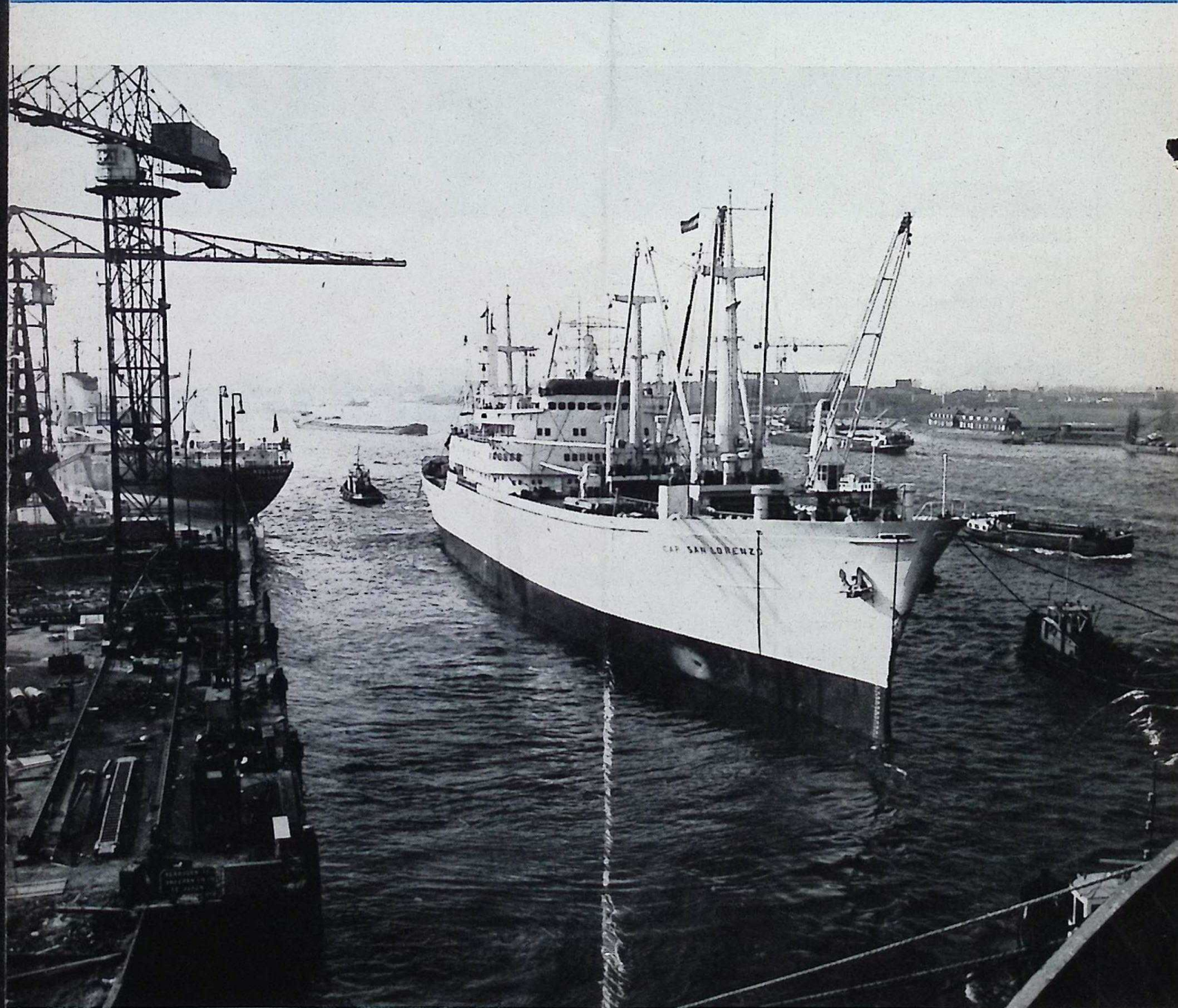


Boele - nieuws

PERSONEELBLAD 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**

Telefoon Rotterdam 010-134862

Telefoon Ridderkerk 01804- 13422

Hoofdredakteur:

J. G. van Beek
telefoon toestel 290

Redaktiekommissie (alf.)

