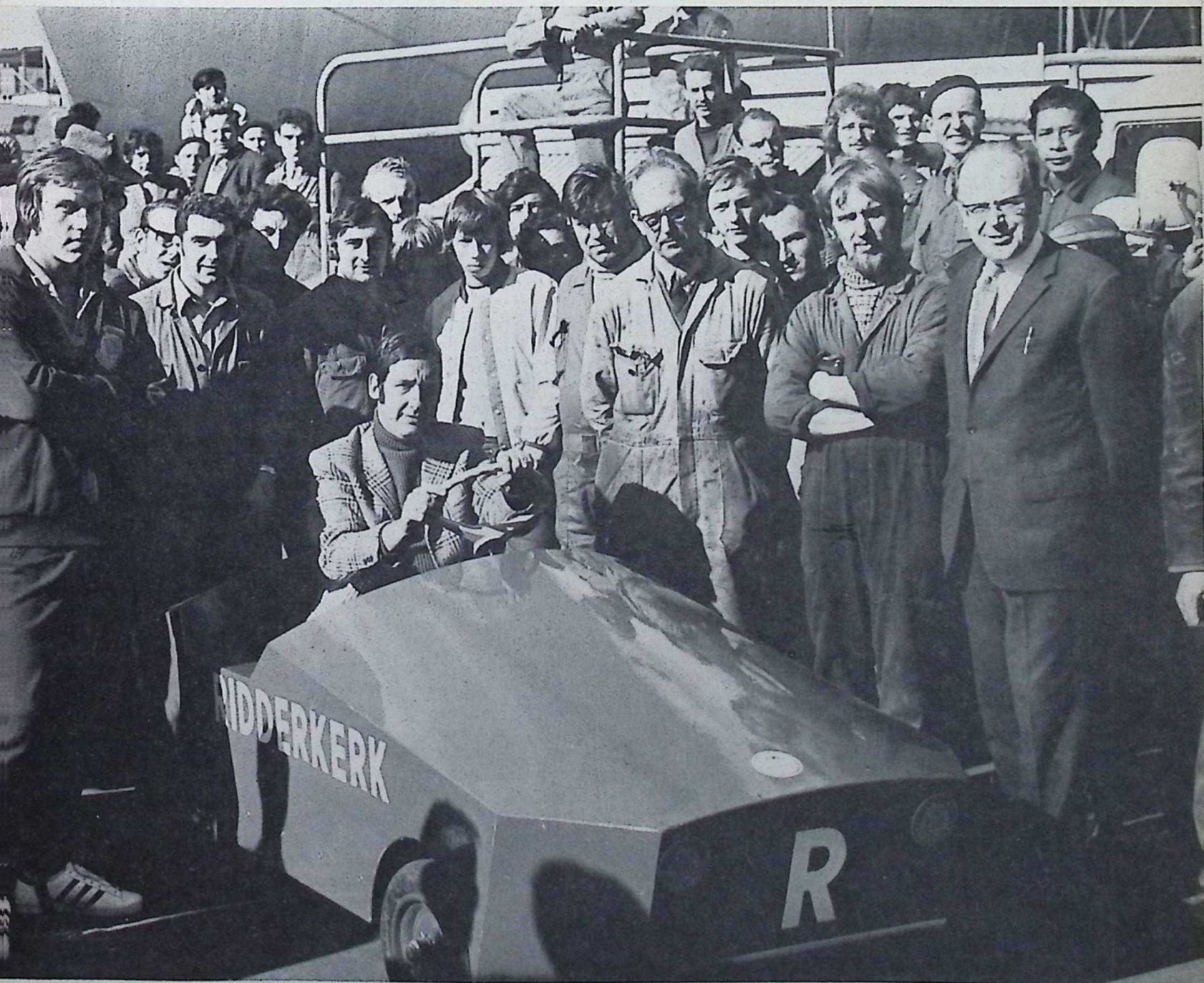
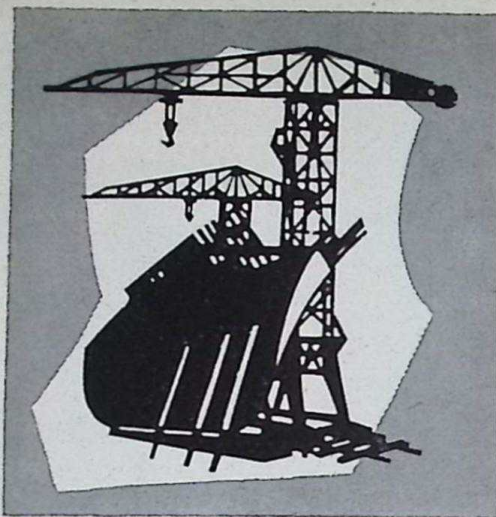


Boele-nieuws

PERSONEELSBLAD VAN
BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK N.V.





Boele-nieuws

Uitgave ten dienste van het personeel van

**Boele's Scheepswerven
en Machinefabriek N.V. —
Bolnes**

tel. Rotterdam 010—134862

tel. Ridderkerk 01804— 3422

REDACTIECOMMISSIE (alf.):

L. Ardon
G. de Jong
E. H. Koch

HOOFDREDACTEUR:

J. G. v. Beek — telefoon toestel 290.
Kopij inleveren voor de 15e van elke maand.

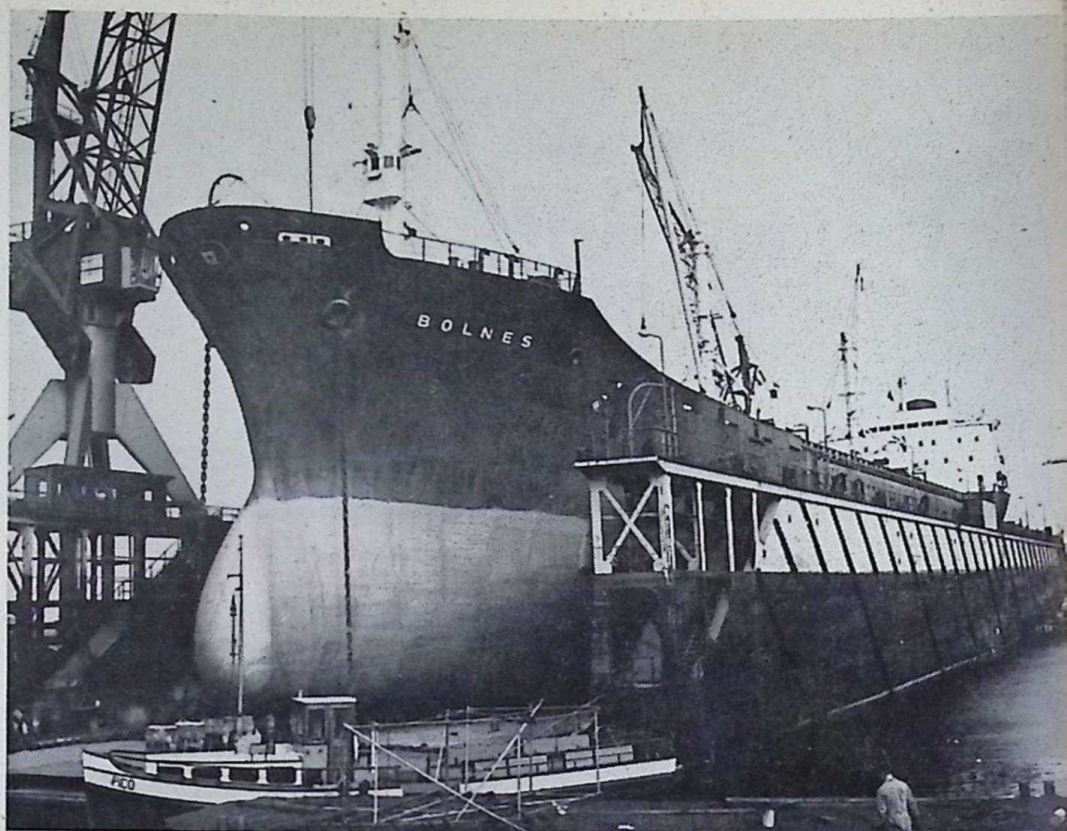
Zonder toestemming van de redactie
mogen geen artikelen, geheel of
gedeeltelijk, worden overgenomen.

Het gecombineerde december-januarinum-
mer verschijnt ongeveer één week voor kerst-
mis 1971.

BIJ DE VOORPLAAT:

Dick Passchier had over gebrek aan be-
langstelling niet te klagen (zie pagina's
8 en 9)

Druk: Benedictus - N.R.C. - Rotterdam



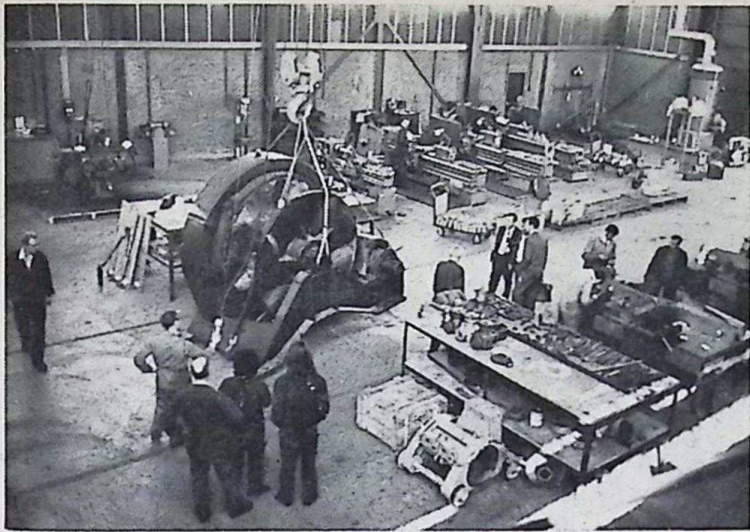
De kalender geeft, als we dit schrij-
ven, half oktober aan. We klagen een
beetje dat het zo koud wordt. En het
regent zelfs af en toe. Mag het alsje-
blieft, willen we dan toch wel vragen.
Het kan niet eeuwig zomer blijven;
hoewel

Enfin, het werfgebeuren gaat gewoon
door. Hoewel we in voorgaande
maanden beslist geen gebrek aan
werk hadden is het even moeilijk ge-
weest om geluidloos over te schakelen
naar nieuwe grote objecten. De verlen-
gengerie liep af, bouwnummer 1040
is voor „het binnengebeuren” praktisch
klaar, en iedereen op de werf weet dat
we naast het „lopende” werk een paar
flinke karweien moeten hebben om
soepel te kunnen produceren. Eén zo'n
flink karwei is de „Beaverpine”. Ter-
wijl we dit schrijven is baas v. d. Welle
met zijn mensen bezig om de grote
„dozen”, de cofferdamsekties te plaat-
sen in het schip op helling 2. Als deze
goed staan kunnen we op alle fronten
vooruit, met nieuwe langsschotten,
luikhoofden, containergeleidingen etc.
De loodsen zijn inmiddels volop in de
running met de zijkasten, kraanfunda-
ties en motorfundatie voor de „Soya
Atlantic”. Inmiddels werd ook het brug-
dekhuis naar de bak verplaatst. Voor-
man Henk Heiden met zijn meetploeg
is druk bezig om op de meest rare
plaatsen aan boord lijnen te zetten en
allerlei merken die voor een leek hele-

De „Bolnes” in Bolnes.

