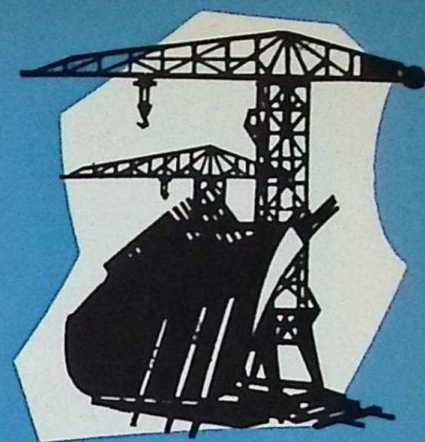


Boele-nieuws

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



JULI / AUG. 1977 No. 200





Boele-nieuws

Uitgave ten dienste van het personeel van

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

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

**Scheepsreparatiebedrijf
De Jong B.V.
Schiedam**

Hoofdredakteur:

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

Redaktiekommissie (alf.)

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

BIJ DE VOORPLAAT:

Luchtopname van 11 juni 1977, toen het bedrijf omzoomd was met zeeschepen.

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

Druk:
Benedictus - N.D.U. - Rotterdam

Reparatie voerde de boventoon

In de afgelopen maanden kreeg de afdeling reparatie het flink voor de kiezen. Er was zo'n opeenhoping van werk, dat op een goed moment de werf geheel omzoomd was met grote zeeschepen. Om precies te zijn was dat op 11 juni 1977 en omdat op diezelfde dag een uitbundig zonnetje dat sloopstafereel stond te beschijnen werd besloten om dit unieke werkbeeld vanuit de lucht vast te leggen. (Zie voorplaat).

Aangezien onze eigen fotodienst nog niet de beschikking heeft over een heli-copter, (zij kan in noodgevallen een ouwe fiets lenen), werd besloten om luchtfotograaf Bart Hofmeester te bellen. Bart spoedde zich naar Zestienhoven, dook in een gereedstaande Cessna en liet zich naar Boele vliegen.

„Nou, nou”, zei de piloot tegen Bart, „ze mogen nodig klagen over de scheepsbouw. Moet je al die schepen zien.” „Allemaal reparatie,” zei Bart, „en daar ligt de „Forties Kiwi.”

Zo was het. Tussen alle schepen in lag de „Forties Kiwi”, ons pronkstuk van vorig jaar. In de loop van haar éénjarig bestaan als werkschip/brandbestrijdings-schip had de Kiwi heel wat deuken en schrammen opgelopen en aan ons de eer om pleisters op de wonden te leggen. Luidruchtige pleisters waren er bij. Want de „Forties Kiwi” is een nog deels geklonken schip en daarom konden onze voormalige klinkers zich weer eens uitleven op een karwei, dat vandaag tot de zeldzaamheden behoort. We vragen ons trouwens toch af of we langzamerhand niet de enige werf zijn, die materiaal, gereedschap en vaklieden heeft om dit bijna

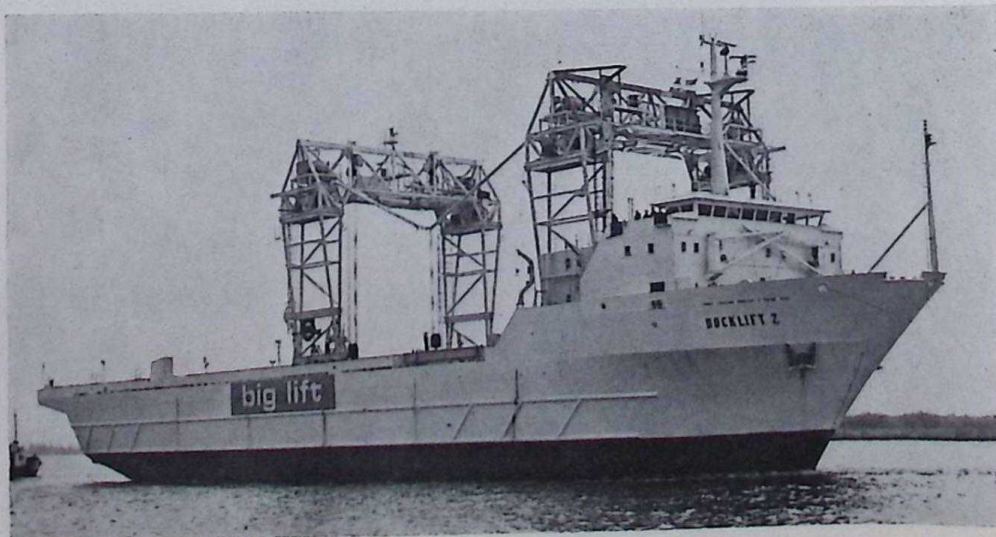


Klinker A. Nijholt in actie aan de „Forties Kiwi”.

uitgestorven vakwerk te kunnen verrichten. 't Was een geratel dat het een lieve lust was en het riep herinneringen op aan dagen van weleer.

De „Forties Kiwi” kwam niet uitsluitend voor genezing van wonden, maar wilde er ook nog een stukje bij. En wel aan het heli-copterdek. Aan de achterzijde bouwden we er een stuk bij, zodat het nu over het achterschip uitsteekt. Dat nieuwe gedeelte heet „reddingsdek” en dient om bemanningsleden van booreilanden — in geval van nood — snel aan boord te kunnen nemen.

De „Docklift 2” in haar oude gedaante.



Het schip kan als het ware het helidek naar het booreiland toesteken om het overstappen mogelijk te maken.

Een heel groot reparatiekarwei vormde de brandschade, die de ons bekende „Cypress” van rederij Odfjell opliep. Een brand, die in de machinekamer ontstond, maar die de bovenliggende accommodatie niet ongemoeid liet. De ravage was groot. Het schip lag halfweg Afrika, maar toch ging het naar Boele. U begrijpt dat we geduchte concurrentie te overwinnen hadden om het zover te krijgen.

Vermeldenswaardige feiten zijn verder, dat de ankerhefeilanden waarover we vorig maal spraken, beproefd en wel zijn vertrokken. Dat eveneens de „Stevin Express”, volbeladen met lichters en bakken, uit Schiedam vertrok en dat de eerste sectie voor bouwno. 1062, zijnde een drijvend dok voor Indonesië, op de bouwelling werd gezet.

We bewaarden dan het klapstuk tot slot, te weten de verlenging en verbouwing van de „Docklift 2”. Voor ons inmiddels al geen vers klapstuk meer, want per circulaire werd u reeds van deze belangrijke order op de hoogte gesteld.