M. J. de Bel
E. H. Koch
Ir. M. J. v. d Wal

Kopij inleveren voor de 15e van elke maand

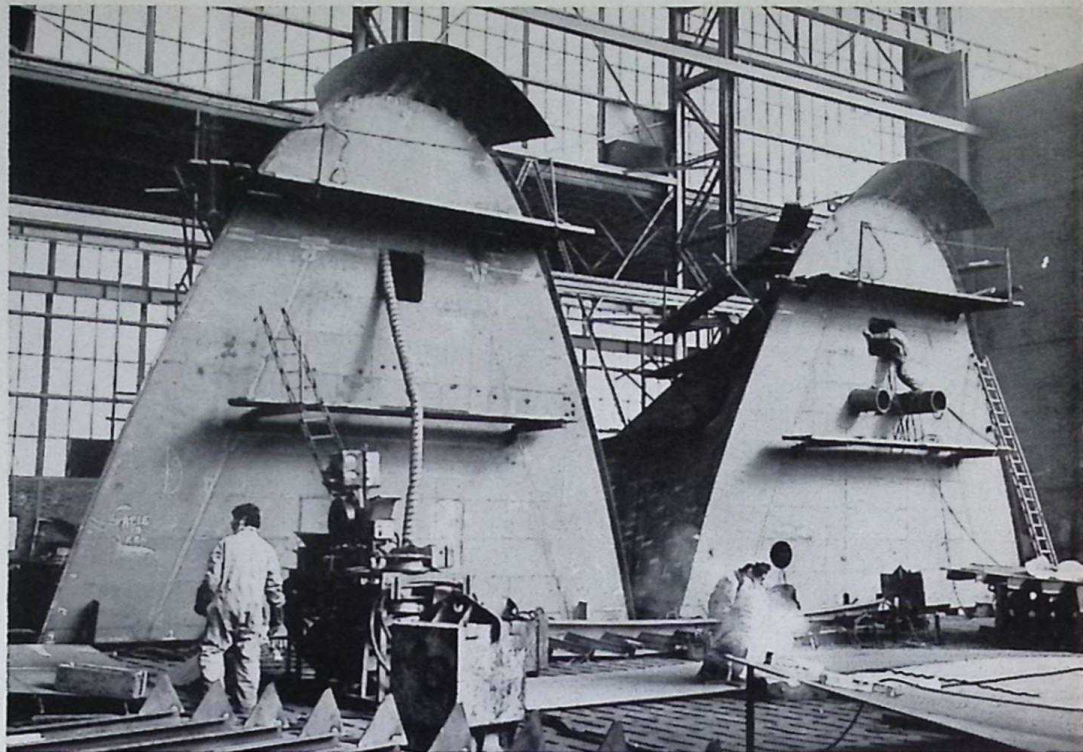
BIJ DE VOORPLAAT:

Vertrek m.s. „Cap San Lorenzo“

Het volgende nummer verschijnt in de eerste week van mei '72.

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

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



Het werk in n

BOUWNUMMER 1046 GEBOEKT

Op de aanplakborden hebt U kunnen lezen (16 maart) dat de afdeling nieuwbouw verrijkt is met een nieuwe opdracht, namelijk het bouwen van een zeewaardige ponton, die de volgende afmetingen heeft: 91.50 x 30.50 x 6.00 meter. Een heel grote bak dus (\pm 1900 ton staal), met uiteraard veel recht werk. In verband met dit laatste en ook, omdat de ponton al omstreeks half juli opgeleverd moet worden, is een gedeelte uitbesteed aan de Nederlandse Constructiebedrijven te Delft, waar men een lasstraat bezit. We hopen hierop naderhand nog terug te komen.

De breedte van de bak noopt ons om een gedeelte van het stellingmagazijn en van de kantoortjes en kleedruimten van de onderaannemers langs nieuwbouwhelling I af te breken.

Kopsecties van de opnemingsvaartuigen in lasloods-west.