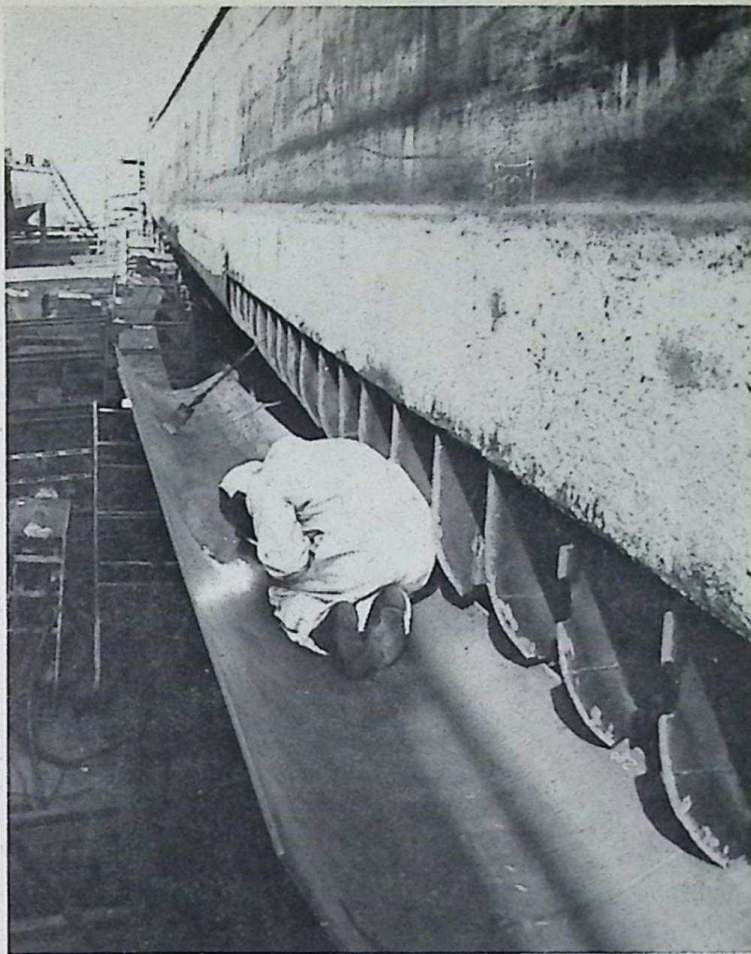
De Noorse rederij Jebsens Rederi laat
haar scheepsnamen met B beginnen
en op es eindigen. Zo hebben ze o.a.
de ons welbekende „Borgnes” en
„Bulknes”. In oktober werden wij ver-
eerd met het bezoek van de „Bolnes”
aan Bolnes.

maal niets zeggen. 't Zal wel goed zijn,
denken we dan. Het „lopende” werk
speelde zich onder andere af op de
„Bow Queen” (groot deel nieuw vlak),
op helling II in anderhalve week kant
en klaar, op de „Visurgia” met haar
nieuwe kimplaten en voorschip huid,
op de „Vibit” waarvoor o.a. die enor-
me partij stalen darmen, spiralen ge-
noemd, bestemd waren welke bij de
expeditie te kijk lagen, en op de „Milo-
ra”, een autotransportschip met plenty
revisiewerk voor haar pontonluiken,
gritwerk etc., waarvoor wij 10 „running
days” kregen. In dok 2 zagen wij zo-
waar de „Katsedijk” van de Holland-
Amerikalijn, voor een groot survey-
beurt en huidschade in ruim 4. Zo'n 20-
tot 30 andere objecten willen wij u be-
sparen. 't Is toch maar lopend werk,
zeggen we dan. Als u dan opmerkt dat
wij juist voor dit „lopend werk” onze
ervaring „onze organisatie en..... im-
provisatievermogen zo hard nodig heb-
ben, heeft u wel gelijk. Maar wie ont-
kende dat dan eigenlijk?

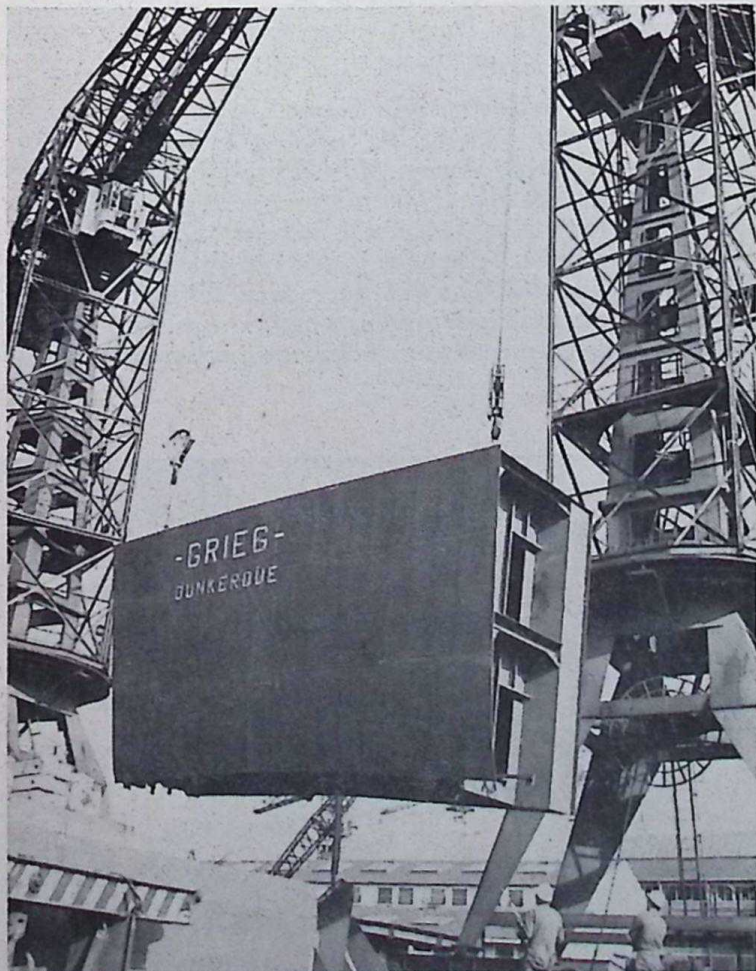


Een interessant karwei voor D. v. d. Wetering N.V. was de reparatie van de ankerspil van de „Kentucky Chevron”. Bij de proefvaart van deze mammoeth was daaraan schade ontstaan. Men kreeg 1½ week voor de reparatie.

Over een grote lengte nieuwe kimplaten voor de „Visurgia’.



IN OKTOBER



BEGONNEN WE WEER OPNIEUW

Met het aanbrengen van deze sectie no. 87 werd het achterste punt van bouwno. 1040 bereikt.

Nieuwe darmen voor de „Vibit”. Je zal ze maar moeten uitzoeken!





Piet Kooyman vertelt van zijn rei

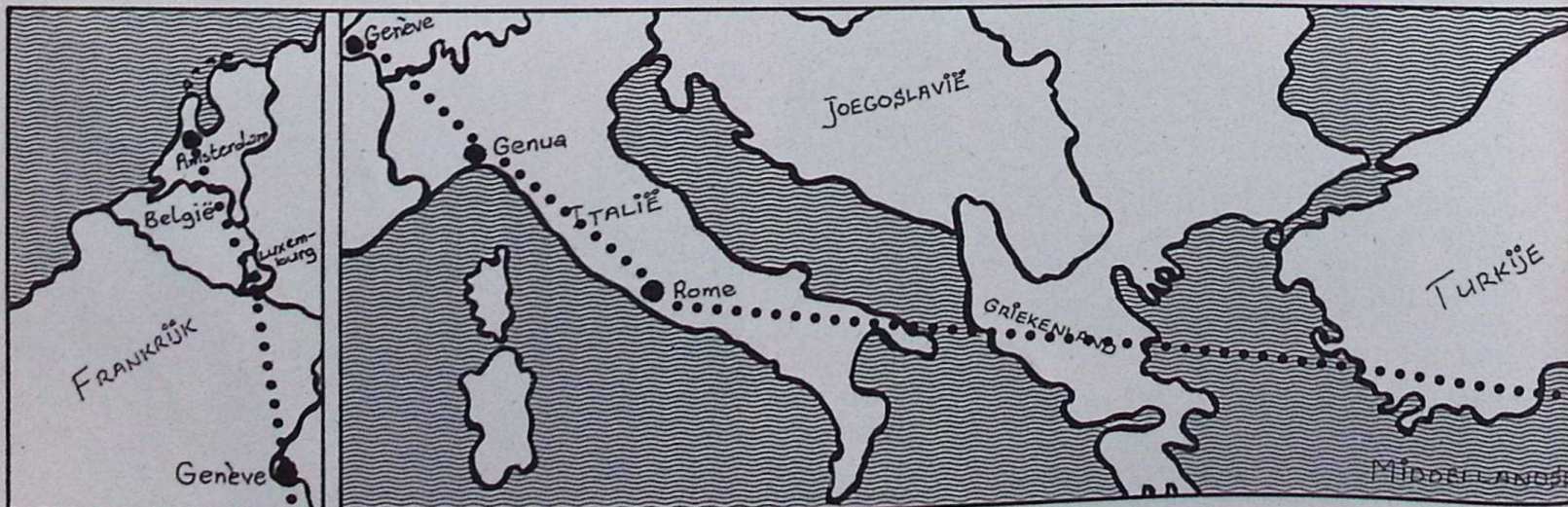
Ja jongens, ik zit bij mijn dochter in Australië. En misschien zijn jullie wel benieuwd naar al mijn ervaringen. Zeker de jongens uit de lasloods waar ik zo lang mee samengewerkt heb. Die vergeet je niet. 'k Heb er tenslotte 53 jaar opzitten bij Boele. Daarom schrijf ik jullie uit Australië en de man van Boele-Nieuws zal de rest voor me doen (heeft ie gezegd). 'k Moest het in mijn eigen woorden doen en laat ik dan maar ronduit zeggen, dat het voor een man van 67 jaar, die 53 jaar op een werf gezeten heeft, heel wat is om naar Australië te gaan. De meesten van jullie hebben nog nooit gevlogen, denk ik. Voor mij werd dat natuurlijk een grote belevenis. Maandag 20 september was de grote dag. Na aankomst op Schiphol koffers wegen en om kwart over vier ging ik door de douane. In de belastingvrije winkel heb ik tabak en een flesje pittigs gekocht. 'k Moest instappen op pier 33. Daar stond de „David Livingstone”, een D.C. 8, die ons met ongeveer 200 passagiers naar Sydney zou brengen. Binnenin het vliegtuig is het eigenlijk net als in een bus. Alleen kon je je benen niet best strekken. Precies om kwart voor zes reden we naar de startbaan. Jullie kunnen het geloven of niet, maar ik zat helemaal niet in spanning. Op een gegeven moment begonnen de motoren te

bulderen en we gingen met een noodgang van de startbaan. Ik had geen a-plaats. Dat was jammer, want vanaf mijn c-plaats moest ik aan één kant langs twee mensen kijken en aan de andere kant langs drie. Maar ik zag toch genoeg om een indruk te krijgen van hoe reusachtig het is om alles onder je kleiner te zien worden. 't Was fantastisch mooi.

En zo vlogen we over Luxemburg, Genève, Genua naar Rome. „Daar zit je nou, Piet” dacht ik, „op je 67ste jaar in een vliegtuig boven Zwitserland. Dat had je vroeger nooit kunnen dromen!” De bergen met witte koppen van de sneeuw vormden een prachtgezicht. Om zeven uur werd het aan bakboord donker, terwijl het aan stuurboord nog licht was. Eigenaardig idee is dat. Links keek ik in het donker en rechts zag ik de zon ondergaan. Wij vlogen op 12.000 m. hoogte, maar daar merk je natuurlijk niks van als je daar maar zit te zitten.