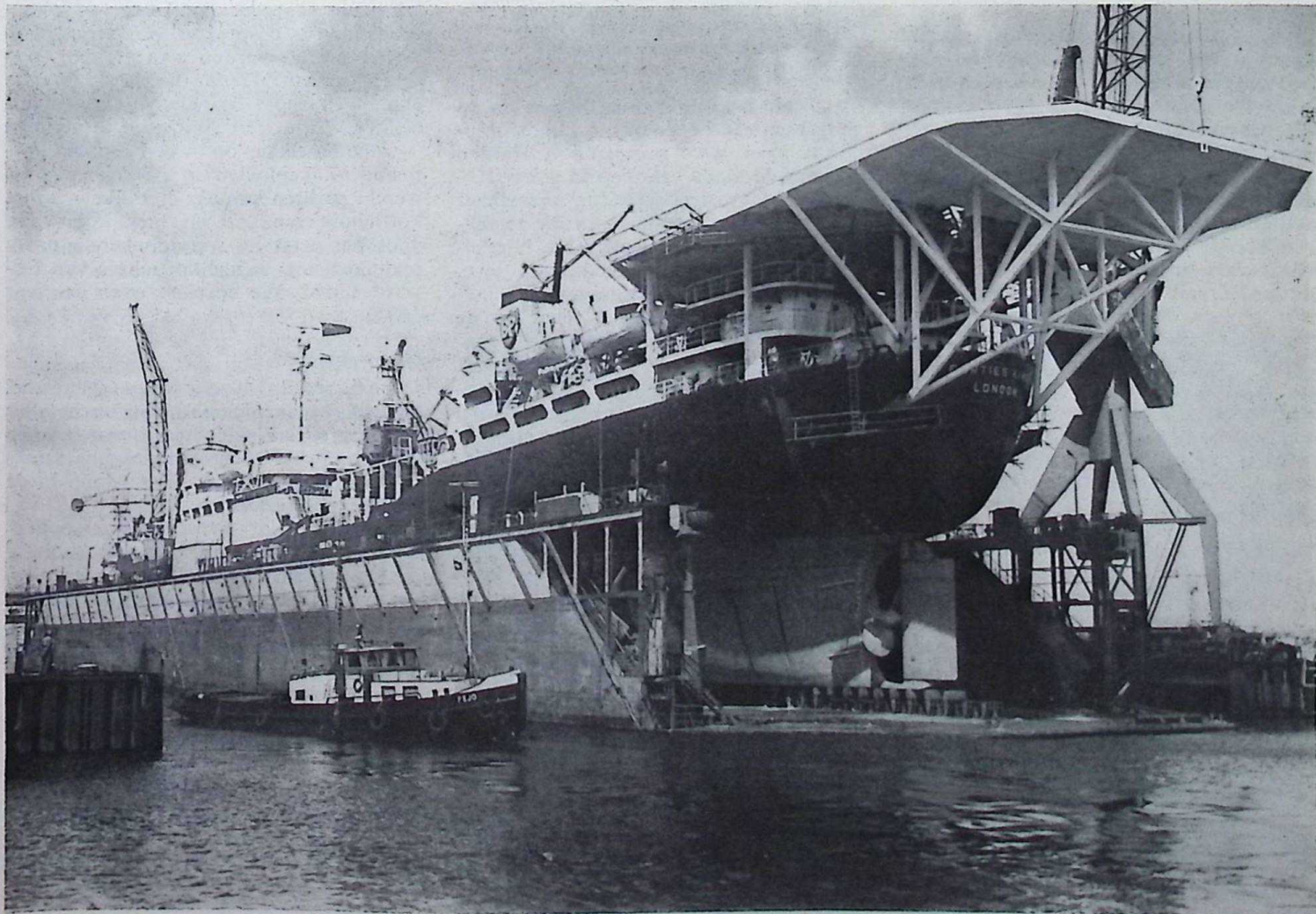
In een uitgebrande hut van de „Cypress”.

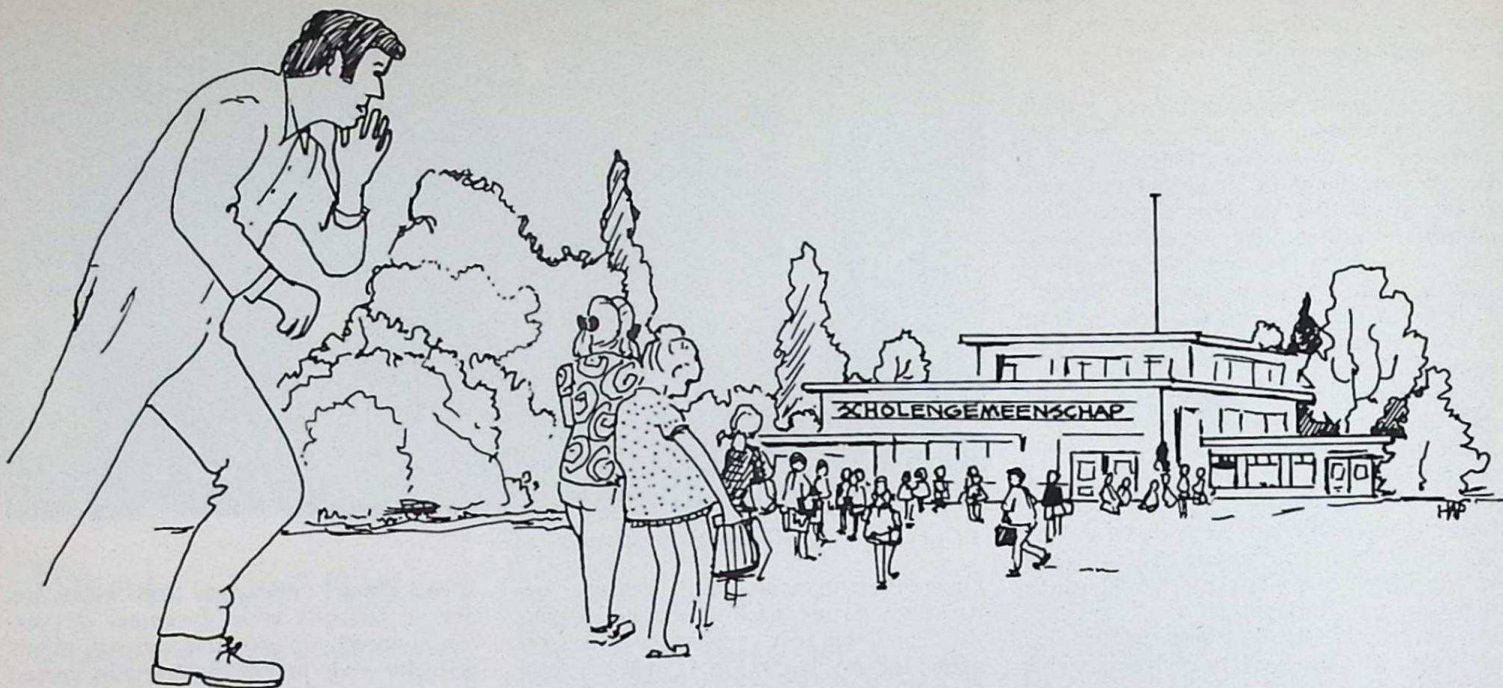
Onze berichtgeving blijft daarom beperkt tot de mededeling, dat de „Docklift 2”, al een kort bezoekje aan de werf achter de rug heeft. Op 12 juli zat ze in Dok I om voorbereidend meetwerk voor haar verlenging te laten verrichten.

Wanneer ze weer terugkomt, vroeg U? Dat zal worden de maand november.

Juiste datum onbekend. Wel weten we, dat de lasloods vóór november de verlengingssectie en stukken van een nieuw gedeelte vlak in het achterschip gereed moet hebben. Want 15 weken na aankomst aan de werf wil de „Docklift 2” weer vertrekken. 24 Meter langer en geen dag later.

Het reddingsdek ten voeten uit.





„JAN, waarschuw je de klas even?”

Dat is een vreemde aanhef voor een artikel in ons lijfblad.

„Jan, waarschuw je de klas even?” vraagt een bedrijfsassistent aan Jan Schop, de allesweter van het bedrijfskantoor.

Misschien denkt U dan, dat Jan Schop onmiddellijk in gestrekte draf het kantoor uitrent om zich vervolgens via een aantal straten naar de Lagere School achterin Bolnes te spoeden om aldaar een klas te waarschuwen.

Niets daarvan. Jan grijpt slechts de telefoon, draait een nummer en zegt na zijn typisch Rijsoordse begroeting van „een zeer goede morgen, juffrouw”:

„Met Boele Bolnes. Wilt U noteren, dat de „Elisabeth” morgenochtend om tien uur droog is?” Haak er op.

Waarmee hij niet een zekere Elisabeth in een ongunstig daglicht heeft willen stellen. Nee, hij heeft slechts de klas gewaarschuwd.

Wat is dat, de klas?

Om hiervan een definitie te geven is lastig. Te lastig voor ons. Daarom lijkt het ons het beste om ver terug te gaan in de geschiedenis en U een beeld voor ogen te toveren, dat ons verplaatst naar het hartje van Londen omstreeks 1700. Dat is ruim twee en een halve eeuw geleden. Maar het oproepen van het beeld wordt vergemakkelijkt. Want nog niet zo lang geleden zond de televisie immers die boeiende serie „De Onedin-Lijn” uit, beginnend met het beeld van een zeilend koopvaardijship terwijl een prachtige melodie het schip begeleidde. Een televisieserie, die de lotgevallen

van een „rederij-familie” in het begintijdperk van de grote handelsvaart beschreef.