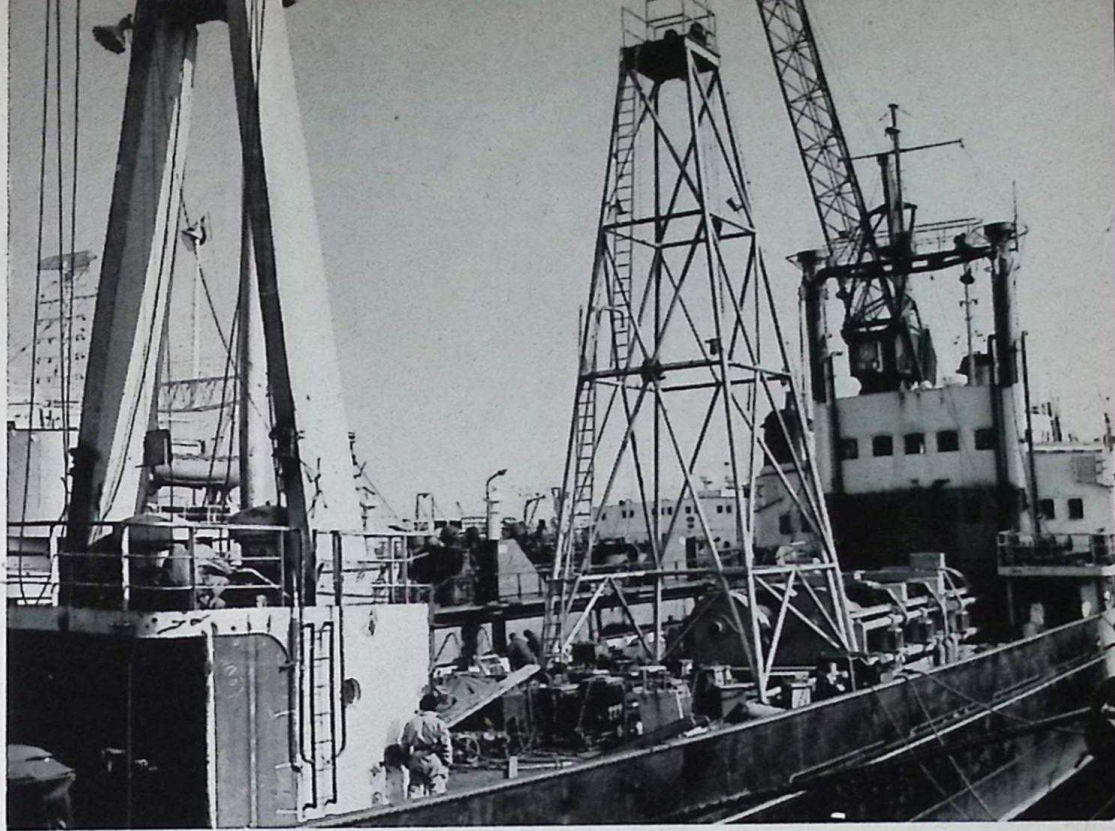
DE ANDERE BOUWNUMMERS

In de eerste plaats de „Grieg”. 't Is op een oor na gevild. De proefvaart vindt op 12 en 13 april plaats. De overdracht spoedig daarna.

Van de opnemingsvaartuigen staan secties van bouwnummer 1045 jaloers te kijken naar hun soortgenoten, die onderaan bouwhelling II al samengesmolten zitten. Zodanig, dat 1044 al aardig op een schip begint te gelijken. In lasloods West staan de kop- en kontsecties al in een vergevorderd stadium gereed.

CO-KARWEI

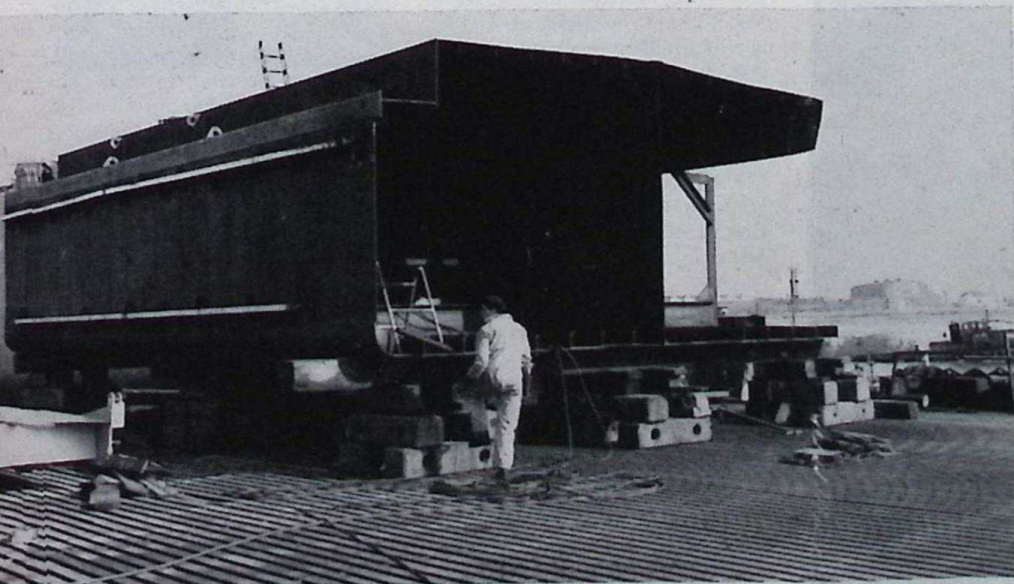
Een karweitje van ongeveer 450 ton staal moet opgeknapt worden voor Gusto Staalbouw te Schiedam. Het betreft het bouwen van een dekkonstruktie bestemd voor een booreiland in de vorm van een ponton. Vóór half juni moet dit werk gereed zijn. Het CO-nummer is 9050.