Om half acht landden wij in Rome. Schitterend gezicht die stadsverlichting vanuit de lucht. 't Is net een enorm kermisterrein, dacht ik nog. Mijn eerste landing was ook een belevenis. Het lijkt of de motoren gestopt worden om dan in glijvlucht naar beneden te cirkelen. Soms helde het vliegtuig over naar SB, zodat je dan een prachtig uitzicht had, dan weer vlak, om dan weer naar BB over te gaan totdat we boven de landingsbaan waren. En dan ging het hard naar beneden om even later over de aarde te hup-

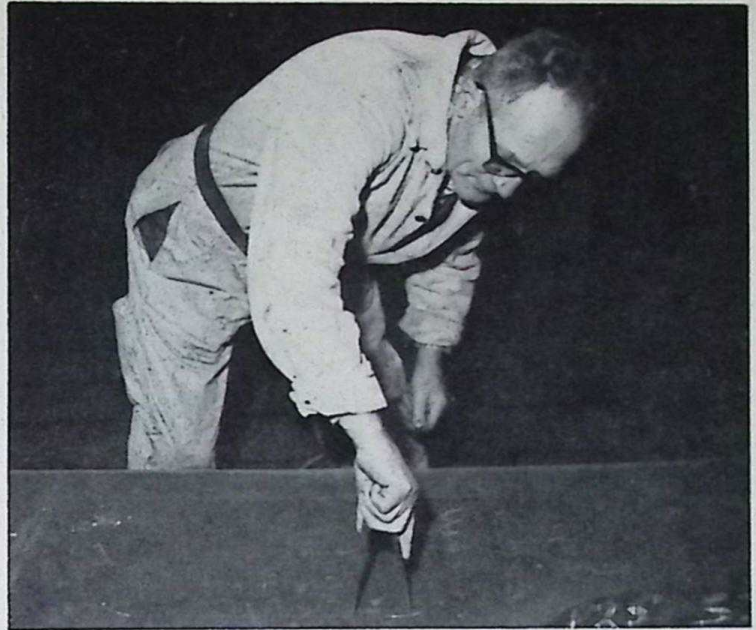
Schema van Piet's wereldreis.



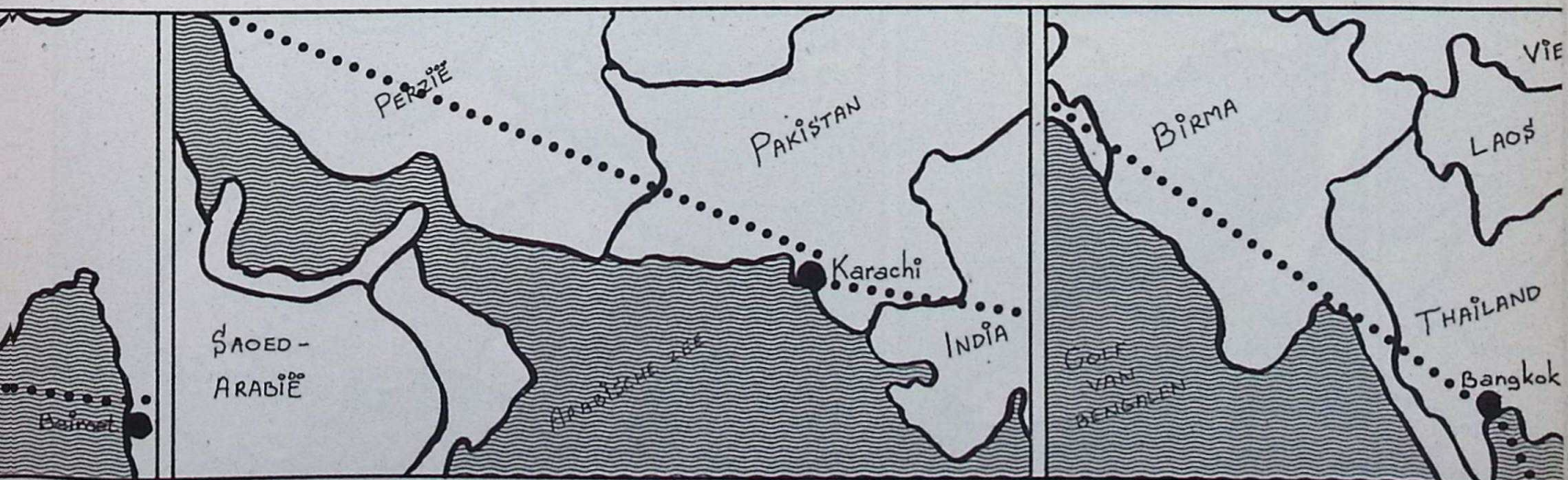
Zoals velen Piet Kooyman kenden: als ijzerwerker in de lasloods.

naar Australië

pelen. Wij mochten er 45 minuten uit en gingen de hal in om de benen te strekken en winkels te kijken. Peperduur is het. Een ansichtkaart met een postzegel kostte b.v. één gulden. Het volgende traject was Rome-Beirut, een vlieg-reisje van 3 uur. Vertrek om negen uur in de hardstikke donker. Nou, daar zat ik dan tussen de wolken te mijmeren. Er was geen uitzicht naar buiten meer. Af en toe dacht ik dat er een fietser voorbijkwam, maar dat was dan gewoon een ster. Het geluid van de motoren vergeleek ik met een vrachtboot. Als je in een hut zit ergens in de buurt van de machinekamer en de hulpmotoren draaien en de luchtverversing staat aan, dan heb je hetzelfde gedruis. Af en toe schokt het vliegtuig als een trein, die over wissels rijdt om dan even later het gevoel te krijgen, of je in een autobus met stugge veren zit, die over een slecht wegdek rijdt. Eten en drinken krijg je volop aan boord, maar je wilt wel eens iets pittigers, maar daar moest je ook flink voor dokken. Voor een ouwe klare moest ik f 1.80 betalen! Bij aankomst in Beirut kreeg ik weer dezelfde indruk van een groot verlicht kermisterrein zoals in Rome. Maar 't was nu nog mooier, omdat ik duidelijk de rede met schepen kon onderscheiden. De volgende etappe was Beirut-Karachi, een uitstapje van 4 vlieguren. Toen we weer in de lucht waren, dacht ik „Piet, probeer wat te slapen, jongen, je ziet toch niks”. 't Viel niet mee in zo'n stoel met een kussentje onder je hoofd. 't Lukte dan ook maar een uurtje. Om 2.30 uur



was ik weer wakker en daar had ik geen spijt van, want aan B.B. begon het licht te worden. Om 3 uur was het helemaal licht. We vlogen boven India en wat ik toen zag kan ik haast niet beschrijven. Soms lijken de bergen op een strand, waar kinderen kasteeltjes gebouwd hebben, dan weer lijkt het net een lege parkeerplaats voor auto's. Als we boven lichte bewolking vlogen, vergeleek ik het met een rustige winterdag aan de oever van een rivier: licht drijfsijs met daarbovenuit de ijsschotsen met witte koppen. Schitterend! Om 5.30 uur was de start voor het volgende traject naar Bangkok. Aanvankelijk weinig te zien, maar in de buurt van Bangkok een heel ander beeld. Hier zou men boven Holland kunnen vliegen: groene weiden met kanalen en boerderijen. Die weilanden zijn echter rijstvelden en ik denk, dat die kanalen dienen voor de besproeiing van de rijstvelden. Hoe dan ook, 't was prachtig. Ook in Bangkok weer 45 minuten pauze. Er was strenge militaire bewaking. Om 11.00 uur start voor het traject Bangkok-Singapore. Om 11.20 moesten we de riemen vastmaken; waarvoor wist ik niet. Maar even later zag ik aan SB een roetzwarte wolk, waaruit ik een paar bliksemschichten zag. Meer heb ik niet gemerkt. Bij de landing in Singapore was het weer donker



Zo vloog onze ijzerwerker per D.C. 8
Australië binnen.



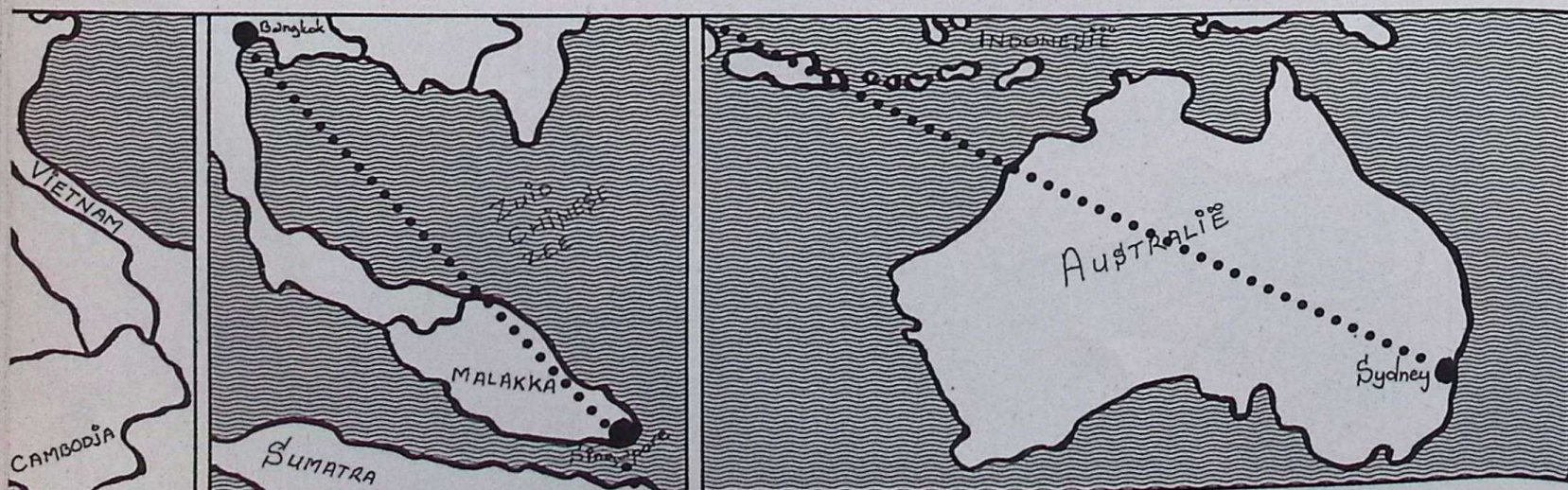
en het kwam me voor, dat hier nog meer feestverlichting was dan in de vorige landingsplaatsen. Weer 45 minuten rust. 't Was er erg heet. Je voelde de warmte in je broekspijpen en in je overhemd op je lichaam komen, alsof je langs een stuk heet ijzer liep.