Zaken-afzakkertje

Dat beeld zal ons kunnen helpen om in gedachten een koffiehuis in Londen binnen te gaan, waar mannen met baarden — naar de mode van die tijd gekleed — om tafeltjes zitten en heftig met elkaar praten. ’t Zijn zakenmensen die te maken hebben met de scheepvaart. Niet alleen reders, maar ook makelaars, leveranciers en verzekeringsmensen.

Er zijn vele koffiehuisen daar in de buurt van de „Koninklijke Beurs” of — in het Engels — „The Royal Exchange”. Dat grote centrum van de Engelse handel en industrie was voor een aantal gewiekste jongens in de „Horeca”-sector aanleiding om een zaakje te beginnen in de nabijheid van de beurs. Want

... een zeer goede morgen, juffrouw ...



de behoefte om na de beurs — onder het genot van een afzakkertje — zakenproblemen te bespreken, was groot. Ook tegenwoordig worden aan de bar nog zaken gedaan. De koffiehuisen kregen hun eigen soort bezoekers. Katoenhandelaren — om een voorbeeld te noemen — zochten elkaar op in een bepaald koffiehuis. Zakenlieden in de scheepvaartwereld zochten contact met elkaar in het koffiehuis van ... en hier komt dan voor het eerst de wereldbekende naam opduiken ... in het koffiehuis van Edward Lloyd. We spreken over het jaar 1691.

Nieuwsblaadje

Over Edward Lloyd is niet al te veel bekend. Maar niemand zou verbaasder zijn dan hijzelf, als hij nu zou kunnen constateren wat een enorme betekenis de naam Lloyd door zijn toedoen in de wereld heeft gekregen.

Duidelijk is, dat Edward Lloyd behendig wist te profiteren van het feit dat de klanten in zijn koffiehuis nieuwsbelust waren. Hij legde kranten en berichten ter inzage, die hij uit vele havensteden betrok. Dat maakte zijn koffiehuis tot veel meer dan een drinkgelegenheid. Het werd een informatiecentrum.

In 1696 besloot Edward om drie maal per week een blad uit te geven met informatie over buitenlands nieuws, oorlogsberichten, politiek nieuws, proefvaarten, scheepsberichten enz. Het was slechts één enkel velletje, aan twee zijden bedrukt. Maar het was wel de voorloper van de tegenwoordige, onmisbare, wereldverspreide „Lloyds List”.



Het hoofdkantoor van Lloyds Register in Londen. Het gebouw werd in 1901 officieel geopend.

In het koffiehuis liet Edward een soort spreekstoel maken. Na het luiden van een bel betrad een bediende op gezette tijden het spreekgestoelte en las met luide stem berichten voor, die op dat moment van belang waren voor de stamgasten. Edward legde bovendien een lijst van schepen aan met alle gegevens, die voor verladers en assuradeuren van belang waren.

Belangen

We hebben nu zo'n beetje een idee hoe het er in Lloyds Coffee House aan toe ging.

Gemakkelijk kunnen we ons nu ook voorstellen, hoe die gesprekken geleid hebben tot maatregelen, waarvan we vandaag nog steeds gebruik maken. In veel moderner vorm natuurlijk, maar de bakermat lag in het koffiehuis.

De scheepseigenaren zochten vracht. De verzenders zochten een schip. Maar ze wilden wél zeker weten, dat ze een goed schip kregen, dat hun goederen veilig naar het land van bestemming kon brengen. En mocht het schip eventueel vergaan, dan wilden ze hun geld terug. Verzekeren dus. In het koffiehuis waren dan ook altijd verzekeraars te vinden.

De verzekeraars stelden op hun beurt ook weer eisen aan het schip. Het moest voor een bepaalde lading aan bepaalde eisen voldoen. Het mocht niet te diep beladen worden.

Wat men zocht was: zekerheid en veiligheid, want in die tijd waren scheepsrampen — veelal door ondeugdelijke schepen — schering en inslag. (in de winter van 1821/22 zonken ruim 2000 schepen en 20.000 mensenlevens gingen

alleen al op de Noordzee verloren). Uit al dit zoeken naar zekerheid en veiligheid ontstonden in Edward's koffiehuis twee grote instanties. Dat waren de grote Engelse verzekeringsmaatschappij Corporation of Lloyd's en Lloyd's Register of Shipping.

Scheepslijsten

De verzekeringsmaatschappij laten we verder in onze beschrijving ongemoeid. We richten alle aandacht op Lloyd's

Register of Shipping. Denken we nog even terug aan Edward, die een lijst van schepen aanlegde. Assuradeuren en verladers bemerkten, dat Edward's lijst uitblonk door nauwkeurigheid en betrouwbaarheid en daarom moedigden zij hem aan om nog meer gegevens over de schepen te verzamelen.

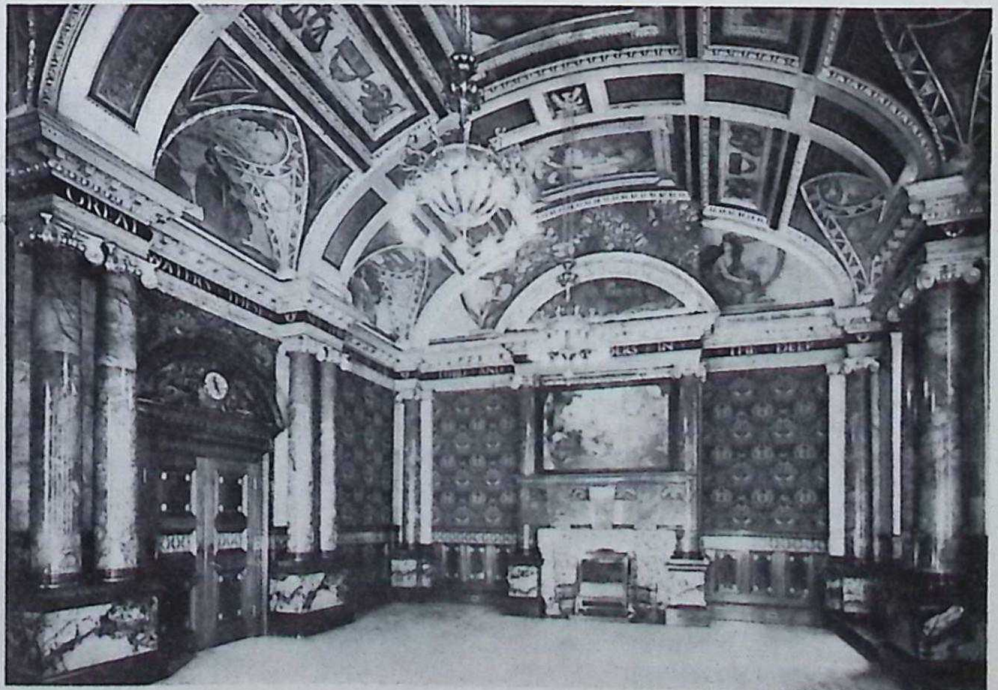
In 1764 was men al zo ver, dat de scheepslijsten niet alleen de namen van de bouwers, de eigenaars en van de kapiteins vermeldden, maar ook de tonnages en aanduidingen betreffende de conditie van de schepen.

Dat was iets waar men houvast aan had. 't Was ook een bron van conflicten. De schepen werden o.a. ingedeeld in klassen van betrouwbaarheid. 't Werd aangeduid met cijfers en letters. Bij de uitrusting werd bijvoorbeeld vermeld G, M of B, wat betekende goed, middling of bad. Vertaald: goed, middelmatig of slecht. 't Zelfde gebeurde met het schip zelf. Maar de scheepseigenaren waren het daarmee lang niet altijd eens. Het draaide er tenslotte op uit, dat zowel de scheepseigenaren als de assuradeuren er een eigen registerlijst op na hielden. Ze stonden bekend als het rode registerboek en het groen registerboek.

Het duurde tot 1883 voordat beide partijen, na veel geconfereer, konden besluiten tot het samensmelten van beide boeken tot één registerboek, dat alle zeeschepen ter wereld vermeldde.

Zo ontstond in 1834 officieel het classificatiebureau Lloyds Register of Shipping, 74 jaar na de eerste officiële verschijning en na 35 jaar verspillende concurrentie tussen de uitgevers van het rode en het groene boek.

Interieur van de fraaie bestuurskamer in Lloyd's hoofdkantoor.