De „Tartar Prince”, compleet met boortoren, in dok I.

maart 1972

Dit is het nieuwe middenstuk voor „Gerda José”.



REPARATIE

Van de HAM-308 valt op dit moment weinig te zeggen. Het werk vordert gestaag. De „Tartar Prince” zal bij het verschijnen van dit nummer wellicht vertrokken zijn. Lange tijd was uiterlijk weinig te zien van de wijziging, die het schip onderging. Maar nu ze dan haar boortoren en haar boegschroef heeft gekregen, is duidelijk geworden, dat haar coasterloopbaan definitief achter de rug is.

Sneller dan we verwacht hadden, liet de „Bucklaw” (bouwnummer 1042) zich weer aan de werf zien. Het schip, nog geen twee maanden oud, moest al gauw met de hardheid van het leven kennismaken. Nabij Dordrecht liep het een stevige aanvaringsschade op en belandde zodoende op reparatiehelling III.

Noemenswaard zijn ook de reparaties aan de „Honnør”, met veel „pijpwerk” en het maken van twee nieuwe motorfundaties + motor plaatsen voor de „Realengracht”. In de binnenvaartsector is het, naast vele huidschades, vooral de „Gerda José” die aandacht opeist. Haar middensectie staat panklaar op Oost. De „Ellen Klautschke” is veilig en wel de Van Brienoordbrug doorgekomen en wat meer is: haar nieuwe masten zijn daarbij overeind gebleven.

Ook de „Cap San Lorenzo”, die moole witte boot, is uit het werfbeeld verdwenen. Het enorme gat in de huid is vakkundig en vooral snel gedicht.



Wat is elektrisch lassen eigenlijk?

Wat is elektrisch lassen eigenlijk?

Domme vraag, zult U zeggen. Zullen we op een scheepswerf niet weten wat lassen is? Kom nou.

Inderdaad. We weten natuurlijk wel, dat lassen het verbinden is van twee stukken materiaal. Iets aan elkaar maken, zou je zeggen. We weten ook, dat vroeger het verbinden van stalen platen met veel herrie gepaard ging. De platen werden met stalen nagels aan elkaar vastgeklonken. Deze methode is nagenoeg geheel verdrongen door het elektrisch lassen. Dat gaat veel vlugger, is sterker en ook nog materiaalbesparend. En dat lassen is zo'n gewone zaak geworden, dat iedereen weet wat het is. Maar weet ook iedereen hoe het eigenlijk in zijn werk gaat? We zijn er ons van bewust, dat we ons op dit moment op glad ijs gaan begeven, want onze lassers en andere technisch doorgewinterde lieden, die alles van lassen afweten, kijken op onze schrijvende vingers. Voor hen is dit artikel natuurlijk nauwelijks interessant. Maar wel zullen ze het lezen, al was het alleen maar om te zien of soms onwaar- of onjuistheden over hun vak gespuid worden. We schrijven voor degenen, die er helemaal niets van afweten. Dan moeten we beginnen met te praten over

elektriciteit.

Dat is op zichzelf al moeilijk, want er is nog nooit iemand geweest, die elektriciteit gezien heeft. Je kunt het niet horen; ruiken kan men het evenmin.

Elektriciteit, krachtbron o.a. voor het elektrisch lassen, heeft een fascinerend bijverschijnsel: de bliksem.