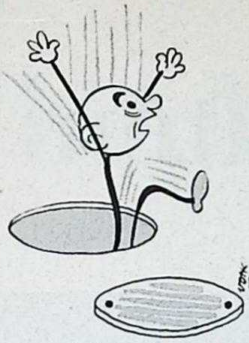
Het laatste traject was het langste. Singapore-Sydney: zeven uur vliegen. Ja, 't is wat jongens. De tweede nacht in de lucht moest en zou ik wat slapen. Daarom gooide ik er een Australische dollar tegenaan en nam twee pikketanesies. Maar ik bracht het weer niet verder dan drie kwartier. De lucht was helder, zodat ik weer veel lampen langs de weg zag staan en veel fietsers zag passeren. Toen het weer dag was, begon de stewardess weer met het volpompen van haar klanten. Sinaasappelsap, tomatensap en nog meer van dat kinderachtige spul. Langzamerhand naderden we Sydney over de blauwe bergen en ook over het vruchtbaarste gedeelte van Australië met veeteelt en landbouw. Dinsdagavond om 21.05 uur (Hollandse tijd — want in Australië was het woensdagmorgen 6.05 uur) kwam het allergrootste moment: landing in Sydney. Ik vroeg voor de douaneformaliteiten hulp van een grondstewardess, want jullie weten misschien nog wel, dat Engels spreken nooit mijn sterkste kant geweest is. Het weerzien met mijn dochter en haar gezin was heerlijk. Ze kwamen me per auto afhalen. Ze wonen een uurtje rijden van Sydney af in Moorebank. De rit naar huis ging heuvel op, heuvel af. Australië is me, wat natuurschoon betreft, wel een beetje tegengevallen. Ik

had gerekend in een mooi, groen land te komen, maar fris groen is hier niet. De grasvelden voor de huizen zien er een beetje verdord uit. 'k Weet natuurlijk niet of dat nog op zal knappen. Het landschap is te vergelijken met Gelderland of Limburg. In de verte zie je de bergen en daarvoor bebouwde hewels. Ik voor mij vind de bebouwing een beetje rommelig. De voorgevels staan in een strakke lijn langs de weg met zo ongeveer 8 à 10 m. grasveld van voorgevel tot de weg. Maar als je voor het achterraam van mijn dochter's woning staat, dan kijk je over de huizen en dat doet je denken aan een groot vakantiecentrum in Holland. Er zijn veel houten en eternieten huizen, de meesten zijn bungalows zonder bovenverdieping.

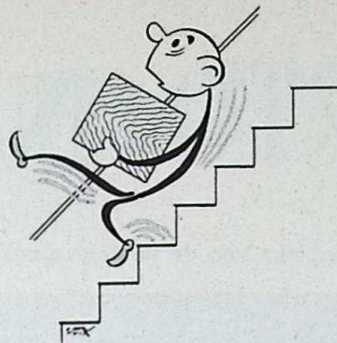
Ons huis heeft een grote woonkamer van 6 x 8 m, een ruime keuken, drie slaapkamers, een badkamer en achter het huis een zwembadje (poel zeggen ze hier) van 3,60 x 7,20 m. En of ik het goed naar mijn zin heb? Nou, reken maar. 'k Heb het nooit slecht naar mijn zin gehad in Bolnes, maar erg gauw terugkomen doe ik toch niet. Beste oud-collega's, de hartelijke groeten allemaal. Ik zit wel ontzettend ver weg, maar mijn gedachten nemen in een zucht de sprong naar Boele. Ik pieker er genoeg over. Over vroeger. Wat ik allemaal bij jullie en met jullie meegemaakt heb in 53 jaar. 'k Zou er best nog eens over willen schrijven. En misschien doe ik dat wel ook. In ieder geval horen jullie nog van me.

Piet Kooyman





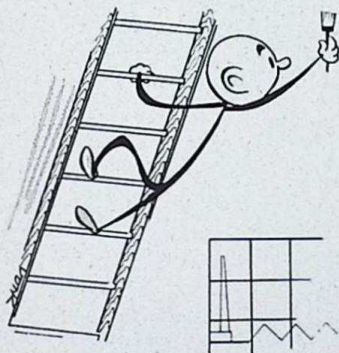
Houd vloeropeningen doelmatig afgedekt of omheind.



Draag geen lasten die uw vrije "zicht" belemmeren.



Geén „alpinisme” bij het werk! Neem liever de moeite en haal een behoorlijke trap.

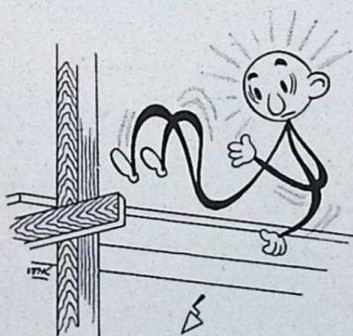


Bij werk op een ladder, niet reiken! Neem de tijd om hem te verplaatsen.

VOORKOM VAL LETSEL



Vóór gebruik van ladder of trap: inspecteer op deugdelijkheid.



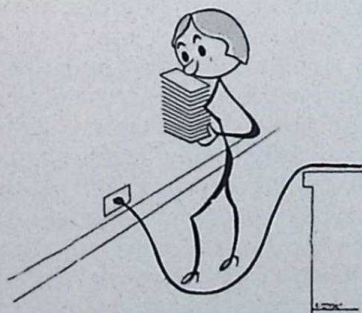
Op steigers en stellingen: gebruik deugdelijke leuning, zondig vang gordels of vangnetten.



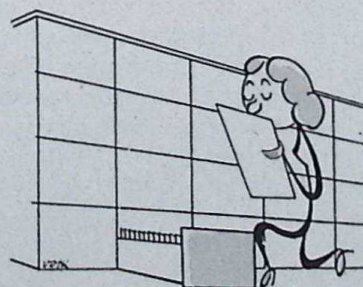
Houd alle losse voorwerpen van de vloer.



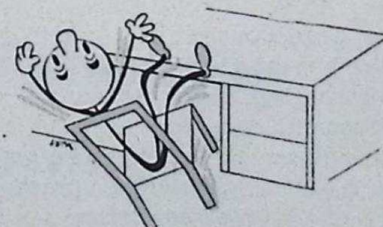
Voorkom morsen en lekken. Neem gemorste olie e.d. meteen op.



Geén "val-strikken" in het kantoor! Houd apparaatsnoeren e.d. zó, dat zij geen struikelgevaar vormen.



Kast- en bureauladen kunnen "struikelblokken" worden. Sluit ze meteen na gebruik.

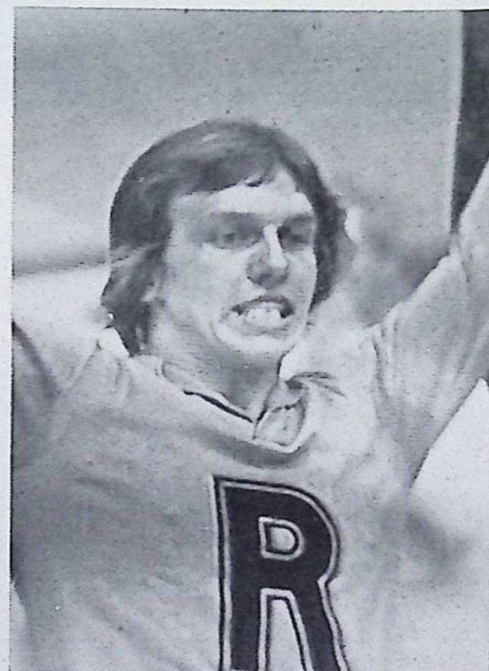


Houd uw "wip-neigingen" in bedwang. Door een goede stoel en houding, kunt ook u een letsel voorkomen.

De eerste zeskamp-belevenissen van Gert Euwijk

Napraten over

Zo kwam Gert Euwijk op het beeldscherm. (opnamen van de tv-uitzending)



Plotseling stond daar de 18-jarige Gert Euwijk, kantoorbediende bij Boele's Scheepswerven, voor heel Nederland te kijk. Eén en al concentratie, de zenuwen tot het uiterste gespannen ...start ... en hij haalde de eindstreep, 85 kg. boven zijn hoofd torsend! Dat gebeurde op zaterdagavond, 9 oktober 1971 in het Ahoy-sportpaleis te Rotterdam. Na die enerverende avond heeft Gert uiteraard heel wat leuke reacties op zijn eerste televisie-optreden moeten aanhoren, vooral van zijn collega's. En wij van Boele-Nieuws wilden ook graag weten, hoe Gert het zelf allemaal ondergaan heeft.

Gert is geen opsnijer. Hij vertelt dan ook niet hoe goed hij het wel gedaan heeft, maar legt meer de nadruk op het imposante van de deelname aan zo'n televisie-spel, dat meer en meer de allure gaat krijgen van een prestigekwestie dan zomaar een aantal spelletjes tot vermaak van het televisiekijkend publiek. We vroegen hem wat hij en de anderen hadden moeten doen om tot de uitverkorenen voor de zeskamp te behoren. Hij vertelde:

„Er waren ongeveer 200 aanmeldingen. Op een donderdagavond kwam de eerste grote schifting. We moesten binnen 1 minuut een hindernisbaan afleggen, waarbij o.a. bruggen en een evenwichtsbalk genomen moesten worden en waar ook hoogspringen, touwklimmen en touwslingeren in verwerkt was. Veertig man bleven over. Dat was op donderdagavond. Zaterdag daarop kwam de tweede „keuring”. Weer een hindernisbaan. We moesten met een beker water een touwladder op, een rubberboot over een sloot trekken, we moesten een evenwichtsbalk boven een sloot nemen enz. Tenslotte is op de volgende donderdag een test gehouden op het uithoudingsvermogen. Die jongens kregen heel de avond touwklimmen. Nou, en uiteindelijk behoorde ik bij de gelukkigen.”

„Zenuwachtig geweest?”

„Nee, niet zo erg. Wel ontzettend gespannen natuurlijk, maar echt zenuwachtig niet”.

„Jullie hebben in Hilton gelogeerd, hè? Was dat leuk?”

„Machtig was het. Alle ploegen waren er. We zijn er daags voor de Zeskamp heen gegaan en 's avonds tijdens het

diner werden de ploegen aan elkaar voorgesteld. Van de N.C.R.V. kreeg iedereen een prachtige tas aangeboden met „Zeskamp N.C.R.V.” erop”.

„Kon je nogal slapen in dat deftige hotel?”

„Dat ging best. 'k Heb nog wel gelachen toen één van de jongens cola bestelde voor drie man. Hij moest f 9,- betalen voor die drie flesjes. Als je zijn gezicht gezien had...!”

„Hoe gingen de voorbereidingen?”

„Tijdens het diner kregen we instructies van de regisseur. We moesten beloven, dat we volstreekte discipline zouden handhaven. De regisseur is de baas en hij moet gehoorzaamd worden. Vrijdagavonds werd het hele programma in Ahoy doorgenomen. Zaterdagmorgen weer en 's middags was het generale. Na de generale hebben we gewandeld. Iedereen was stik-zenuwachtig. 's Avonds vóór de uitzending zaten we in kledkamers. Daarna opstellen van de ploegen in alfabetische volgorde en op een sein van de leiding moesten we dan allemaal met veel geschreeuw binnendraven. En verdorie, dat is een imponerend moment, hoor. Dan gaat er heel wat door je heen!”

ZESKAMP - RIDDERKERK



Interview met tekenaar J. v. d. Kaay, die een aandeel had in het ontwerp van het karretje, dat strikt volgens voorschrift werd gebouwd.

Zo zag u het op t.v.

Zo was het in werkelijkheid.