Dit is het gebouwencomplex van Det Norske Veritas in Oslo.

Garantie en controle

We zijn inmiddels nog steeds niet aangeland bij de beantwoording van de vraag, waarom in ons bedrijfskantoor zo dikwijls het zinnetje „waarschuw de klas” wordt gebezigd.

Maar we schieten op. We hebben gezien hoe het classificatiebureau „Lloyds Register” ontstaan is en tevens, dat haar taak was het samenstellen van een boek met alle zeeschepen, vermeldende die gegevens, welke voor de vele belanghebbenden noodzakelijk waren. Maar daarbij is het niet gebleven. Zeker, het is nog steeds een belangrijk onderdeel van de hedendaagse activiteiten, maar de taken zijn sinds het koffiehuis veel uitgebreider geworden. Een boek samenstellen met alle (kwaliteits) gegevens van de zeeschepen is één.

Maar controleren of die gegevens juist zijn is twee. We bedoelen dit: als Lloyds in haar boek vermeldt dat een schip in uitstekende staat is, wil zij daar ook voor instaan.

Met andere woorden: Lloyds (en niet alleen Lloyds, maar ook alle andere erkende classificatiebureaus) heeft de mensen in dienst die de conditie van een schip ook inderdaad onderzoeken. Wanneer bijvoorbeeld een verzekeringsmaatschappij ingelicht wenst te worden over de conditie van een te verzekeren schip, dan garandeert het classificatiebureau de juistheid van de door haar verstrekte gegevens. Zonder enig voorbehoud.

U begrijpt, dat die garantie niet zomaar gegeven wordt. Het classificatiebureau — gemakshalve praten we altijd over „de klas” (we komen dichterbij, merkt U het?) — heeft experts in dienst, die in haar opdracht regelmatig de schepen controleren. Wij noemen die experts Surveyors.

De allereerste Lloyds surveyors waren zestien doorgewinterde zeilvaartkapiteins.

Jongens, die met één blik al konden zien wat een schip waard was. Tegenwoordig treffen we onder de surveyors geen varensgezellen meer aan. Het accent is verlegd. Met het voortschrijden van de techniek, met de overgang van hout naar ijzer, van stoom naar diesel en vandaag zelfs naar atoomenergie, maakten de navigators plaats voor scheepsbouw- en werktuigkundigen.

Lange neus

De klas is overal met haar lange neus bij. Vriendelijk bedoeld onzerzijds. Of het nu nieuwbouw, schadereparatie, jaar-

Het gebeurt niet vaak dat drie Lloyds Surveyors tegelijkertijd op de werf zijn. Hier ziet u de heer M. Boudesteijn (links) met twee van zijn collega's onze degelijke transportmiddelen gebruiken.



lijks- of vierjaarlijks survey betreft, de klas is er bij. Alle werkzaamheden worden uitgevoerd onder controle van de klas. Dat wil niet zeggen, dat de surveyors van begin tot eind met genoemde neuzen bij het werk staan. Dat niet. Maar wel is het zo, dat zodra een karwei geklaard is, de klas de zaak moet controleren. Afnemen heet dat. Ook als een schip drooggelegd is, moet de klas gewaarschuwd worden.

En nu zijn we dan waar we wezen wilden: We hebben — hopelijk naar genoeg — uiteengezet, waarom „Jan” zo dikwijls de klas moet waarschuwen. U zoudt kunnen vragen: wat gebeurt, als de klas niet door de sloopseigenaar of door Boele gewaarschuwd wordt?

Vooropgesteld: dat gebeurt zelden. Het schip moet regelmatig gecontroleerd worden en gebeurt dat niet, wel, dan krijgt het schip haar bewijs van betrouwbaarheid, oftewel het certificaat niet. Kan dan ook niet verzekerd worden.

Men kijkt daarom wel uit en zorgt, dat het schip onder het doorlopend toezicht van de klas blijft. Er kunnen redenen zijn, waarom de eigenaar wat uitstel van droogzetten wil hebben. Dat wordt dan in onderling overleg wel voor elkaar gemaakt.

Of niet natuurlijk. Als de klas het voor de veiligheid van bemanning en lading noodzakelijk acht, dat het schip onderhanden genomen wordt, dan gebeurt dat.

De classificatiebureaus

Hoeveel classificatiebureaus zijn er

eigenlijk, wilt U weten? Want we hebben het tot nu toe alleen maar gehad over Lloyds.

Klopt. Lloyds heeft het recht van de oudste. Vandaar. Maar er zijn meer belangrijke classificatiebureaus.

Bureau Veritas bijvoorbeeld (na Lloyds de oudste). En niet te vergeten Det Norske Veritas, want wij repareren veel Noorse schepen, zo u weet.

De belangrijkste scheepvaartlanden hebben hun eigen classificatiebureau, maar dat wil niet zeggen, dat zij zich beperken tot het eigen land. Gelukkig niet, want dan zou het aantal bureaus niet te tellen zijn.

We geven hieronder een overzicht van die belangrijkste scheepvaartlanden met hun bureaus en met het aantal schepen, dat bij hen geregistreerd staat. Alles heel globaal natuurlijk.

Land	Naam bureau	Aantal geregistreerde schepen per 1975
Engeland	Lloyds Register of Shipping (LR)	11.300
Noorwegen	Det Norske Veritas (NV)	3.500
Frankrijk	Bureau Veritas (BV)	7.900
Duitsland	Germanische Lloyd (GL)	3.800
Amerika	American Bureau of Shipping (ABS)	13.000
	Totaal	39.500

Eigen classificatiebureaus hebben ook Griekenland, Joegoslavië, China, Korea, Japan, Polen, Italië en Rusland. Voor ons zijn de belangrijkste echter, die we in het overzicht vermeldden. Met hun totaal van 39.500 schepen bestrijken ze ongeveer 60% van de wereldvloot, die uit 63.700 schepen bestaat.

Geen winst

Nog meer vragen? Geen vragen? Ja toch, U zoudt willen weten, hoe die classificatiebureaus aan de geldmiddelen komen om hun omvangrijke werkzaamheden te kunnen bekostigen.

Want, redeneert U terecht, al die surveyors moeten toch betaald worden en die omvangrijke administratie brengt toch enorme kosten met zich mee enz. enz.

Laten we eerst vertellen, dat een classificatiebureau geen winst maakt.

Er is geen kapitaal, er zijn geen aandeelhouders, er wordt geen dividend uitgekeerd.

Het doel is: onpartijdige dienstverlening aan alle belanghebbenden. Daarom worden erkende classificatiebureaus in stand gehouden door die belanghebbenden zelf, te weten: reders, scheepsbouwers,

machinefabrikanten en verzekeraars. We zouden de classificatiebureaus te kort doen als we niet de aandacht erop zouden vestigen, dat de taakstelling nog verder gaat dan de reeds opgesomde activiteiten.

Laten we ze nog even op een rijtje zetten:

— Registratie en classificatie van schepen.

— Toezicht op nieuwbouw.

— Periodieke inspectie van schepen.

Daarnaast ontwikkelde zich echter ook een taak, die niet met scheepvaart te maken heeft. Deze heeft betrekking op de controle van het ontwerp, de fabricage en de beproeving van installaties voor de petrochemische industrie, krachtstations en kernreactoren.

Ook houden de bureaus zich bezig met wetenschappelijk onderzoek. We hebben daar kennelijk geen goed Hollands woord voor en gemakshalve pakken we tegenwoordig dan het Engelse woord maar. In dit geval: research.

Norske Veritas heeft in haar gebouwencomplex te Oslo een speciaal „research“-gebouw, waarin o.a. een testhal van 72 x 17 m. In een groot bassin kunnen allerlei proeven gedaan worden met nabootsing van omstandigheden op zee. Het gebouw bevat verder zeven laboratoria voor diverse wetenschappelijke onderzoeken.

In ons verhaal is onvermeld gebleven, dat de diepgang van de schepen een belangrijke rol speelt in de veiligheid van schip en bemanning.

De classificatiebureaus hebben in het vaststellen van de beladen of onbeladen diepgang een grote rol gespeeld.

Niet alleen de bureaus. De naam Plimsoll is ook onverbreekelijk verbonden met dit onderwerp.

Een onderwerp, dat we graag een volgend maal bij de kop pakken.

