nog geen aanleiding toe te zien.

Met betrekking tot de dijkverzwaren deelt de voorzitter mede, dat er van de zijde van het bedrijf regelmatig besprekingen gevoerd worden met de plaatselijke overheden, doch dat er nog geen definitieve beslissingen zijn genomen. Wel is de indruk dat de rijweg op de dijk zal blijven bestaan, hetgeen, als de Beneden Rijweg wordt afgesloten, een toename van het verkeer op de dijk betekent. Een der leden vraagt in dit verband om vooral zorg te dragen voor een veilige oversteek. Nu vindt er af en toe al een verkeersongeval plaats en dat dreigt dan alleen maar toe te nemen. Een ander lid vraagt naar de gang van zaken met betrekking tot de Boele-huizen, die in verband met de nieuwe dijk eventueel gesloopt moeten worden en met de onderhouds- resp. renovatiewerkzaamheden aan deze huizen. De voorzitter licht toe, dat renovatie nu alleen geschiedt aan huizen die niet onder de dijkproblematiek vallen en dat de renovatie in het algemeen per project bezien wordt. Ook aan het noodzakelijke onderhoudswerk wordt veel aandacht gegeven. Mocht in het verleden geuite kritiek terecht geweest zijn, in de afgelopen jaren is dit op deskundige en voortvarende wijze ter hand genomen. Er dient begrip voor te zijn dat niet alles tegelijk kan.

Voorts vraagt dit lid of Boele voor de huizen die afgebroken worden zorg draagt voor vervangende woonruimte. Hierop wordt geantwoord dat de Gemeente daarvoor dient zorg te dragen, doch dat Boele, voorzover daartoe mogelijkheden reiken, zeker ook medewerking zal verlenen.

3. Notulen Overlegvergadering d.d. 26-10-1981

Een der leden vraagt naar aanleiding van het onderwerp „Personeelsuitkering 1980” wat nu de feitelijke consequentie daarvan is met betrekking tot de „Personeelsuitkering 1981”.

De voorzitter herhaalt dat indien 1981 met een positief resultaat wordt afgesloten, en reeds eerder is ook in deze vergadering gezegd dat dit het geval is, de personeelsuitkering zal plaats vinden op basis van de in vroegere jaren geldende normen. Daarvan zal en kan ook niet afgeweken worden. Er is dan dus sprake van een winstuitkering.

De notulen worden voorts ongewijzigd goedgekeurd.

4. Ingekomen stukken

De voorzitter stelt 3 van de OR afkomstige brieven aan de orde.

a. Het verzoek van de OR om aan alle leden het „Handboek voor de Ondernemingsraad” ter beschikking te stellen. Met dit verzoek gaat de voorzitter accoord onder de voorwaarden die

door de OR zelf in zijn brief zijn vermeld.

b. Naar aanleiding van de brief over het onderwerp „afspraken i.v.m. bereiken van 65-jarige leeftijd” stelt de voorzitter voor om daarover in kleine kring nader overleg te plegen, waarna een definitief besluit zal worden genomen. Hiermede gaan de leden van de OR accoord.

c. Naar aanleiding van de besluitenlijst van de OR-vergadering van maandag 30 november 1981 wordt op de navolgende onderwerpen ingegaan.