Dick Passchier, presentator van Zeskamp, was op donderdag 14 oktober te gast op ons bedrijf. Met hem waren cameramensen, die in opdracht van de N.C.R.V. een filmpje maakten van Ridderkerk-Zeskamp. U weet, dat onze directeur de heer G. J. Boele voorzitter is van het Zeskamp-Comité en als zodanig werd hij door Dick Passchier geïnterviewd. Een directeur van een scheepswerf zo redeneerden de T.V.-mensen, filmen we bij voorkeur met als achtergrond het bedrijf, waarvan hij directeur is. Daarom stapte het gezelschap aan boord van de motorboot Pico, die flink dobberend langs de werf voer. Hieraan vooraf ging een bezoek aan de afdeling onderhoud, want daar stond het inmiddels beroemd geworden karretje, dat tijdens de zeskamp niet geschikt bleek voor het traject, dat afgelegd moest worden. Dick Passchier gaf er de voorkeur aan om interviews af te nemen, terwijl hij in het wagentje gezeten was. Naar buiten dus met het spul. Camera- en geluidsman namen een gunstige plaats in en daar kwam Dick aanrijden. „Ik vind het zo'n leuk ding, 'k ben er niet meer uit te slaan“, zei hij. Hij interviewde eerst Gert Euwijk en daarna tekenaar J. v.d. Kaay.

Afijn, U hebt het op zondagavond 17 oktober vermoedelijk wel op t.v. gezien.

**Televisie-
ploeg
op ons
bedrijf**

informatie over integratie

„BEAMBTEN” KWAMEN IN GROTEN GETALE NAAR VOORLICHTINGSAVOND.

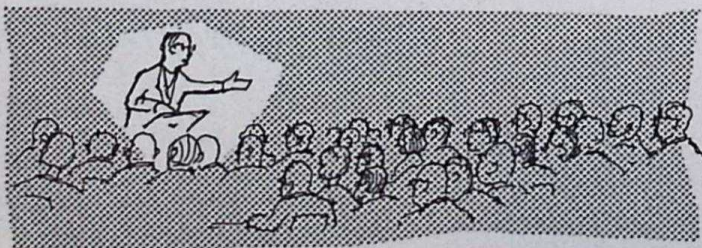
't Is al weer ruim een jaar geleden, dat het onderwerp „Informatie over Integratie” de kolommen van ons blad vulde. 't Was het oktobernummer in 1970, dat onder de titel „Hou vast voor het nieuwe beloningssysteem” het onderwerp voorlopig afrondde met inlichtingen over de totstandkoming van een nieuw beloningssysteem, dat met ingang van 11 oktober 1970 werd ingevoerd en waarbij voor alle werknemers een 4-weken-periode-salaris werd vastgesteld. Het vier-weken-salaris is inmiddels gemeengoed geworden en de lange periode, waarin niet over integratie gesproken werd, zou de gedachte kunnen doen rijzen, dat geen verdere voortgang werd geboekt. Want de volledige integratie is

nog geen feit. Een groot gedeelte is weliswaar met veler inspanning tot stand gekomen, maar een heel belangrijke fase, in het doorvoeren van de integratie, wacht nog op afwikkeling. Deze fase is: het maken van een functieclassificatie voor de medewerkers, die aangeduid werden met de groep „beambten” of „maandloners”, alsmede het invoeren van hetzelfde beloningssysteem volgens persoonlijke beoordeling. Over de vele facetten van de integratie werd in ons personeelsblad informatie verstrekt. Bovendien werd op voorlichtingsavonden de gelegenheid geboden om vragen te stellen, nadat het onderwerp nog eens gedetailleerd uit de doeken was gedaan.

DE VOORLICHTINGSAVOND

Uiteraard wordt voor de fase, die binnenkort wordt doorgevoerd, hetzelfde principe gehanteerd: zoveel mogelijk informatie en ook ... communicatie. Daarom werd op dinsdagavond 5 oktober jl. in de kantine een voorlichtingsavond georganiseerd voor die medewerkers, die er rechtstreeks bij zijn betrokken. Als inleider fungeerde

handhaven. Maar wel kan op dit moment gegarandeerd worden, dat de invoering van het functieclassificatiesysteem per 1 januari 1972 een feit zal zijn. Op die voorlichtingsavond werd niet gesproken over de salarisschalen, omdat deze nog niet met de vakorganisaties waren besproken. Uitsluitend de manier waarop de salarisschalen



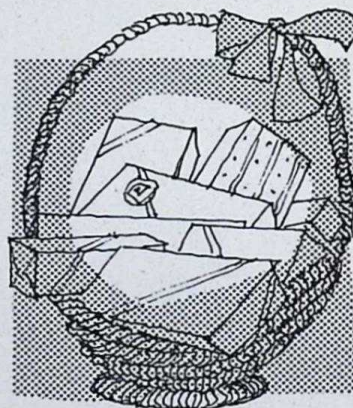
het hoofd van de afdeling Personeelszaken, de heer G. J. Cieraad. Hij gaf zijn hoorders (de zaal was nagenoeg volledig bezet) een gedetailleerd overzicht van wat het functieclassificatiesysteem behelst. Hij vertelde ook, dat aanvankelijk gepland was om de functieclassificatie per 1-7-71 in te voeren. De voorbereiding heeft echter zoveel aandacht en tijd gevegd, dat het een onmogelijke zaak is gebleken om die datum te

uiteindelijk tot stand zullen komen, was onderwerp van gesprek. Na het betoog van de heer Cieraad volgde een koffiepauze, waarna men in de gelegenheid werd gesteld schriftelijk vragen te stellen. En omdat er nogal wat vragen waren, duurde het tot half elf alvorens de heer Cieraad de aanwezigen met een bedankje voor de grote opkomst en de getoonde belangstelling welterusten kon wensen.

EN NU HET BESPROKENE

We zullen hier onvermeld laten hoe de voorgeschiedenis van de integratie is geweest. Over het algemeen zijn we hiervan reeds eerder voldoende op de hoogte gesteld. 't Is voldoende om vast te stellen dat de eerste C.A.O. voor beampten in 1950 tot stand kwam en dat deze C.A.O. voorzag in een indeling in drie categorieën t.w.

- A = administratief personeel
- B = technisch personeel
- C = toezichhoudend personeel



Deze categorieën waren onderverdeeld in resp. A1 t/m A4
B1 t/m B5
C1 t/m C3

In 1963 werd besloten om ook voor de beampten een systeem te bewerkstelligen, waarbij een betere rangorde van de beamptenfuncties verkregen zou worden. In de daarop volgende jaren is een aantal methodieken op hun algemene bruikbaarheid bestudeerd. Als resultaat daarvan is voor de beampten in de

DE FUNCTIEOMSCHRIJVING

De functieomschrijvingen worden gemaakt door de Hoofden van Dienst, met assistentie van een aantal afdelingschefs. De omschrijvingen worden daarna voorgelegd aan de Integratiecommissie. Alle omschrijvingen worden gebundeld in een boek, het zgn. functieboek en alle betrokken medewerkers krijgen inzage van de op hun afdeling

metaalindustrie gekozen voor het **Functieclassificatiesysteem**. Wat is dat? Het komt hierop neer, dat dit systeem alle functies op de juiste zwaarte tracht te waarderen. En dat is geen gemakkelijke zaak, want de metaalindustrie kent nu eenmaal een grote verscheidenheid van functies naar aard en niveau. Het functieclassificatiesysteem (laten we het gemakshalve verder het F.C. systeem noemen) werkt dan ook niet met de Franse slag, maar tracht met grote zorgvuldigheid het gewicht van een functie zo zuiver mogelijk vast te stellen. U zoudt het kunnen vergelijken met een mand gevuld met cadeautjes (het kerstpakket bijvoorbeeld). Als U de waarde van de mand probeert vast te stellen, zult U deze niet met de inhoud op een weegschaal zetten, het gewicht aflezen en zeggen: ziezo, 't kost ongeveer zoveel. Nee, U pakt uit en schat de waarde van elk artikel afzonderlijk. Daarna gaat U optellen. Een functie is net als een cadeaupakket. De inhoud is gevarieerd en de waarde ervan kan alleen bepaald worden door alles volledig uit te pakken en van prijsjes te voorzien. En zo werkt het F.C.systeem. Dat betekent, dat van elke functie vooraf de inhoud vastgesteld en ook vastgelegd moet worden. De eerste taak is daarom: het maken van functie-omschrijvingen. De tweede taak: het bepalen van de waarde van de „artikelen” die uit de functieomschrijving tevoorschijn komen.

betrekking hebbende functieomschrijvingen. Eventuele op- of aanmerkingen van de medewerkers komen weer bij de Hoofden van Dienst terecht en worden door dezen in de Integratiecommissie ter sprake gebracht en beoordeeld. Pas daarna worden de definitieve omschrijvingen gemaakt.

HET BEPALEN VAN DE WAARDE

Als we nog even teruggrijpen op ons voorbeeld van het cadeau-pakket, dan zijn we nu zover gekomen, dat we de waarde van de „artikelen” kunnen gaan bepalen. Bij het cadeau-pakket noemen we de inhoud: artikelen. Bij de functie noemen we de inhoud: kenmerken. Op haar beurt is elk kenmerk weer onderverdeeld in een aantal trappen. Het F.C.systeem haalt uit de functie zeven kenmerken. Ze zijn natuurlijk niet alle zeven gelijk in waarde en komen niet

alle zeven in elke functie voor, maar daarover straks meer. De zeven kenmerken zijn:
kennis
samengesteldheid
verantwoordelijkheid (afbreukrisico)
kontakten
arbeidsomstandigheden
aard van het toezicht
omvang van het toezicht
We zullen deze kenmerken, die de zwaarte van een functie gaan bepalen, stuk voor stuk aan een nader onderzoek onderwerpen.

KENNIS

Onder kennis moeten we twee dingen verstaan, te weten opleiding en ervaring.

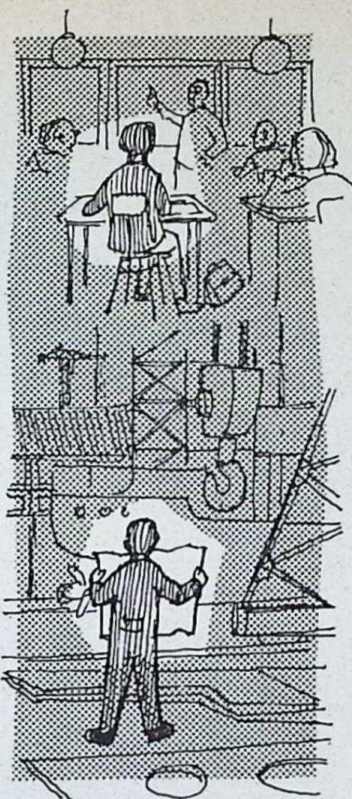
Opleiding

Een functie stelt zekere eisen en die zijn bepalend. De manier, waarop men zijn kennis heeft verworven, is niet belangrijk. Het feit dat men de kennis bezit, is doorslaggevend en niet de opleiding die men daarvoor gevolgd heeft.

Ervaring

Er is groot verschil in de tijd, die men voor een bepaalde functie nodig heeft om de nodige geschiktheid daarvoor te verwerven.

Opleiding en ervaring moeten met elkaar in verband gebracht worden. Het kenmerk kennis kent 7 trappen, beginnend bij lager onderwijs met korte bedrijfsopleiding en eindigend bij H.T.S. + speciale studie en

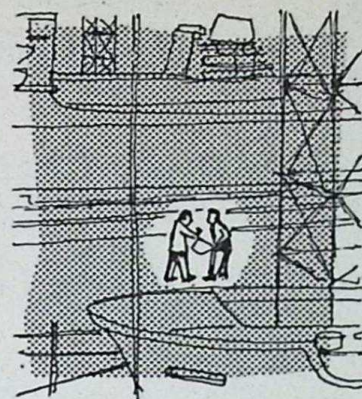


H.B.S. + S.P.D. 1 en 2, alsmede opleidingen van overeenkomstig niveau.