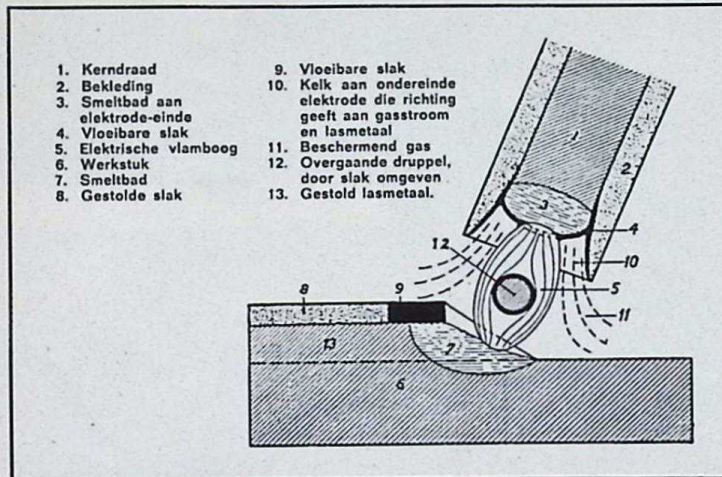
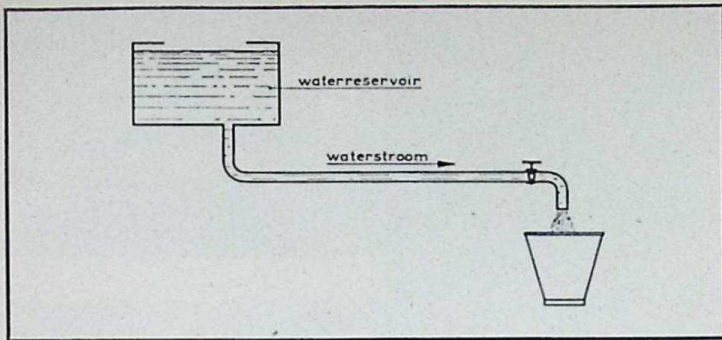
Wel voelen. Maar dat kunt U beter niet proberen. Bij elektriciteit worden altijd technische uitdrukkingen gebruikt, die we vele malen horen, maar waar we eigenlijk niet van weten, wat ze betekenen. Bijvoorbeeld volt, ampère, ohm, kilowatt en zo. We zullen proberen het uit te leggen en omdat elektriciteit zo moeilijk is te verklaren, doen we dat aan de hand van een eenvoudig voorbeeld. We noemen elektriciteit ook wel stroom. Want... het stroomt inderdaad. Vergelijkbaar is het daarom met stromend water.

Volt - ampère.

Bekijkt U eens het tekeningetje 1. U ziet een waterreservoir, een leiding en een uitlaat met een kraan. Draaien we de kraan open, dan stroomt er water uit omdat er druk achter staat. Het reservoir ligt hoger, dus er wordt druk op het water uitgeoefend. We kunnen de sterkte van die druk meten in kg per cm². Iets dergelijks is bij elektriciteit ook het geval. Daar wordt de druk spanning genoemd en gemeten in volts. Terug naar de tekening. Als de kraan opengezet wordt, stroomt het water eruit. Dat gaat met een bepaalde snelheid, die ook weer gemeten kan worden. Bij water kunnen we meten met een aantal liters per minuut. Bij elektriciteit gebruiken we daarvoor het woord ampère. De ampère is de eenheid van stroomsterkte.

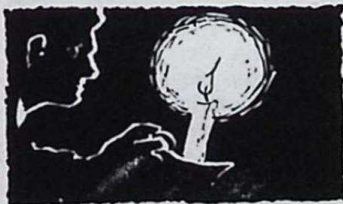
Vermogen.

Zouden we de kraan van ons voorbeeld wijd opendraaien, dan zouden we b.v. 12 liter per minuut af kunnen tappen. Bij half-open-stand 6 liter per minuut.



Wandelend over de werf ziet u altijd wel hier en daar laswagens staan ... (opname van juli 1968).

Het vermogen om water te geven is dan kleiner. Ook bij elektriciteit spreekt men over vermogen en dat is afhankelijk van de stroomsterkte (ampère) en de spanning (volt). Als we stroomsterkte met spanning vermenigvuldigen (dus ampère x



volt) dan hebben we het vermogen. Dit vermogen wordt uitgedrukt in watts. Maar omdat voor praktisch gebruik één watt wel wat klein is, wordt ook vaak de eenheid kW = 1000 Watt gebruikt.

Stop gesprongen.

Het zal U wel eens overkomen zijn, dat U thuis zonder licht kwam te zitten, omdat de „stop sprong”. In het donker scharrelt U dan naar het meterkastje (waar U natuurlijk nieuwe stoppen bij de hand hebt liggen!) en herstelt de zaak.

Hoe kwam het, dat die stop

sprong? Wel, in de meeste gevallen komt dat, omdat U het elektrisch vermogen, dat in Uw huis ingebouwd zit, hebt overschreden. U kunt het zelf uitrekenen, want U weet nu, dat ampère x volt het vermogen in watt oplevert. De spanning van de stroom, zoals die ons thuis door het G.E.B. wordt geleverd, bedraagt 220 Volt. In sommige woonhuizen ook wel 380 Volt (bijv. bij elektrisch koken), maar laten we het op 220 Volt houden. De stroomsterkte, die we thuis kunnen gebruiken, is begrensd tot 6 of 10 of 16 ampère. Dat hangt er vanaf welke stop U gebruikt. Laten we ervan uitgaan, dat U een stop van 16 ampère gebruikt. Dan kunt U in Uw huis dus op één moment tegelijkertijd gebruiken: volt x ampère: $220 \times 16 = 3520$ watt. Dat is heel wat.