We vermelden tenslotte nog dat enige jaren geleden leerlingen van onze bedrijfschool tijdens de jaarlijkse reis een bezoek brachten aan Lloyds Register in Londen.

RARE SNIJBOON

Nee, een rare snijboon is Barend Mudde niet, onze beheerder van het gereedschapmagazijn naast lasloods-West. Hoogstens zou je kunnen zeggen, dat hij er een uitzonderlijke manier op nahoudt om „plantjes voor de ramen“ te zetten. Zijn gereedschapmagazijn biedt niet bepaald ruime mogelijkheden om planten ten toon te stellen. Maar de ruimte, die hij wel heeft, benut hij op andere wijze dan moeder de vrouw pleegt te doen met haar vensterbank. Bij Barend geen felrode geraniums, geen juichende gloxynia's, geen gratieuze cyclamen of bedwelmend geurende stephanotissen. Bij Barend... snijbonen!

Eerst denk je: rare snijboon, die Barend. Maar al gauw ontdek je dat het tegendeel waar is. Want is het niet leuk om van huis een paar doorgewone snijboontjes mee te nemen, ze vervolgens in een



Barend moet de trap op om zijn snijbonen te tonen.

paar bloempotjes met aarde te stoppen om dan dagelijks waar te kunnen nemen hoe zich in de bloempotjes het wonder van het plantenleven voltrekt?

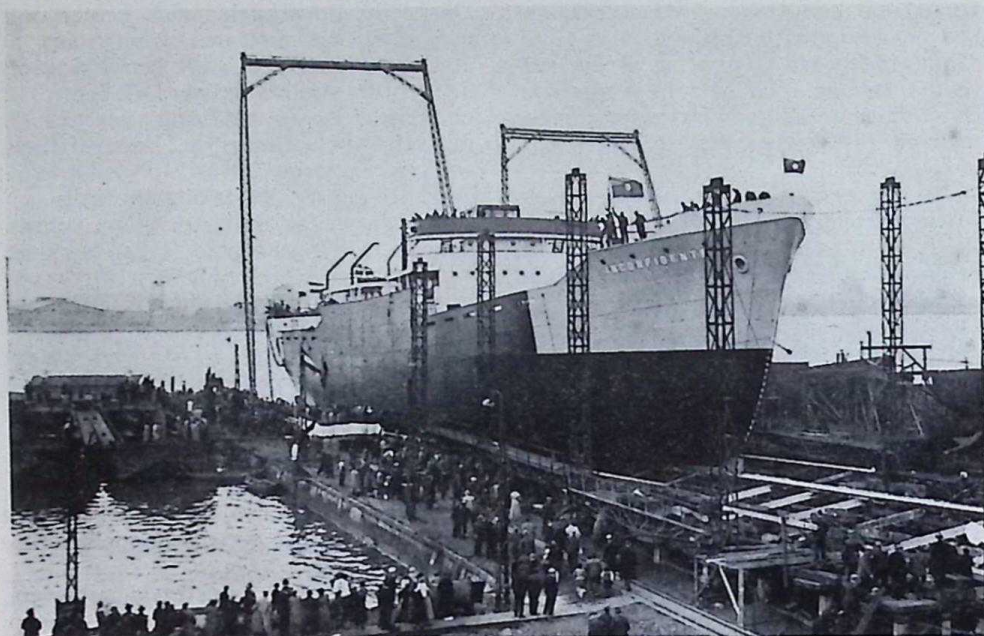
Zo denkt Barend er over. En de snijboontjes hebben hem rijkelijk beloond. Ze deden hun uiterste best om hem niet teleur te stellen en leverden planten af die een hoogte van bijna drie meter bereikten. Bovendien produceerden ze stevige peulen.

„Weet je wat je nou kan doen, Barend? Van deze boontjes kan je weer nieuwe planten kweken!“ zeiden we (want medewerkers van Boele-Nieuws zijn pientere jongens, die dikwijls dingen zien waar anderen totaal geen erg in hebben). Barend werd niet erg enthousiast over onze rake, gevatte opmerking.

„Kan niet“, zei hij. „Ze zijn niet bestoven“.

We stoven beschaamd weg.

DE JUBILARISSEN VAN DE MAAND



Adrianus van Es. Geniet bij zijn collega's populariteit vanwege zijn zucht tot plagen en zijn incasseringsvermogen om geplaagd te worden. Hij begon als hulp-iijzerwerker en werd in 1947 opgeleid tot lasser/brander. In 1953 werd hij aangesteld als voorman bij de machinebranders. Hij woont in een flat aan het Kloosplantsoen 653 te Ridderkerk. (Zie foto 2).

Dirk Sterkenburg. Onze tekenaar-constructeur (afd. scheepsbouw) heeft het niet gemakkelijk vanwege een spieraandoening, maar slaat zich met bewonderenswaardig optimisme door die moeilijkheden heen. Hij begon als leerling-iijzerwerker, maar werkte zich door studie op tot tekenaar-constructeur. Ook hij woont in Ridderkerk en wel aan de Groen van Prinstererweg 262. Zijn vrije tijd besteedt hij aan bridge, lezen, puzzelen en zijn tropische vissen. (Zie foto 3).

De maand juni gaf — wat de jubilea betreft — het zelfde drukke beeld, dat ook de voorgaande maanden al had gekenmerkt. We mochten drie jubilarissen met 25 en drie jubilarissen met 40 dienstjaren huldigen.

Het aantal 40-jaar jubilarissen zal geleidelijk aan verminderen, maar dit jaar is nog een uitgesproken topjaar. Veertig jaar geleden was immers de beruchte crisistijd achter de rug en begon de opleving.

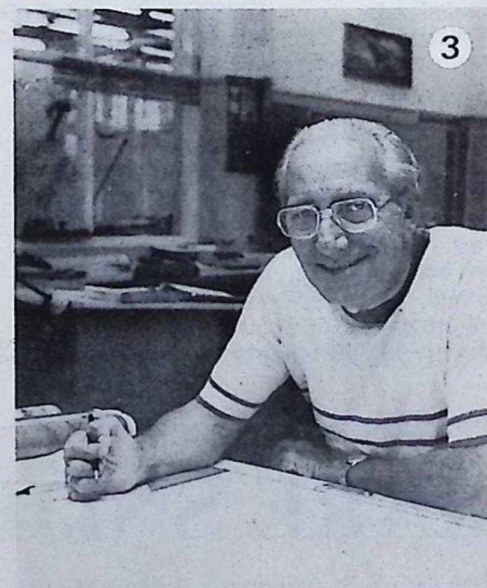
Strijk en zet komt bij de gesprekken met de jubilarissen dan ook de naam „Inconfidente” op de proppen. Dat is de naam van het zeeschip, dat we in 1937 bouwden. Het boeken van die opdracht betekende destijds het einde van een moeilijke, zorgelijke periode.

We menen onze lezers, en zeker de jubilarissen op deze pagina, een plezier te doen door een archiefphoto van de te waterlating van de „Inconfidente” hierbij af te drukken. De datum was 16 oktober 1937.

En dit waren onze 40-jaar jubilarissen.

Abraham de Visser. De heer De Visser is het grootste deel van zijn diensttijd werkzaam geweest als machinebrander, maar sinds 1972 is hij handbrander in de afdeling nieuwbouw. Het laatste jaar was hij niet meer op het bedrijf wegens ziekte.

Hij woont aan de Koninginneweg 78 te Ridderkerk, is nu 63 jaar en heeft als grootste liefhebberij de hengelsport (Zie foto 1).





Plezier was er volop.



Het touwtrekken werd dit jaar gewonnen door Hector Kwispelmans.

Sportdag van de bedrijfsschool

Een miezerig regentje maakte de openingsceremonie van sportdag 1977 tot een gesluierd gebeuren.

En het was koud.

Daar hielp een warme toespraak van de heer G. J. Boele geen moedertjelijf aan. Het bleef koud.

Maar te 13.30 uur verscheen een vriendelijk zonnetje aan de hemel om alsnog enige glans te verschaffen aan de prestaties, die op die derde juni van 1977 al dan niet werden geleverd.

Zo slecht als deze dag begon, zo slecht begon ook het traditionele voetbalgevecht tussen bankwerkers en scheepsbouwers.