CONTACT

Het kenmerk contact bepaalt de waarde van de verantwoordelijkheid om in samenwerking met of door anderen tot resultaten te komen. Eenvoudiger gezegd: de mate waarin en de manier waarop de functie contact met anderen vereist. De 5 trappen van het kenmerk contact lopen van:

- 1e trap: vereist weinig contact met anderen;
- tot
- 5e trap: vereist veelvuldige contacten met anderen om doeleinden over te dragen.



ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN

Dit kenmerk spreekt wel voor voor zichzelf. Het bevat ook vijf trappen. De eerste trap is werken in een aparte ruimte met goede verlichting enz. De vijfde

trap is werken onder omstandigheden, waarbij hinder wordt ondervonden van factoren zoals vuil, tocht, lawaai, weersomstandigheden enz.

AARD VAN HET TOEZICHT

Ook dit kenmerk behoeft weinig toelichting. Bepalend is op welk niveau de functies staan, waar

op toezicht uitgeoefend wordt. Ook dit kenmerk bevat vijf trappen.

OMVANG VAN HET TOEZICHT

Dit zevende, tevens laatste kenmerk bepaalt de waarde van het toezicht op grond van het aantal medewerkers, waarop toezicht wordt uitgeoefend. De trap

wordt vastgesteld door telling van het aantal medewerkers, waarop toezicht wordt uitgeoefend.

We zeiden al, dat deze zeven kenmerken niet allemaal even belangrijk zijn. Het zal duidelijk zijn, dat aan het kenmerk kennis een grotere waarde moet worden toegekend dan aan bijv. het kenmerk arbeidsomstandigheden. Daarom heeft elk kenmerk een graderingstabel, die er globaal als volgt uitziet:

1 kennis	7 trappen, oplopend van 35 tot 240 pnt.
2 samengesteldheid	7 — — — 25 — 250 —
3 verantwoordelijkheid	6 — — — 5 — 125 —
4 contact	5 — — — 5 — 90 —
5 arbeidsomstandigheden	5 — — — 5 — 35 —
6 aard van het toezicht	5 — — — 5 — 60 —
7 omvang van het toezicht	5 — — — 5 — 60 —

Als zo aan de hand van de functieomschrijving elk kenmerk van een bepaalde functie van een puntenaantal is voorzien (oftewel gegradeerd), dan levert de optelsom de totale zwaarte van een functie op. Hierna vindt de indeling in salarisklassen plaats, die lopen van 1 t/m 11. Hiermee is de salariskous nog niet af. Want we kennen nu wel de zwaarte van de functie, maar de manier waarop de functie wordt uitgeoefend bleef onbesproken. Een bespreking daarvan is ook overbodig, want hiervoor wordt precies hetzelfde beoordelingsstelsel toegepast, dat gehanteerd werd voor de groep „handarbeiders”. Er wordt van hetzelfde beoordelingsfor-

mulier gebruik gemaakt. En U kunt dat allemaal vinden in Boele-Nieuws no. 131 van maart 1970, waar zelfs het beoordelingsformulier in afgedrukt staat. Hebt U dat nummer niet meer?

Dat is jammer. Een bewijs te meer, dat U het personeelsblad nooit weg moet gooien! Bewaar het liever. 't Kan altijd van pas komen en 't is bovendien leuk voor later. Maar goed, daar gaat het nu niet over. We wilden besluiten met te vertellen, dat de functieclassificatie in combinatie met de beoordeling straks de hoogte van het 4-weken-salaris zullen bepalen. Of de laagte. Hoe U het noemen wilt!

SAMENGESTELDHEID

Dit functiekenmerk omvat:

- de mate, waarop men zelfstandig moet handelen.
- het min of meer gestandaardiseerd zijn van het werk.
- de verscheidenheid van taken binnen de functie.
- de vermogens die vereist zijn voor beoordelen, ontwerpen, analyseren, mondelinge en schriftelijke uitdrukkingsvaardigheid.

- het soort van beslissingen, dat genomen moet worden.

Dit kenmerk heeft eveneens 7 trappen. 't Begint bij zeer eenvoudig routinewerk, waarbij geen zelfstandig handelen wordt gevraagd onder direct toezicht. Het loopt op tot aan: het ordenen en uitvoeren van ingewikkelde werkzaamheden, welke nieuwe of voortdurend veranderende problemen met zich meebrengen, waarvoor weinig vastgestelde methoden zijn.

VERANTWOORDELIJKHEID (AFBREUKRISICO)

Verantwoordelijkheid is een algemeen bekend begrip. Minder bekend is het tussen haakjes bijgevoegde woord afbreukrisico. Er wordt mee bedoeld, dat een functie het nemen van beslissingen in kan houden, die kunnen leiden tot financiële schade voor het bedrijf of tot schade aan de goede naam van het bedrijf. Hoe meer ons werk door anderen gecontroleerd wordt, hoe minder afbreukrisico en andersom; hoe minder controle op ons werk, hoe meer afbreukrisico. Het kenmerk verantwoordelijkheid heeft zes trappen, die be-

ginnen bij

- zeer weinig verantwoordelijkheid voor afbreuk, doordat praktisch geen zelfstandig handelen of oordelen wordt vereist tot aan
- verantwoordelijkheid voor handelingen en/of beslissingen, die grote uitgaven met zich meebrengen, het op zich nemen van belangrijke financiële verplichtingen of behandelen van rekeningen van belangrijke afnemers. Technische en administratieve verantwoordelijkheid door zelfstandig werken en slechts incidentele controle.

Excelsior had een geslaagde jubileumviering

Op zaterdag 2 oktober j.l. vierde Boele's Muziekvereniging „Excelsior” haar 25ste verjaardag. Dat wil dus zeggen, dat Excelsior in 1946 werd opgericht. Eigenlijk heropgericht. Want vóór de oorlog had Bolnes ook al een muziekvereniging van die naam. Dat eerste Excelsior schijnt indertijd een goed orkest geweest te zijn, dat onder leiding stond van Jilles Scheurwater. Door allerlei omstandigheden ging het korps ter ziele. Na de oorlog rees bij enkelen het besef, dat een dorp zonder muziekvereniging geen dorp is. Een besef, dat ook bij anderen doordrong en gevoelens wakker riep. Bolnes stond ten achter bij Slikkerveer, Ridderkerk en Rijsoord, want deze dorpen hadden bloeiende muziekverenigingen. En Bolnes? Bolnes liep achter!

Excelsior uit het kraambed

In 1946 kwam Excelsior moeizaam uit het kraambed. De bevalling verliep weliswaar voorspoedig, maar het „grootbrengen” ging met de grootste moeilijkheden gepaard. Bolnes telde maar weinig muzikanten en diegenen, die wel eens een blaasinstrument aan de lippen hadden gehad, behoorden niet meer tot de jongsten. En dan het materiaal! Verschrikkelijk! Er was te weinig geld om behoorlijk materiaal aan te schaffen, en bovendien, nieuwe instrumenten van deugdelijke kwaliteit waren niet te koop, 't was immers vlak na de oorlog! Grote bewondering moet men dan ook hebben voor de doorzetters van het eerste uur, die, ondanks alle tegenwind, de basis hebben gelegd voor wat er nu van „Excelsior” geworden is: een hechte vereniging, die de kwalen van het beginstadium glansrijk heeft overwonnen.

Jan Smit

Het is gevaarlijk om in dit verband namen te noemen van mensen, die zich

veel moeite en opoffering hebben getroost om van Excelsior een korps te maken. Het waren er veel. De oprichters, de diverse bestuurders en de diverse dirigenten. Uiteraard valt of staat de vereniging met de man, die er leiding aan geeft. Excelsior verkeerde in de gelukkige omstandigheid een man te hebben gehad, die zich met hart en ziel op deze moeilijke taak wierp en die met meer dan gewone inzet trachtte Excelsior levensvatbaarheid te geven. En hij slaagde. Het was collega Jan Smit, die bijna 20 jaar leiding gaf aan het nu 25-jarige korps en dat geeft wel even te denken. Alhoewel Excelsior een redelijk musiceerpeil heeft bereikt, is het in muzikaal opzicht nooit een uitschieter geweest. En dat is ook helemaal niet nodig. Elk korps kan slechts spelen naar mate van de natuurlijke muzikale aanleg van haar leden. We zouden in dit verband graag verwijzen naar wat Eduard van Beinum eens zei: „Het zelf-musiceren in een eenvoudig orkest is belangrijker dan het bezoeken van hoogstaande concerten”. Excelsior is wel altijd een bijzonder „werkzaam” en actief orkest geweest. Bij tal van gelegenheden van



Ook oud-dirigent Jan Smit en echtgenote kwamen het bestuur feliciteren.



„Zo lekker is het thuis niet, hè?,” zei A. Kooy tegen voorzitter J. Kol en secretaris S. M. du Pree tijdens de gezamenlijke maaltijd.

Eén der hoogtepunten uit Excelsior's verleden: de aanbidding van nieuwe uniformen in februari 1961 door mevrouw A. Lomans-Boele en de heer Joh. Boele.



uiteenlopende aard was zij present en langzamerhand heeft het korps zich zodanig weten aan te dienen, dat het in Bolnes nog maar moeilijk weg te denken is.

Receptie

De herdenking van het 25-jarig bestaan werd ingeluid met een receptie in de kantine. De meeste bedrijfsverenigingen alsmede het bestuur van de personeelsvereniging, kwamen hun gelukwensen aanbieden. De Algemene Unie van Muziekverenigingen waarbij Excelsior aangesloten is, werd vertegenwoordigd door de heer Smit. Voor de Gemeente Ridderkerk gaven wethouder v. Kogelenberg en de heer R. Sevenhuysen van hun belangstelling blijk.

Eén der oprichters van Excelsior, de heer Oostdijk, deed op geestige wijze Excelsior's geschiedenis uit de doeken en diverse andere sprekers getuigden van hun sympathie voor Excelsior. Voorzitter J. Kol rondde deze geslaagde receptie af met een dankwoord.

Concert

Na de receptie werd door de leden met hun huisgenoten een gezamenlijke broodmaaltijd gebruikt, verzorgd door ons aller Arie Kooy met zijn medewerkers, dus: tot in de puntjes verzorgd. Het sluitstuk van de jubileumviering vormde een concert, dat verzorgd werd door niet minder dan 6 korpsen. Allereerst Excelsior zelf en vervolgens Sursum Corda uit Rijsoord, Harpe Davids uit Ridderkerk, Ridderkerks Fanfare, Barendrechts Fanfare en Linfano uit Linschoten. Dit laatste korps leek een vreemde eend in deze muzikale bijt, maar het feit, dat Excelsior's dirigent Piet Spruit tevens dirigent is van Linfano, verklaart alles. Er was veel publiek, er was vaak goede muziek te beluisteren, er was sfeer en er was veel warmte (voor heel veel muzikanten wel wat te veel). Om elf uur klonk de laatste noot van het omvangrijke, maar boeiende programma, waarmee een einde kwam aan een geslaagde jubileumviering.

Rest ons nog te vertellen, dat Piet Spruit zijn laatste concert met Excelsior gaf, want door uitbreiding van zijn werkzaamheden als leraar voor blaasmuziek, moest hij het orkest verlaten. Als zijn opvolger is inmiddels benoemd de heer J. Bungenaar, ex-trombonist van de Marinierskapel.