Maar..... als zoonlief in een kamertje zit te blokken met een elektrisch kachelletje van 1000 watt, terwijl U met de wasautomaat (2000 watt) bezig bent, dan moet U oppassen, dat Uw dochter niet de douche induikt en het verwarmingselement van 1000 watt aandoet. Want dan..... floep..... alles uit! Zo'n stop (ook wel: zekering of smeltpa-

troon) is niets meer dan een ingebouwd zilverdraadje. De stop is een „ingedraaid” onderdeel van de elektrische leiding. Uitdraaien betekent dus, dat de leiding onderbroken is en je zit zonder stroom. Als we nu te veel stroom op één moment gebruiken, dan smelt het zilverdraadje in de stop (de stop is gesprongen, zeggen we dan) en dan is het stroomcircuit onderbroken.

Lasogen.

Genoeg nu over de huiselijke elektriciteit. Nu de toepassing van elektriciteit bij het lassen. Hoe kunnen we materiaal aan elkaar verbinden door middel van stroom?

We zullen het zo simpel mogelijk voorstellen. In werkelijkheid is het knap ingewikkeld, maar het gaat om het principe. We moeten elektriciteit voorstellen als een gesloten circuit met als afvoer de aarde. Door de onafgebroken leiding rent de stroom. Wordt de leiding onderbroken..... weg stroom! Maar toch zal de stroom proberen om over de onderbreking heen te springen, als het ware om over de ontstane leegte heen te wip-

pen. De stroom produceert daartoe een vonk. Dat hebben we allemaal wel eens gezien. Dat vonken nu, daar zit bij elektrisch lassen de kneep. Van die vonk wordt gebruik gemaakt. Natuurlijk niet zo'n vonkje, zoals dat ontstaat bij onze huistuin-en-keukenstroom. Voor lassen gebruik je sterkere stroom. De vonk die ontstaat bij onderbreking van dit lasstroomcircuit is niet zo maar een vonkje. Dat is een warmte- en lichtbron van jewelste. U weet, hoe groot de kracht van de bliksem kan zijn. Wel, dat is ook zo'n vonk. De vonk, die bij het lassen gebruikt wordt, is zo lichtsterk, dat je er niet in kunt kijken zonder risico voor je ogen. Het bezit zelfs zoveel stralingskracht, o.a. ultraviolette en infrarode, dat de ogen geïrriteerd worden als je even in de lasvlam kijkt. Lasogen, zeggen we dan. 't Is behoorlijk pijnlijk. Die vonk is ook verschrikkelijk heet — 't zit in de buurt van 6800 ° C.

Lasboog en smeltbad.

En nu zijn we waar we wezen moeten. Een warmtebron van 6800 ° C zal metaal doen smelten. En van die omstandigheid



Smit Nijmegen, Nederlands pionier op lasgebied. In de voorste gebouwen worden elektroden vervaardigd, in de achterste laspoeder. Het water in de voorgrond is het Maas-Waalkanaal.

wordt handig gebruik gemaakt. Nog handiger dan U misschien denkt, want bij het lassen smelt niet alleen het materiaal, maar er wordt nog een ander materiaal, dat tegelijk meesmelt, aan toegevoegd.

Eenvoudig voorgesteld, gaat het proces zo. De laswagen voert de stroom via een laskabel naar de lastang van de lasser. In de tang zit een elektrode geklemd. Dat is het materiaal dat neersmelt. De stroom wordt door de elektrode gevoerd, maar kan dan niet verder. Wat doet de lasser nu? Hij brengt de elektrode zo dicht bij het te lassen materiaal, dat de stroom met een vonk kan proberen zijn weg te vervolgen. Houdt de lasser de elektrode nu steeds op „vonkafstand“, dan blijft de stroom doorvonken en ontstaat er een lasboog. Deze lastechniek heet dan ook booglassen.

Het te verbinden materiaal smelt, maar de elektrode smelt ook en wel druppelsgewijs. Ongeveer 3 à 4 druppels per seconde. Zo ontstaat een zogenaamd smeltbad. Het tekenin- getje laat het U duidelijk zien. U ziet daar ook dat het lassen met slakvorming gepaard gaat. Dat is nodig om het smeltbad

te beschermen tegen de omringende lucht, want de lucht zou er nadelig op inwerken. De slakvorming wordt veroorzaakt door de bekleding van de elektrode, waarover straks meer.