1. Over de verliesgevende opdrachten nieuwstaal zal een nadere toelichting gegeven worden zodra het Beleidsplan aan de orde komt.
2. De kantieneprijzen zullen overeenkomstig het voorstel per 1 januari 1982 worden aangepast.
3. De regeling voor het waarnemen van leidinggevende functies zal overeenkomstig het voorstel, waarmee de OR accoord gaat, ingevoerd worden. Geregeld zal worden dat een zeer beperkt aantal functionarissen in de Bedrijfsleiding de goedkeuring aan de toepassing van deze regeling kan verlenen.
4. Toegelicht wordt dat er geen uniform beleid gevoerd wordt voor de toewijzing van woningen aan alleenstaanden. Op de gestelde vraag of toewijzing in principe mogelijk is, antwoordde de heer Cieraad dat dit in principe niet onmogelijk is, daarbij aangevend dat er wel zeer uitzonderlijke omstandigheden aanwezig moeten zijn voor een dergelijke toewijzing. Voorts mag niet uit het oog verloren worden dat een zodanige toewijzing ook nog aan de Gemeente Ridderkerk moet worden voorgelgd, die ook stringente normen kent.
5. Over het rentepercentage van de winstdelingsspaarregeling deelt de voorzitter mede dat dit percentage onlangs (november 1981) is verhoogd tot 9%. Dit percentage is het maximum dat nu bereikbaar is. Bij de hoogte van dit percentage dient er rekening mede gehouden te worden, dat b.v. bij huwelijk en rente van hypotheek, niet voldaan behoeft te worden aan de termijn van 7 jaar, alvorens men het spaarbedrag mag opnemen. Wel is het mogelijk om het saldo van de winstdelingsspaarregeling op een andere wijze te beleggen b.v. obligaties, die een hogere rente geven. Maar ook dan blijven deze beleggingen gedurende de tijd, die daarvoor staat, geblokkeerd.
6. Met betrekking tot de geluidsoverlast in de timmerloods zal de voorzitter overleg plegen met de heer Breeman om vast te

het bedrijf gegevens ter beschikking krijgt over de kwalitatieve personeelsformatie. Voorts zal een indicatie gegeven kunnen worden om bepaalde opleidingen gericht ter hand te nemen, alsmede bij promoties e.d.

Na deze toelichting volgt enige discussie, waarna besloten wordt dat de OR dit onderwerp als agendapunt op haar eerste vergadering zal behandelen. Indien dat gewenst geacht wordt, is de heer Cieraad bereid om op nadere vragen een aanvullende toelichting te geven. Op de eerstvolgende overlegvergadering kan dan wellicht tot definitieve besluiten gekomen worden.

7. Investerings

a. Algemeen.

Door de OR is naar voren gebracht, dat zij de hoogte van het investeringsbedrag, waarbij advies aan de OR gevraagd wordt, op f 10.000,— hebben vastgesteld. De voorzitter antwoordt hierop, dat de desbetreffende vraag door hem met uitdrukkelijk „neen” beantwoord wordt. De bevoegdheid van de OR om advies uit te brengen over investeringen is in de wet geregeld. Daarin wordt gesproken over belangrijke investeringen. In de toelichting op de wet wordt gesproken over investeringen, die van aanzienlijke invloed zijn op de continuïteit van de onderneming en die een groot beslag leggen op de financiën. Ook geldt de bevoegdheid niet als er sprake is van normale vervangingsinvesteringen.

Uit de hierna volgende discussie komt vast te staan dat de OR van zijn adviesbevoegdheid zeker gebruik kan maken bij de investeringen, die nodig zijn om het Beleidsplan te realiseren.

Ook over andere investeringen van kleinere omvang, zegt de voorzitter, is er zeker de bereidheid om de OR te informeren. Aan de noodzaak om in bepaalde gevallen snel en slagvaardig te handelen, mag niet voorbij gegaan worden.

b. Beleidsplan Boele september 1981

De voorzitter deelt mede, dat zodra van Economische Zaken een positief antwoord is ontvangen en de financiële basis voor realisering van het Beleidsplan verzekerd is de officiële aanvraag aan de OR t.b.v. de investeringen zal uitgaan.

c. Investerings

Hieraan wordt nog de laatste hand gelegd. Zodra een en ander afgerond is zal de OR nader geïnformeerd worden.

8. Nachtploeg/avondploeg

Na alle gesprekken en discussies die over dit onderwerp hebben plaats gevonden, zegt de voorzitter, moet helaas vastgesteld worden dat het vervangen van de nachtploeg door een avondploeg geen doorgang kan vinden. De bereidheid van de medewerkers uit de nachtploeg om over te gaan naar de avondploeg is zodanig beperkt, dat we dit voornemen niet kunnen realiseren. Ook de OR is niet in staat om een eensluidend advies te geven. Ook een overgangssituatie – en een nachtploeg en een avondploeg – is niet te realiseren. Dit zou alleen de doelmatigheid verslechteren en tot een niet werkzaam geheel leiden.