DE VOETBAL IS WEER OPGEBORGEN

Het bedrijfsvoetbalseizoen is weer uitgeluid. Traditiegetrouw gebeurde dat ook nu weer met een bijeenkomst van alle bedrijfsvoetballers in onze kantine, waarbij de diverse kampioenen de hulde van de verslagenen in ontvangst nemen, waarbij vriendelijke woorden worden uitgewisseld, waarbij voetbalbekers worden uitgereikt en waarbij de fair-play-cup wordt overhandigd. Dat alles gebeurde op 24 september jl. met een omljsting van bingo en cabaret. Heel gezellig was het en druk bezocht. Koen Middeldorp, ons welbekend uit de machinefabriek, werd op deze avond tot ere-lid van Boele's Voetbalvereniging benoemd. Na zijn pensionering heeft Koen ook zijn werk bij de voetbal aan anderen overgedragen. Eén en twintig jaar sjouwde hij vele avonden als ver-

zorger over de velden en voor die bijzondere verdienste spelde voorzitter P. de Weyer hem de gouden ere-speld op.



UITSLAGEN ONDERLINGE VOETBAL COMPETITIE 1971

Machine Fabriek — Combinatie 2-0

EINDSTANDEN ONDERLINGE VOETBAL COMPETITIE 1971

Scheepsbouw	10 - 16
Machine Fabriek	10 - 11
Lasloods	10 - 10
Koperslagerij	10 - 10
Combinatie	10 - 8
Administratie	10 - 5

GESPEELDE VRIENDSCHAPPELIJKE WEDSTRIJDEN

Comb. Onderlingen — Schram Comb.	1-1
Koperslagerij — Lasloods	0-4
Machine Fabriek — Sterovita	3-4

EERBEWIJS VOOR RIJBEWIJS

Het bemachtigen van een rijbewijs is geen eenvoudige zaak. Voor kandidaten, die niet meer zo jong zijn en voor lieden, die hypernervus zijn, is het soms een hele opgave. Het is dan ook logisch, dat meerdere malen, ja, vele malen proefrijden noodzakelijk is, om het begeerde papiertje in het bezit te krijgen. Er zijn mensen die zich schamen om te vertellen, dat ze al 5 of 6 maal „op" geweest zijn en weer gezakt. Valse schaamte is dat natuurlijk. Henk Bijkerk, magazijnbeheerder in de onderhoudsafdeling is anders. Hij wilde best weten, dat hij al voor de zesde keer gestraald was. Maar bij zijn zevende was het dan eindelijk prijs! Hij had het! Zijn



collega's waren blij met hem en brachten hem een gepaste hulde. Het prototype van het zeskamp-wagentje vormde een passend huldigingsdécor.

historisch uit het archief

3

Vorige maand konden we lezen dat van de 18 sleepboten er 11 in de oorlog waren gebleven. In het derde en laatste artikel over de NISHM-sleepboten zullen wij zien dat Boele's Scheepswerven en Machinefabriek nogmaals twee fraaie sleepboten voor deze maatschappij zou bouwen.

Op 15 augustus 1945 kwam de oorlog in het Verre Oosten tot een einde na de kapitulatie van Japan. De Indische havens waren nagenoeg geheel of gedeeltelijk vernield of verwaarloosd, terwijl de meeste vaartuigen door de Japanners tot zinken waren gebracht. De sleepboten de "DE JONGH" en "HECTOR", die eind 1945 te Tandjong Priok werden teruggevonden, konden weer spoedig in dienst worden gesteld. De "PAUL" en "CISKA" waren zo verwaarloosd dat zij eerst na een omvangrijke onderhoudsbeurt wederom aan de NISHM-sleepvloot werden toegevoegd. Te Soerabaja lagen de "GERRIT" en de "FLIP". De eerstgenoemde sleepboot

was zo zwaar beschadigd dat de reparatiekosten economisch niet meer verantwoord waren en nadat de bruikbare onderdelen eruit waren gesloopt werd het casco in 1949 tot zinken gebracht. De "FLIP" kwam na reparatie weer in de vaart. De "HOLLAND", die in gezonken toestand te Samarinda werd teruggevonden, kon worden gelicht en na reparatie weer in gebruik worden genomen. De ernstig beschadigde motorsleepboot "NOENOEKAN I", die men bij Tarakan terugvond, werd overgebracht naar de eigen werkplaats te Tandjong Priok, waar de boot geheel hersteld in 1948 als "TRUUS" weer in NISHM dienst kwam. De medio 1945 teruggevonden sleepboot "TEDDY" ging helaas tengevolge van een ongeval verloren. Op 20 januari 1946 stootte de sleepboot te Singapote op een onderwaterliggend wrak, waarna de "TEDDY" zonk en verloren ging. Hoewel de wederopbouw door het verlies aan materiaal, gebrek aan dokgelegenheid en andere ongunstige omstandigheden werd belem-

merd, slaagde de NISHM er toch in om al in 1946 weer enkele sleepboten in de vaart te brengen. Ter compensatie van de verliezen aan sleepbootmaterieel had de Dienst van Scheepvaart der Nederlands-Indische Regering twee "Empire" sleepboten van het Ministry of Transport aangekocht en ter beschikking gesteld van de NISHM. Het waren de "SUUS" (ex Empire Humphrey) en "ASTA" (ex Empire Nicholas), elk 1000 ipk sterk. De "HOLLAND", die door het Gouvernement in exploitatie was gegeven aan de Oost-Borneo Maatschappij te Samarinda, werd vervangen door de "SIMSON" van de N.V. Atjeh Transport Maatschappij te Sabang, welke boot in 1945 te Soerabaja was teruggevonden. Voor de oorlog deed de "SIMSON" dienst te Sabang om aldaar de zeeschepen te assisteren die daar kwamen bunkeren. Aanvankelijk voer de boot in charter doch in 1948 kon de "SIMSON" (600 ipk) worden overgenomen.

In de maand december 1947 slaagde de NISHM erin een te Singapore opgelegde sleepboot aan te kopen, de "EMPIRE MEAD". Op 9 februari 1948 arriveerde deze sleepboot te Tandjong Priok en na enkele wijzigingen o.a. het aanbrengen van een forsere schoorsteen en een achtermast werd zij in maart als "BODEKER" in dienst gesteld. In april 1948 kocht de NISHM twee oude maar nog bruikbare sleepboten aan in Engeland. Deze oorspronkelijk Nederlandse boten van Bureau Wijsmuller deden dienst te Middlesborough als "King's Cross" en "Queen's Cross". Zij werden door de sleepboot "Humber" van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst Maatschappij naar Indië gesleept. Voorts kocht de NISHM nog de sleepboot "EMPIRE GNOME" aan, die te Colombo lag opgelegd. Toen de "HUMBER" met de beide in Engeland gekochte sleepboten in Colombo aankwam kon de derde NISHM aanwinst ook op sleptouw worden genomen en zo arriveerden in augustus 1948 drie sleepboten te Tandjong Priok.

De beide eerstgenoemde sleepers werden onmiddellijk als resp. "ADRIAN" (750



ipk) en "GOOS" (550 ipk) in dienst gesteld. De derde sleepboot kwam in februari 1949 na enkele verbeteringen de vloot als "JACOBS" (800 ipk) versterken. Op 1 januari 1949 bestond de sleepbootvloot dus uit 12 boten met een totaal vermogen van ca. 9.000 ipk zodat naar vermogen gerekend het peil van 1939 weer was bereikt. Een aantal sleepboten was echter nodig aan vervanging toe.

Nog enkele weken voor de soevereiniteitsoverdracht op 27 december 1949 werd besloten de naam der maatschappij te wijzigen in N.V. NEDERLAND-INDONESIE STEENKOLEN HANDEL MAATSCHAPPIJ. Aangezien de sleepbootvloot aan modernisering en uitbreiding toe was bestelde de NISHM in de loop van 1951 bij Boele's Scheepswerven en Machinefabriek twee zegaande 600 ipk stoomsleepboten en aan een werf te Leiden werd opdracht gegeven voor de bouw van een motorsleepboot van 400 e.p.k. In november 1952 werd deze motorsleepboot, de "LAUT FLORES" met de "Celebes" van de Stoomv. Mij. Nederland naar Indonesië verscheept. Bij deze eerste na-oorlogse nieuwbouw was men overgegaan op een ander naamsysteem. Vanaf 1952 kregen alle sleepboten Indonesische namen met het voorvoegsel "LAUT" wat zee betekent.

Tegenover deze aanwinst stond het voor de sloop verkopen van de oude sleepboot "HECTOR". Verder bestelde de NISHM nog bij een werf te Millingen een grote zeesleepboot van 800 ipk, nadat de onderhandelingen over de aankoop van de grote zeesleepboot van het "Bustler" type, de "Caroline Moller" (3000 epk, bouwjaar 1943) van Mollers Towage Ltd. te Hong Kong op niets waren uitgelopen. Medio juni 1953 vertrok deze stoomsleepboot, de "LAUT BANDA" op eigen kracht van Rotterdam naar Indonesië.

Inmiddels naderden de beide bij Boele op stapel staande sleepboten, de bouwnummers 951 en 952 hun voltooiing. De "LAUT DJAJA" (Java Zee) ging 4 juli 1953 te water, terwijl 5 dagen later de "LAUT TIMOR" (Timor Zee) aan haar element werd toevertrouwd. Op 21 juli maakte de "LAUT TIMOR" haar proeftocht en op 18 augustus de "LAUT DJAWA".

De sleepboten werden voortgestuwd door een triple expansie 3 cilinder stoommachine met een vermogen van 600 ipk van eigen fabrikaat. De snelheid bedroeg 10 knopen. Zij hadden elk een akkomodatie voor 19 bemanningsleden. 23 september vertrokken beide boten van Rotterdam naar Indonesië. Eind 1953 ontving Boele wederom een opdracht van de NISHM, ditmaal voor de bouw van een zeesleepboot van 800 ipk, een zusterschip van de "LAUT BANDA".

De oplevering werd in 1955 verwacht, doch voordat men met de bouw was aangevangen, werd de opdracht voor de "LAUT SERAN" geannuleerd wegens de gewijzigde politieke omstandigheden in Indonesië. Hiervoor in de plaats bestelde de maatschappij een motorsleepboot van het type "LAUT FLORES" die te Soerabaja op stapel werd gezet. In november 1958 kwam deze boot als "LAUT BALI" in dienst. In 1954 werden de sleepboten "GOOS" en "ADRIAN", die niet meer geschikt waren voor sleepwerk uit de vaart genomen en opgelegd. De "GOOS" werd een jaar later omgebouwd tot werkboot, maar de "ADRIAN" werd voor de sloop verkocht. Ook de "DE JONGH" en "PAUL", die door ouderdom onbruikbaar waren geworden, werden uit de vlootsterkte afgevoerd. In december 1957 deden leden van vakverenigingen een poging om de leiding van de NISHM in Indonesië over te nemen. Na enige dagen grepen de militaire autoriteiten evenwel in en het NISHM-kantoor werd door de Indonesische regering "tijdelijk" in beheer genomen. Op 31 mei 1958 sloot de Minister-President van Indonesië dat alle Nederlandse bedrijven volledig onder beheer van de Republiek Indonesië werden gesteld. Het Nederlandse personeel repatrieerde in de loop van 1958 en eind december van dat jaar was op elk station nog slechts één Nederlander aanwezig. De laatste NISHM-employé, de hoofdadministrateur te Djakarta, werd op 21 oktober 1959 uitgezonden, waarna alle contacten met Indonesië waren verbroken. Op 1 januari 1958 was de "LAUT DJAWA" te Tandjong Priok gestationeerd en de "LAUT TIMOR" te Belawan.