Lassen is een vak.

Door de eenvoudige manier waarop we tot nu toe verteld hebben hoe dat lassen in zijn werk gaat, zouden we wellicht de indruk gewekt hebben, dat lassen een koud kunstje is, een handigheidje. Maar vergist U zich daarin niet. Lassen is een vak, dat je niet zo maar onder de knie hebt. Sterker nog, in dat vak valt altijd verder te leren, omdat er zo veel aan vastzit. Zonder er verder op in te gaan, zullen we eens een greep doen uit factoren, waarmee in de lastechniek rekening gehouden moet worden.

a. welk materiaal moet gelast worden? Is dat gelegeerd of ongelegeerd constructiestaal, is het staal met een grote sterkte of taaiheid?

b. In welke positie moet het werk uitgevoerd worden? Vertikaal, horizontaal of boven het hoofd?

c. hoe is de lasnaad? Een open

V-naad, een open halve V-naad, een gesloten of een half gesloten V-naad, een X-naad, een K-naad?

Om van vele andere mogelijkheden maar te zwijgen.

d. welke elektrode moet gebruikt worden? Er zijn heel veel soorten voor verschillende doeleinden en materiaalsoorten.

Maar dit zijn technische zaken waar we ons niet verder in zullen verdiepen. 't Gaat om een algemeen inzicht. Daarom moeten we een paar andere dingen onder de loep nemen, waarvan U zich misschien afvraagt: hoe zit dat?

Laswagens.

Wandelend over de werf zie U altijd wel hier en daar laswagens staan en het is U bekend, dat ze dienst doen bij het lassen. Welke dienst bewijzen ze? De netspanning op ons bedrijf bedraagt 380 Volt. Als U in aanraking komt met een voorwerp, dat onder stroom van 380 Volt staat, krijgt U een klap. Een gevaarlijke klap. U voelt wel, dat onze lassers daarom geen gebruik kunnen maken van stroom met een spanning van 380 Volt. Dan kunnen ze geen elektrode

Voorbeelden van las-röntgenfoto's:

a. er bevinden zich gasholten in de las.

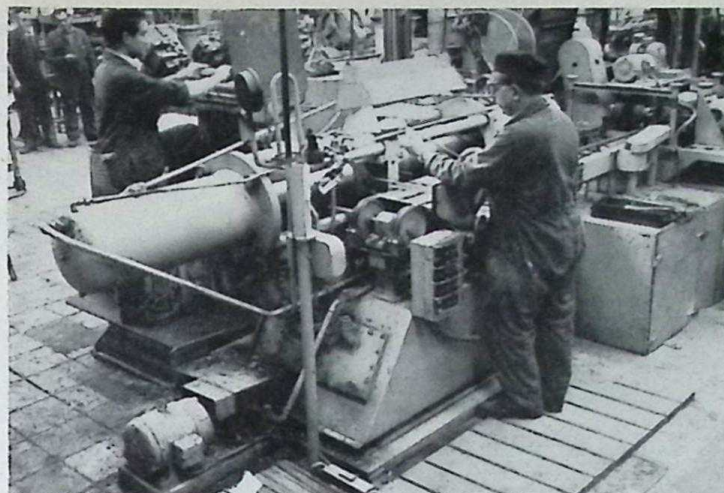
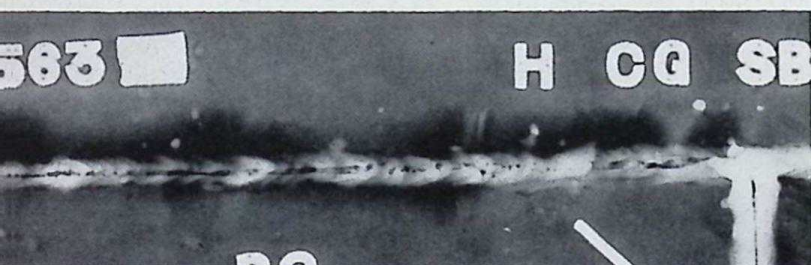
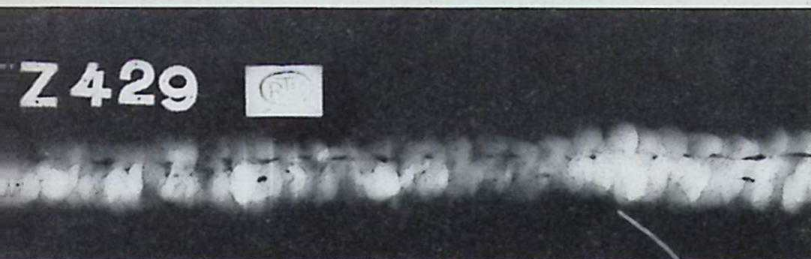
b. de zwarte plekjes zijn hier slakinsluitingen.

c. dit is een voorbeeld van onvoldoende doorlassing.

in de tang stoppen, want dan krijgen ze een optater.