Twintig man draafde constant de bal achterna, totdat men na een goed kwartiertje in de gaten kreeg, dat zulks toch eigenlijk een vrij vermoeiende bezigheid is, die weinig zoden aan de dijk zet.

De scheepsbouwers kregen dat het eerste

Fraaie sprong van Fred Timmermans.



door en werden voor hun scherpzinnigheid beloond met een doelpunt.

Maar de bankwerkers gingen ook iets doen aan spelopbouw en kwamen door hun pressie aan een strafschoep toe.

De scheepskeeper stopte echter de matig gerichte penalty en zo kwam de beker verdiend aan de scheepsbouwers.

De prijsuitreiking werd verricht door adjunct-directeur G. Bovenhoff.

De uitslagen van de andere wedstrijden waren als volgt:

PRIJZEN 1977

Individuele prijzen:

Hardlopen 100 meter

1e prijs: P. van der Waal MB

1e prijs: C. P. van Bloois MB

3e prijs: P. J. van der Velden SB

Hardlopen marathon

1e prijs: T. van der Ster SB

2e prijs: K. Deugd PIJ

3e prijs: J. M. de Nies LA

Spelmoment.



Doelschieten

1e prijs: W. P. van der Slik MB

2e prijs: R. van der Meeren SB

3e prijs: A. C. Overweel SB

Hoogspringen

1e prijs: W. van den Ochtend LA

2e prijs: F. J. Timmermans SB

3e prijs: C. A. Versteeg SB

Verspringen

1e prijs: F. J. Timmermans SB

2e prijs: P. J. Blok PIJ

3e prijs: M. Wiegel LA

Ploegen prijzen:

Gewonnen door:

Estafette Scheepsbouwers

Volleybal Booglassers

Footvolley Machinebankwerkers

Touwtrekken Pijpenbewerkers

Voetbal Scheepsbouwers

SB = Scheepsbouwers

MB = Machinebankwerkers

LA = Lassers

PIJ = Pijpenbewerkers

Verslag van de Vergadering van de Ondernemingsraad gehouden op 24 juni 1977

Aanwezig:
de heer Joh. Boele, voorzitter
de gekozen leden, de heren:
P. Tuk, secretaris
R. Ameneiro Valle
M. J. de Bel
H. Dokter
A. Euwijk
J. G. Geutjes
F. A. A. Grootveld
Joh. Harreman
B. L. de Weerd
B. Westerbeek.
Deze vergadering werd voorts bijgewoond door de heren:
Mr. J. A. Reus, voorzitter van de Raad van Commissarissen
Ir. W. E. R. van Herwijnen, oud-voorzitter van de Raad van Commissarissen
G. Bovenhoff, adj. directeur
G. J. Cieraad, Hoofd Personeelszaken
J. Th. Küppens Groot, Notulist.
De gekozen O.R.-leden, de heren:
M. G. W. ten Bosch
M. Hollander
W. H. Langestraat
J. van Sinderen
R. Veerman
waren verhinderd.

1. OPENING

De voorzitter opent te 12.45 uur de vergadering en heet alle aanwezigen welkom, in het bijzonder de heren Mr. J. A. Reus en Ir. W. E. R. van Herwijnen.

2. INGEKOMEN STUKKEN

De voorzitter refereert aan de brief d.d. 9 mei 1977 van de Raad van Commissarissen, waarmee de Ondernemingsraad kennis wordt gegeven van de binnen de Raad van Commissarissen ontstane vacatures, en aan de brief van 6 juni 1977 van de Raad van Commissarissen inzake de voorgenomen benoeming van twee nieuwe commissarissen.

De voorzitter vraagt of van de zijde van de gekozen leden bezwaren bestaan tegen de benoeming van Drs. J. Geleyse en Mr. J. G. Rietkerk.

Namens de gekozen leden verklaart de secretaris, de heer P. Tuk, dat er tegen de voorgenomen benoemingen geen bezwaren bestaan. Dit heeft hij neergelegd in een brief aan de Raad van Commissarissen, welke brief door de secretaris aan de voorzitter van de Ondernemingsraad ter hand wordt gesteld.

De voorzitter stelt nu punt 3 van de agenda aan de orde.

3. BESPREKING GECONSOLIDEERDE BALANS

Besproken wordt de geconsolideerde balans per 31 december 1976. De door de gekozen leden gestelde vragen worden zowel door de voorzitter van de Raad van Commissarissen, als door de heer G. Bovenhoff beantwoord.

Daar waar nodig dan wel gewenst worden de jaarstukken nader toegelicht.

De voorzitter dankt de heren Ir. W. E. R. van Herwijnen, Mr. J. A. Reus en G. Bovenhoff voor hun bereidheid in deze vergadering vragen te beantwoorden en informatie te verstrekken. Na afscheid te hebben genomen verlaten zij de vergadering. Na een korte pauze stelt de voorzitter punt 4 van de agenda aan de orde.

4. BESPREKING VAN HET JAARVERSLAG 1976

Enkele onderwerpen uit het Jaarverslag, zo zegt de voorzitter, werden al in het eerste gedeelte van de vergadering aangestipt.

De door de gekozen leden schriftelijk gestelde vragen zullen zo spoedig mogelijk schriftelijk worden beantwoord. Daarna kunnen wij in een vergadering nog eens daarover van gedachten wisselen.

Deze keer is het jaarverslag wat eerder in het jaar gereed gekomen dan in voorafgaande jaren. Er zal naar gestreefd worden het volgend jaarverslag aan het begin van de maand mei gereed te hebben.

Op enige punten wil de voorzitter nog kort ingaan.

Ten aanzien van de opmerkingen omtrent de lasloods-west heeft de voorzitter een gesprek met de heer Breeman gehad. Vernomen is, dat in samenwerking met het Raadgevend Ingenieursbureau Aronsohn alle balken onder de lasvloer gecontroleerd zijn.

In de balken bij de deuren zijn enige scheurtjes vastgesteld. De vloer aldaar is ook wat verzakt. Wij zijn nu in afwachting van een rapport, waaruit zal blijken, wat aan deze balken van lasloods-west gedaan moet worden. Mogelijk kan dan meteen onder de vloer worden schoongemaakt.

Wat de opmerking ten aanzien van de hijsgelegenheid betreft moet gezegd worden, dat in hoofdzaak de kleine kranen wat problemen geven. Ze gaan inderdaad nogal eens stuk maar opgemerkt moet wel worden, dat dikwijls een minder juist gebruik daarvan de oorzaak is.

De voorzitter zegt toe hierover nog eens met de heer Breeman te zullen spreken.

Met betrekking tot de gestelde vragen inzake de veiligheid zegt de voorzitter, dat het rapport omtrent het transport met de samenstellers is besproken. Het rapport zal nu worden aangevuld en dan afgerond worden.

Verwacht mag worden, dat half juli a.s. het definitieve rapport omtrent het transport ontvangen is. Het kan dan in een O.R.-vergadering worden besproken.

Ten aanzien van de omtrent de Bedrijfs-geneeskundige dienst gestelde vragen resp. gemaakte opmerkingen merkt de voorzitter op, dat al eerder de gekozen leden gevraagd is informatie te verstrekken omtrent concrete zaken, waarover van gedachten zou moeten worden gewisseld. Als zij die nu formuleren kunnen de heer Cieraad en de secretaris een en ander voor een bespre-

king in een OR-vergadering voorbereiden. Een aantal facetten van de economische gang van zaken en van de investeringen kwam reeds in deze vergadering ter sprake, zo zegt de voorzitter.

Vanzelfsprekend moeten wij blijven streven naar een nog grotere efficiency; ongetwijfeld zullen in onze organisatie nog verbeteringen kunnen worden aangebracht.

Over het algemeen moet gezegd worden, dat het momenteel wel heel erg moeilijk is prognoses te maken.

Wij zullen alle zeilen moeten bijzetten om een duidelijke vermeerdering van het aantal reparatieopdrachten te verkrijgen. Gelukkig konden wij voor de maanden juni, juli en augustus allerlei opdrachten boeken en naar het zich laat aanzien zal de reparatie-sector tot in het aanstaande najaar redelijk van werk voorzien zijn.