Op 28 september werd afgekondigd dat een aantal Nederlandse maritieme bedrijven, w.o. de NISHM met terugwerkende kracht tot 3 december 1957 waren genationaliseerd.

In de genoemde verordening werd geen melding gemaakt van de acht in Nederland geregistreerde sleepboten, die waren voorzien van een Nederlandse zeebrief. Al spoedig zou blijken dat de Indonesische regering deze boten ook als te zijn genationaliseerd beschouwde, hetgeen geheel in strijd is met het internationale zeerecht. De Nederlandsche Regering liet haar zaakgelastigde te Djakarta een nota overhandigen aan de Indonesische Regering waarin met kracht werd geprotesteerd tegen het voeren van de Indonesische vlag op de in Nederland geregistreerde sleepboten, zonder resultaat echter. De NISHM heeft de Indonesische regering herhaaldelijk aangeboden de sleepboten tegen taxatiewaarde in transferabele valuta over te doen, maar nimmer is er op dit reële aanbod gereageerd. Blijkens een mededeling in het Indonesische blad "Warta-CAFI" van 15 juli 1960 werd op last van de Indonesische autoriteiten de naam der NISHM gewijzigd in Perusahaan Negara Tundabara. De "LAUT TIMOR" en "LAUT DJAWA" werden eveneens onder Indonesische vlag gebracht en herdoopt in resp. "LAUT TERNATE" en "LAUT DJAJA". Zij werden ingebracht bij de P.N. Tundabara. Volgens gegevens in de laatstverschenen Lloyd's Register 1971/72 varen de beide sleepboten nog steeds, doch sedert 1970 in dienst van de P.N. Pelajaran Bahtera Adhiguna te Djakarta.

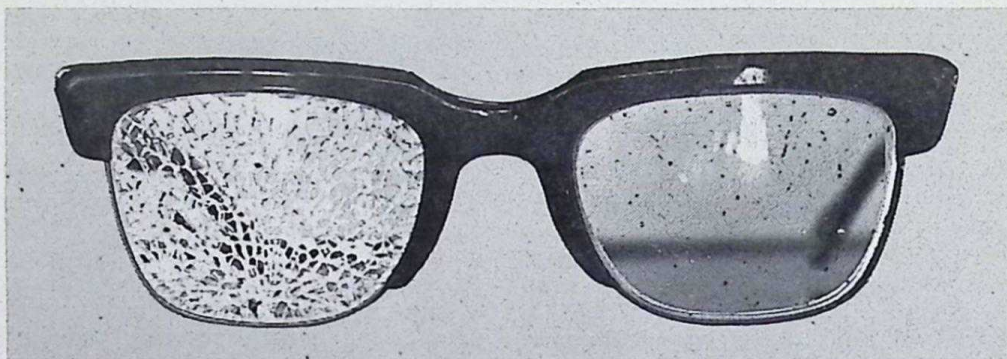
G. J. de Boer





VEILIGHEIDSBRIL VOORKWAM ELLENDE

Voor de zoveelste maal voorkwam een veiligheidsbril ernstig oogletsel. Reeds meerdere malen hebt U in Boele-Nieuws een afbeelding kunnen zien van een veiligheidsbril, waarvan een glas volkomen verbrijzeld was. Echter, zonder dat wegspringende stukjes glas dienst doen als venijnige projectielen, want het versplinterde glas blijft in het montuur. Het was ditmaal onze Schotse werknemer MacCallum, wiens ogen voor ernstig letsel werden behoed, toen hij bezig was met het lassen van stabilisatiestrippen aan de „Vibit” in dok I. Een laskap sprong achter de laskap precies op het brill glas. Het resultaat toont U de foto.



PERSONALIA

JUBILEA

25 jaar

4-12 W. van Gent

medewerker

bouwbureau

18-12 P. Kreuk

verfautochauffeur

In dienst getreden zijn:

- | | |
|------------------------|------------------------|
| 16-8 R.B. van Vliet | H.T.S.-student |
| H. Tabink | H.T.S.-student |
| 15-9 N. Cakir | guts |
| 20-9 R. Helleman | leerling lasser |
| 22-9 J. Sanchez Rivas | brander |
| 1-10 A. Couñago Bouzon | transporteur |
| R. Alonso Dobarro | leerling lasser |
| J. Otero Dominguez | transporteur |
| J. Conde Busto | meniër |
| M. Casas Iglesias | lasser |
| M. Torres Rodriguez | onderhouds- |
| | bankwerker |
| | scheepsbeschieter |
| J.L. Barros Dominguez | transporteur |
| J. Fernandez | koperslager |
| Rodriguez | transporteur |
| F. Perez Pardo | transporteur |
| F. Rivera Dorado | scheepsbeschieter |
| E. Marquez Novoa | corveeër |
| J. Amoedo Rodriguez | transporteur |
| J. Dominguez Castelo | transporteur |
| J. Presa Fernandez | meniër |
| M. Cores Cores | hoofd opleiding en |
| J. C. G. van Wissen | vorming |
| 4-10 J. Kuling | medewerker |
| | platenpark |
| | bankwerker |
| | hellingbediende |
| | leerling brander |
| | leerling brander |
| 5-10 J. P. Donnalley | stellingmaker |
| J. G. Cowie | lasser |
| P. Dawson | stellingmaker |
| R. W. Grady | h-ijzerwerker |
| J. S. Thomson | lasser |
| T. Grady | leerling stellingmaker |
| R. Stewart | stellingmaker |
| T. J. T. Binks | stellingmaker |
| G. Stewart | lasser |
| A. Harding | stellingmaker |
| G. Cavanagh | lasser |
| C. Potter | koker/perser |
| 8-10 L. Riobo Lopez | houtscheepmaker |
| M. Gomez Gomez | brander |
| A. Hermida Fernandez | bankwerker |

- | | |
|-------------------------|---------------------|
| S. Calvo Perez | lasser |
| A. Lago Bastos | corveeër |
| M. Pardal Perez | lasser |
| M. Novoa David | corveeër |
| A. Casuso Brandariz | stellingmaker |
| M. Pazos Santiago | koperslager |
| A. Ramil Garrote | hellingschipper |
| C. Fernandez Lopez | brander |
| J. Rodriguez Alvarez | bankwerker |
| S. Ruiz Gil | lasser |
| 11-10 W. van Koeveringe | bedrijfsassistent |
| | machinebouw |
| G. Tennekes | leerling metaalbew. |
| | i/d scheepsbouw |

Terug uit militaire dienst:

- 27-9 A. van Hengel bankwerker

De dienst verlaten hebben:

- | | |
|--------------------------|-----------------------|
| 10-9 C. den Ouden | leerling lasser |
| 14-9 D. Vazquez Garcia | transporteur |
| H. Oerlemans | bedrijfsleider |
| 16-9 J. Berkenbosch | aan/afbouwer |
| 17-9 K. Gant | bedrijfsassistent |
| K. Hulzebos | kraandrijver |
| J. Chazo Garcia | ijzerwerker |
| 20-9 A. J. Lagendijk | hellingschipper |
| F. H. Scholte | elektrisch lasser |
| 21-9 A. Martinez | bankwerker |
| Hernandez | kraandrijver |
| 24-9 R. E. Zuidema | perser |
| J. H. L. Pluister | leerling ijzerwerker |
| A. J. Scholte | ijzerwerker |
| B. T. Windsant | leerling ijzerwerker |
| 29-9 J. Suarez Gonzalez | brander |
| 1-10 J. de Jong | hellingschipper |
| 7-10 J. Caamaño Varela | brander |
| 8-10 G. Pekelder | kras hellingschippers |
| 11-10 E. J. Martin Lopez | lasser |
| 14-10 G. de Graaf | metaalbewerker i/d |
| | scheepsbouw |
| 15-10 E. Rutgers | hellingschipper |

Gepensioneerd:

- 1-10 L. de Waard kraandrijver
8-10 P. Molenaar lichtdrukker

Geboren:

- | | |
|---------------------|--|
| 13-9 Milagros, | dochter van de hr. en mevr. Gutierrez-Ortega |
| 17-9 Heleen Hennie | Cornelia, dochter van de hr. en mevr. Den Boer-Martens |
| Louise Adriana | Elizabeth, dochter van de hr. en mevr. Vos-Kelizer |
| 21-9 Linda Bianca, | dochter van de hr. en mevr. Haubrich-Tichelaar |
| 24-9 Emma Cornelia, | dochter van de hr. en mevr. Den Boer-van Galen |

PERSONEELVERENIGING

Door omstandigheden zijn de kontaktavonden, welke in oktober gehouden zouden worden, verschoven naar de vrijdagavonden 12 en 26 november. In plaats van door eigen verenigingen zullen deze avonden door beroepsartiesten verzorgd worden o.a. de Spelbrekers en de wereldkampioen goochelen Richard Ross. 12 november voor leden, die buiten Bolnes en Rotterdam woonachtig zijn. 26 november voor leden, die in Bolnes en Rotterdam wonen.

SCHAAKSIMULTAAN

28 deelnemers hebben zich voor deze wedstrijd tegen de heer Cieraad aangemeld. Belangstellenden zijn ook van harte welkom op 9 november in de kantine. Aanvang 20.00 uur.

- | | |
|--------------------------|--|
| 26-9 Michel, | zoon van de hr. en mevr. De Haan-Stolk |
| 28-9 Emilio, | zoon van de hr. en mevr. Martinez-Oostenrijk |
| Santiago, | zoon van de hr. en mevr. Marcial-Utrera |
| 29-9 Daniëlle, | dochter van de hr. en mevr. Tax-Slikkerveer |
| 1-10 Francisco José, | zoon van de hr. en mevr. Vega-Vazquez |
| 4-10 Hendrik, | zoon van de hr. en mevr. Grootveld-Landman |
| 10-10 Ester, | dochter van de hr. en mevr. Buis-Vink |
| Rosa, | dochter van de hr. en mevr. Alvarez-Novoa |
| 11-10 Jobina Maria, | dochter van de hr. en mevr. Valk-Klein |
| Johan, | zoon van de hr. en mevr. Leentvaar-Meijer |
| 13-10 Johanna Elisabeth, | dochter van de hr. en mevr. Berke-Peen |
| 14-10 Bram, | zoon van de hr. en mevr. Siertsema-Bernardus |

Gehuwd:

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------|
| 5-9 de heer A. Salgado Cid | met mej. M. d. C. Seljo Lopez |
| 9-9 de heer A. B. de Kool | met mej. G. de Gelder |
| 21-9 de heer T. Hoogink | met mej. J. K. Hendriksen |
| 26-9 de heer J. M. Barbosa Lebrero | met mej. J. Mena Mena |

IN MEMORIAM

Op 25 september 1971 overleed op 88-jarige leeftijd de heer

LEENDERT BODE,

die van 27 januari 1896 tot aan zijn pensionering op 7 oktober 1950 in dienst van ons bedrijf is geweest als timmerman.

Gedurende vele jaren heeft de heer Bode zijn werkzaamheden als timmerman op bijzonder vakbekwame wijze verricht.

Wij gedenken hem als een toegewijd medewerker van ons bedrijf en wensen zijn familie de kracht toe om dit verlies te kunnen dragen.