Het streven zal er op gericht blijven om het werk van de nachtploeg, meer dan thans soms het geval is, te laten verlopen.

Een der leden merkt nog op, dat gebleken is dat een aantal medewerkers, die wel bereid zijn om nu voor het NAM-project in de avondploeg te werken, dat alleen wensen te doen als zij in hun

eigen werkplaats werken en niet als dit werk in één der andere werkplaatsen moet plaats vinden.

Een te grote vrijblijvendheid is niet verantwoord, reageert de voorzitter. We zullen met z'n allen onze schouders er onder moeten zetten om de toekomst te waarborgen. Een goede kwaliteit en korte levertijden zijn de kracht van ons bedrijf. Om dat te realiseren wordt er van alles het nodige gevraagd!

9. Rondvraag

Geïnformeerd wordt of de mogelijkheid bestaat de reiskostenvergoeding voor Ridderkerk aan te passen.

Geantwoord wordt dat daartoe geen voorname bestaat en dat bij de invoering van de betreffende regeling ook afgesproken is dat deze vergoeding niet geïndexeerd wordt.

Een gestelde vraag over het afzuigstelsel van de leerschool-lassen zal door de voorzitter besproken worden met de heer Breeman.

10. Sluiting

Verder niets meer aan de orde zijnde, sluit de voorzitter de vergadering.

Besluitenlijst

1. Indien 1981 met een positief resultaat eindigt, en dit zal het geval zijn, dan zal de bestaande winstdelingsregeling onverkort worden toegepast, evenzo als dat in het verleden is geschied.
2. Aan alle leden van de OR zal het „Handboek voor de Ondernemingsraad” ter beschikking gesteld worden.
3. Per 1 januari 1982 zullen enige kantineprijzen worden aangepast. Deze worden tijdig in de kantine bekend gemaakt.
4. De regeling voor het waarnemen van leidinggevende functies zal overeenkomstig het voorstel, worden ingevoerd.
5. Met betrekking tot de nog lopende beroepsprocedures ISF/SAO wordt besloten om begin januari 1982 vast te stellen of alle gevallen uiterlijk 16 januari 1982 kunnen worden afgerond. Zo dit niet het geval is dan zullen de belanghebbenden daarover persoonlijk geïnformeerd worden.
6. Het ISF/SAO voor de beambten zal met ingang van 1 januari 1982 worden ingevoerd.
7. Over het nieuw geïntroduceerde medewerkersfunctioneringssysteem zal in de eerstkomende overlegvergadering nader besloten worden.
8. Zodra van Economische Zaken een positief antwoord is ontvangen over het Beleidsplan en de financiële basis voor realisering dus is verkregen zal een officiële aanvraag aan de OR ten behoeve van de investeringen uitgaan.
9. Er zal geen vaste avondploeg worden ingesteld. De meningen van de medewerkers lopen zodanig uiteen dat dit nu niet gerealiseerd kan worden.

Personalia

JUBILEA 40 JAAR

10-04 Joh. de Heek scheepsbeschieter
15-04 W. den Boef voorman draaiers

JUBILEA 25 JAAR

04-03 B. A. van Heek bankwerker
11-03 T. van Vugt bankwerker
01-04 F. IJsselstijn schilder
01-04 E. H. Koch projectleider
22-04 L. Looyenga metaalbewerker/
aan-afbouwer
29-04 G. de Graaff leermeester
bedrijfschool

JUBILEA 12½ JAAR

14-01 B. van der Hoek lasser
01-02 B. Deflaoui lasser
01-02 E. van Rees adm. ass. rek.afd.
01-02 N. J. M. van Rooyen rekeningmaker
04-02 G. Pitzalis lasser
12-02 M. de Vogel typiste rek.afd.
12-02 E. Ruys-Beke tefoniste/receptioniste
01-03 F. J. Spa kraanmachinist
19-03 J. Paya Lopez bankwerker
26-03 M. Delfin Rivero pijpenbewerker
26-03 J. Velazquez Alcaide lasser
06-04 A. C. Bollaard ijzerwerkersbaas
27-04 J. Hortensius magazijnbeheerder
17-05 F. A. A. Grootveld rekeningmaker
24-05 A. J. van de Velde smid
27-05 W. Uspessy metaalbewerker/
sectiebouwer
28-05 M. Flores Contreras brander
02-06 C. Jongeneel-van Genderen huishoudelijke hulp
19-06 J. van Es metaalbewerker rep.
20-06 H. van den Berg machinale bewerker