Wanneer daarenboven een gunstig bericht ontvangen wordt inzake een opdracht tot het maken van 300 t. secties zullen ook de lasloodsen redelijk van werk voorzien blijven. Gezien de prijzen moeten wij wel met z'n allen blijven streven naar een volledige inzet; het aantal werkuren gaat nu wel een heel belangrijke rol spelen.

Dit waren enige punten zo zegt de voorzitter, welke hij hier naar aanleiding van de voorgelegde vragen en opmerkingen naar voren wilde brengen.

Vanzelfsprekend zullen de vragen zo spoedig mogelijk schriftelijk en zo uitvoerig mogelijk worden beantwoord.

Een der gekozen leden vraagt, hoe nu over de reserve van de Afdelingskas wordt gedacht.

Op verzoek van de voorzitter deelt de heer Cieraad mede, dat er over de eerste vijf perioden van dit jaar en over die van het voorafgaande jaar een overzicht omtrent de baten en lasten opgesteld wordt. Wij kunnen dan zien hoe het risico zich precies ontwikkeld heeft.

Misschien blijkt dan, dat de premie nog iets verlaagd kan worden. De reserve is een schuld, welke het bedrijf aan de Afdelingskas heeft. Nu is de extra reserve wel bijzonder hoog en verhoogt derhalve ook de schuldenlast van het bedrijf.

Met het oog op een eventuele calamiteit is het goed om over enige extra-reserve te kunnen beschikken.

De voorzitter stelt nu het laatste punt van de agenda aan de orde.

5. REGELING „VERVROEGD UITTREDEN”

Deze regeling, zo zegt de voorzitter, is uitvoerig besproken in de vergadering van de Kleine Commissie, gehouden op 6 juni j.l. Tevens kwamen daar ter sprake de consequenties ten aanzien van enige bij ons bestaande regelingen.

Hij verzoekt de heer Cieraad omtrent een en ander nader te berichten.

De heer Cieraad refereert aan het vouwblad, uitgegeven door de Stichting Uittreden Metaalindustrie (SUM).

In zijn actieve periode ontvangt de mede-

werker naast het salaris een vakantietoelage van 8%; hiervoor geldt als berekeningsgrondslag het salaris, dat de medewerker in de maand juni van het jaar van uitbetaling verdient. Voor de berekening van de uitkering bij vrijwillig uittreden wordt uitgegaan van het laatstgenoten inkomen op jaarbasis. Dat wil zeggen, dat met alle vaste bestanddelen, dus ook met de vakantietoelage rekening wordt gehouden; met overwerktoeslag, ploegendienst, winstuitkering en eventuele andere toeslagen wordt derhalve geen rekening gehouden. Wij moeten ons nu afvragen wat zijn de consequenties ten aanzien van:

- het deelnemerschap in het Sociaal Voorzieningsfonds
- de regeling Winstuitkering
- de regeling Vrijwillige uitkering
- de viering van jubilea.

Ook voor de vrijwillig uittreedende eindigt het deelnemerschap in het Sociaal Voorzieningsfonds en wel per de datum van uittreden, zoals ook bij pensionering geldt. De regeling van een uitkering bij overlijden, zoals omschreven in artikel XIV van de aanvulling op art. 6 van het reglement van het fonds zal ook gelden na vrijwillig uittreden.

Derhalve, indien de medewerker ten tijde van het vrijwillig vervroegd uittreden 20 of meer dienstjaren heeft, wordt bij overlijden van hemzelf of zijn echtgenote een bedrag van f 600,— uitgekeerd. Deze uitkering wordt alleen gegeven aan de langstlevende van het echtpaar.

Een eventuele winstuitkering na de pensionering wordt over het jaar, waarin de pensionering valt, pro rata berekend; dat wijzigt zich niet bij vervroegd uittreden. Een eventuele winstuitkering wordt over de actieve periode van het betrokken jaar berekend.

Een jubileum wordt slechts gevierd, als het in de actieve periode valt. Individueel zou dat wat verschoven kunnen worden. Indien een medewerker, een vervroegd uittreden overwegend, toch nog gaarne zijn binnenkort te bereiken jubileum zou willen vieren, kan het vervroegd uittreden op een wat later tijdstip, vallende na zijn 63e resp. 64e verjaardag worden bepaald.

Ten aanzien van de Regeling Vrijwillige Uittreding bij Pensionering zou onderscheid gemaakt moeten worden tussen de medewerker, die op het tijdstip van het vrijwillig uittreden aan de normen voldoet en hem, die niet aan de in de regeling gestelde normen voldoet.

Bepalend zal blijven of een medewerker al dan niet b.v. 40 dienstjaren volgemaakt heeft bij pensionering op 65-jarige leeftijd. Bij de huidige regeling Vrijwillig Uittreden zou nu ter bepaling van de uitkering de faktor 38/40 kunnen worden toegepast, indien die 40 dienstjaren gehaald zouden zijn op 65-jarige leeftijd en bij uittreden op 63-jarige leeftijd 38 dienstjaren.

Tot uitkering zou derhalve komen 38/40 deel van het bij pensionering op 65-jarige leeftijd tot uitbetaling gekomen zijnde bedrag bij 40 dienstjaren.

De teller van bedoelde breuk zal, indien afronding nodig is, naar boven op een geheel getal worden afgerond. Er moet een wezenlijk onderscheid gemaakt worden ten aanzien van het al dan niet bereiken van volledig 40 dienstjaren. Vrijwillig uittreden brengt nu eenmaal bepaalde consequenties met zich mee.

Een der gekozen leden vraagt of de mede-

werker die vrijwillig vervroegd wil uittreden, maar daartoe geen medewerking van bedrijfszijde verkrijgt, zich tot het Gewestelijk Arbeidsbureau moet wenden.

Geantwoord wordt dit lid, dat dat ongetwijfeld de juiste weg zal zijn. Immers, voor een beëindiging van de arbeidsovereenkomst, waartoe slechts een der partijen bereid is, is een vergunning van de directeur van het Arbeidsbureau noodzakelijk.

Op een desbetreffende vraag wordt geantwoord, dat wij ook, indien die wordt ingeroepen, hulp zullen bieden aan de vrijwillig vervroegd uitgetreden, gelijk wij dat gewend zijn te doen aan onze gepensioneerde medewerkers.

Op verzoek van de secretaris wordt bevestigd, dat bij eerstkomende gelegenheid teksten van ons Personeelshandboek daar waar nodig zullen worden gewijzigd.

De gekozen leden hebben geen vragen noch opmerkingen meer omtrent deze regeling en verklaren zich akkoord met het voorgestelde met betrekking tot onze interne regelingen.

* * *

De voorzitter deelt nog mede, dat per 1 juli a.s. 7 medewerkers vervroegd zullen uittreden. Van hen zal op dezelfde wijze afscheid worden genomen als waarop wij van

onze medewerkers, die ons bedrijf met pensioen op 65-jarige leeftijd verlaten, afscheid nemen.

De voorzitter zegt te hebben vastgesteld, dat er meerdere verslagen nog moeten worden besproken. Het beste is wel om op korte termijn daartoe een vergadering te houden. Hij stelt voor deze te houden op dinsdag 5 juli a.s. aanvangende te 12.45 uur. Desgevraagd bevestigt hij voor de komende retraite de data 15, 16 en 17 augustus 1977 in zijn agenda te hebben gereserveerd. De voorbereiding van de nodige stukken is al ver gevorderd.

Uiterlijk begin augustus a.s. zullen de gekozen leden deze stukken ter bestudering ontvangen.

Ten aanzien van de in de maand oktober 1977 door de gekozen leden te volgen cursus deelt de secretaris mede, dat een voorkeurprogramma is vastgesteld. Voorts, dat de cursusleider het op prijs stelt, dat slechts de gekozen leden aan de cursus deelnemen, mogelijk vergezeld door de voorzitter.

De voorzitter antwoordt, dat hij niet tijdens de gehele cursus aanwezig kan zijn; bij de opening is hij gaarne aanwezig. Het is wenselijk, dat over de cursus een goed bericht geschreven wordt, waarin de hoofdconclusies duidelijk belicht worden.

Niets meer aan de orde zijnde sluit te 16.50 uur de voorzitter de vergadering.

Internationaal voetbaltreffen

De bemanning van het Ghanese m.s. „Oti River” vormt een voetballustig volkje, dat tijdens haar verblijf aan de werf een uitweg zocht voor haar dadendrang.

„Geen woorden,” zei Edelman, „maar daden” voegde Horsten er stoer aan toe en zo trad op donderdagavond 14 juli 1977 een „Oti River”-ploeg aan tegen een Boele-ploeg, hoofdzakelijk bestaande uit bedrijfsassistenten.

De kapitein verrichtte de aftrap en direct bleek, dat de Ghanezen de bedoeling hadden om te laten zien hoe voetbal eigenlijk gespeeld dient te worden. Kleine tikjes zus, hakjes zo en meer fiebeldefoefjes. Onze jongens demonstreerden daar tegenover het effectieve rechttoerechtaan-werk, dat goed genoeg bleek om er een 4-3 overwinning aan over te houden.

Technisch waren de Ghanezen duidelijk beter. Atletische jongens ook. Die donkere huidskleur geeft toch al iets soepels als je het vergelijkt met die melkflesbenen van assistenten. Toch deden die melkflessen het goed tegen de donkere technici. Zij stelden tactiek tegenover techniek en hadden op een gegeven moment een voorsprong van 4-1. Vanwege de klandizie en ook vanwege de kramp in de kuiten lieten ze de teugels daarna wat vieren en dat betekende, dat Ghana onder luid gejubel de score kon terugbrengen tot 4-3.

De Ghanese scheidsrechter — ook al een bemanningslid — hoopte zo vurig op de gelijkmaker, dat hij nog tien mi-

nuten extra liet voetballen.

„Laat ze nou winnen, jongens”, bedelde onze hoofdbedrijfsleider vanaf de zijlijn, maar dat durfden onze jongens niet omdat er ook een Lloyds surveyor meespeelde.

't Bleef 4-3. Sportief complimenteerde de kapitein onze coach Edelman, die — bescheiden als hij is — alle lof naar zijn spelers toezwaaide.

Verbroedering tussen de spelers vond plaats aan boord, maar nodig was verbroedering eigenlijk niet. Want de hele wedstrijd was een toonbeeld van sportiviteit geweest. Geen gemene trucjes of het kinderachtige shirtje-vasthouden, zoals professionals dat doen.

Nee, voetbal voor plezier. En dan, ja dan . . . dan is voetbal toch eigenlijk een prachtig spel.

Jaap van Zielst houdt opruiming.



Personalia

Boele B.V.

JUBILEA: 25 jaar

27-10 M. Hollander ijzerwerker
27-10 J. Otten voorman
ijzerwerkers

IN DIENST GETREDEN ZIJN:

01-06 R. M. van Gent ijzerwerker
01-07 H. G. Biekart medewerker P.Z.

UIT DIENST GETREDEN ZIJN:

27-05 L. J. Geluk el. lasser
31-05 R. P. Wolf onderh.bankwerker
31-05 K. Koster aan- afbouwer
31-05 R. Torrente Diaz hakker
31-05 P. M. T. J. Jufuway el. lasser
31-05 W. B. de Leeuw ijzerwerker
31-05 B. C. A. Rademakers koperslager
31-05 A. C. van der Giessen bedr.ass. Scheepsb.
08-06 F. Sain de la Maza Barba el. lasser
09-06 H. W. Overvliet hellingschipper
10-06 H. T. Poeran el. lasser
15-06 P. W. M. Niemer medewerker P.Z.
17-06 H. Verhoef ijzerwerker
17-06 Mej. I. Vroegh financ. adm.
medewerker
17-06 J. Requeiro Lopez el. lasser
30-06 L. P. J. van As koperslager
30-06 L. Reijerkerk el. lasser
01-07 A. Martin Beganano Sanchez onderh.bankw./
corveeër
01-07 M. Buzon Perdigonos koperslager
04-07 P. J. Mulders electrowagen-
chauffeur
08-07 J. Flores Ruiz ijzerwerker
15-07 J. H. Huisman ijzerwerker
15-07 L. Groenewegen aanpikker

VOOR 1e OEFENING NAAR MIL. DIENST:

04-07 L. L. Rokven el. lasser
04-07 K. H. van der Ree ijzerwerker
04-07 J. Hulstaert koperslager
04-07 C. F. Zuiderwijk ijzerwerker

TERUG UIT MIL. DIENST:

15-06 L. Hoogstad ijzerwerker
04-07 J. van Luyk bankwerker

DE DIENST VERLATEN:

i.v.m. vervroegd pensioen:

29-04 P. W. Langerak rep. ijzerwerker
29-04 R. R. Lapré ijzerwerker
29-04 J. de Haan rep. ijzerwerker

i.v.m. vrijwillig vervroegd uittreden:

30-06 T. Saly corveeër
30-06 A. N. Kooyman materiaalbeheerder
30-06 G. van Es profiel
spantenbuiger
30-06 R. Paul verver
30-06 J. A. Broere schilder
30-06 C. van Es centerdraaier
30-06 P. van Brugge koker/perser

GEPENSIONEERDEN:

20-04 M. T. F. Peskens dokmachinist
24-05 A. Munter el. lasser

GEBOREN:

22-05 Susan, dochter van dhr. en mevr. R. C. Wilson-Chirnside
28-05 Mark, zoon van dhr. en mevr. N. J. Kottman-Macphail
05-06 Richard, zoon van dhr. en mevr. C. H. Soffree-Verveer
08-06 Stefan, zoon van dhr. en mevr. C. Koedoot-Maaskant
18-06 Timur, zoon van dhr. en mevr. B. Sengül-Kara Hasan
19-06 Sandra, dochter van dhr. en mevr. J. Karsbergen-Uytdeboogaardt
19-06 Jeremy Vincent, zoon van dhr. en mevr. H. Rijkeboer-Blok
27-06 Richard, zoon van dhr. en mevr. J. W. van Steenberg-Jonker

GEHUWD:

26-05 Dhr. M. Cillari met mej. P. C. van Bussel
27-05 Dhr. J. C. van Soest met mej. A. K. Koese
17-06 Dhr. J. van Dijken met mej. J. M. de Vries
30-06 Dhr. M. T. van Dessel met mej. L. R. A. Visser
06-07 Dhr. R. de Vries met mej. D. Dullaart
08-07 Dhr. A. Aandeweg met mej. A. Dekker
08-07 Dhr. J. K. Bakker met mej. R. Hatuluwaja

De Jong B.V.

UIT DIENST GETREDEN ZIJN:

27-05 R. M. Linden bankwerker
30-06 J. Vis medewerker P.Z.

DE DIENST VERLATEN:

i.v.m. vervroegd pensioen:

01-06 H. A. de Groot portier

i.v.m. vrijwillig vervroegd uittreden:

30-06 J. den Hollander magazijnbediende
30-06 C. Schaper toezicht Scheepsb.
30-06 A. Valk bedrijfsl. Scheepsb.
30-06 D. Manneken ijzerw./afsch.
30-06 J. van Kampen ijzerw./afsch.

D. v.d. Wetering B.V.

UIT DIENST GETREDEN ZIJN:

30-06 P. J. M. van Dongen chauffeur
09-07 A. de Vries buiten bankwerker

IN MEMORIAM

Op 19 mei 1977 overleed op 66-jarige leeftijd de heer

K. NUGTEREN

Toen hij op 25 december 1975 in de functie van scheepmakersbaas met pensioen ging, was hij gedurende ruim 45 jaren bij ons werkzaam geweest.

Op 6 juni 1977 overleed op de leeftijd van 70 jaar de heer

J. KALKMAN

Gedurende bijna 30 jaren was hij als bankwerker werkzaam. Op 5 mei 1972 werd hij gepensioneerd.

Op 8 juni 1977 overleed de heer

G. J. H. REINTS

op de leeftijd van 44 jaar. Tot aan zijn ziekte was hij gedurende ruim 23 jaren als ijzerwerker-strekker werkzaam.

Op de leeftijd van bijna 78 jaar overleed op 25 juni 1977 de heer

P. H. HEIDEN

Ruim 43 jaren was hij als ketelmaker werkzaam bij ons.

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