IN DIENST

30-11 J. Sommeling kraanmachinist
07-12 A. de Jong machinebediende/
operator
04-01 D. B. P. Vogelaar aank. pijpenbewerker
04-01 W. M. v. d. Pluijm pijpenbewerker
04-01 R. L. Engelen aank. lasser
04-01 A. F. J. Jelles metaalbewerker rep.
04-01 A. Ferdi aank. lasser
04-01 M. J. van de Belt aank. lasser
04-01 J. Konijnenburg brander
25-01 G. N. Djojokasiran lasser

TERUG UIT MILITAIRE DIENST

04-01 J. C. Esser metaalbewerker/
aan-afbouwer
04-01 G. W. van Kreveld metaalbewerker rep.
11-01 T. Kuyper bankwerker

UIT DIENST

30-11 E. P. van Gorcum l.l. metaalbewerker
30-11 M. Dam metaalbewerker rep.
02-12 S. Kabak lasser
18-12 E. Casal Bouzas lasser
31-12 R. Visscher onderhoudselectriciën
31-12 P. van Bruggen bankwerker
31-12 H. Ketting hoofd offshore
31-12 H. Terwal dok/hellingwerker
31-12 H. Hagendoorn bankwerker
31-112 S. Diephuis-Put adm. medewerkster
boekhouding
08-01 P. A. van Rij metaalbewerker/
sectiebouwer
08-01 D. P. Rahanar lasser
25-01 C. Korteweg l.l. pijpenbewerker

VOOR 1e OEFENING NAAR MILITAIRE DIENST

01-01 H. Looy transporteur
01-01 E. I. Boumann l.l. metaalbewerker
04-01 H. C. A. Molendijk l.l. metaalbewerker
08-01 M. v. d. Klooster l.l. bankwerker

PENSIONERING

08-01 A. J. van der Knijff portier

VRIJWILLIG VERVROEGD UITGETREDEN

30-11 J. Muntz leidinggever transport
30-11 A. Oostenrijk brander
31-12 J. M. Schop mallenmaker/
afschrijver

VERVROEGD GEPENSIONEERD

30-10 I. Buscop hakker
30-11 A. v. d. Wetering ijzerwerker
31-12 M. Carbajales Carbajales transporteur
31-12 M. C. de Jong sleepbootkapitein
31-12 F. E. de Jong electrisch lasser
31-12 J. Hormigo Torres electrisch lasser

GEBOREN

25-11 Adrie, zoon van de heer en mevrouw Van der Linden-de Snoo

04-11 Linda, dochter van de heer en mevrouw Van Rees-Bakker
20-12 Louise Maria Antonia, dochter van de heer en mevrouw De Koning-Punt
25-12 Michel, zoon van de heer en mevrouw Van der Veen-Buyks

HUWELIJK

24-11 De heer P. W. Blok met mejuffrouw I. Wien

IN MEMORIAM

Op 12 december 1981 is op de leeftijd van 71 jaar overleden de heer

F. BERKEL

Gedurende ruim 28 jaar is hij bij ons in dienst geweest als electrisch lasser en magazijnbediende.

D. v. d. Wetering B.V.

IN DIENST

01-12 A. J. C. van Tour pijpenbewerker
04-01 P. Kamp bankwerker-binnen

TERUG UIT MILITAIRE DIENST

04-01 J. van Berkel bankwerker-buiten

UIT DIENST

27-11 R. Koster bankwerker-binnen
30-01 F. Wesbeek voorman
pijpenbewerkers

GEBOREN

15-01 Johannes Pieter, zoon van de heer en mevrouw Liefhebber-Moret