Nee, ze moeten stroom hebben met een ongevaarlijke spanning van ± 40 Volt. Dat is zonder gevaar. Daar zorgt nu zo'n laswagen voor. Die verandert de spanning in ± 70 à 80 Volt, die nodig is om de elektrode te ontsteken. Een zogenaamd veiligheidsrelais, door onze elektriciens aan de laswagens gebouwd, zorgt op haar beurt voor een vermindering tot ± 40 Volt. Dat is wettelijk voorschrift. Maar de laswagen heeft nog een tweede taak. Een lasser heeft niets aan een stroomsterkte van 16 ampère. Dat geeft geen intense vonk. De lasser heeft, afhankelijk van de dikte van de elektrode, een stroomsterkte van 90 tot 600 ampère nodig. Ook daarvoor zorgt de laswagen.

De laswagen wordt op ons elektrisch net aangesloten en doet dus twee dingen: de stroomspanning verlagen en de stroomsterkte verhogen. Men noemt zo'n lasmachine dan ook een lastransformator. Hij transformeert (transformeren = veranderen in) spanning en sterkte. Er bestaan ook nog lasomvormers en gelijkrichters. Die vor-



Dit is een elektrodenpers (Smit-Nijmegen). In de cilinder wordt de bekleding om de lasstaaf geperst. Met de transportband worden de geperste elektroden verder vervoerd ter droging, controle en verpakking.



Met deze lichtbak worden röntgenfoto's bij ons bekeken (baas Kazen).

men wisselstroom om in gelijkstroom. De verklaring hiervan zou ons nu te ver voeren. Wel hebt U zich misschien afgevraagd, hoe het moet als er helemaal geen elektrisch net is. Hier op de werf hebben we geen krimp natuurlijk, maar veronderstel, dat we een reparatie uit moeten voeren ergens in de rimboe, waar geen stroom is. Wel, daar is weer een andere lasmachine voor, die lasaggregaat genoemd wordt. Een lasaggregaat is een lasomvormer, die aangedreven wordt door een dieselmotor.

Op onze werkboot „Maarten Pieter“, die nu bij D. v. d. Wetering N.V. ligt, bevindt zich o.a. een lasaggregaat. Moet een reparatie uitgevoerd worden aan boord van een schip, dat ergens middenin een haven ligt, dan schaft de „Maarten Pieter“ wel raad met zijn aggregaat.

Elektroden.

Tenslotte nog wat wetenswaardigheden over de lasstaven oftewel de elektroden. De elektrode, dat weten we al, is het materiaal dat neersmelt en toegevoegd wordt aan het smeltbad. In de beginperiode van het

elektrisch lassen gebruikte men blanke elektroden, zonder toevoeging van andere stoffen. Naarmate men meer kennis en ervaring ging krijgen, wijzigde zich dit. De elektroden werden „bekleed“ met een harde pasta. Waarom? Een las, die met blanke elektroden gemaakt is, is niet zo sterk, omdat de zuurstof in de omringende lucht vrij op het vloeibare metaal in kan werken. Daarom werd de elektrode bekleed. De smeltende lasdruppel zit dan als het ware gevangen in de eveneens smeltende bekleding, die een slak vormt (zie fig. 2). Er zijn nog meer voordelen aan de bekleding verbonden, o.a.

- a. er kunnen stoffen aan het smeltbad toegevoegd worden, waardoor de sterkte en de taaiheid van het lasmetaal vrij nauwkeurig geregeld kunnen worden.
- b. de stolsnelheid kan op deze manier ook geregeld worden.
- c. het tempo van de slakvorming wordt daardoor regelbaar.

Elektrodenfabrikage.

Nederland heeft vier fabrieken, waar elektroden gemaakt worden: Smit-Nijmegen, Philips

(een vestiging in Utrecht), Varios-Groningen en Hilarius in Haarlem. De grootste hiervan is Smit-Nijmegen, de fabriek, die op lasgebied Neerlands pionier was. Tot aan 1937 heeft Smit, wat de elektrodenfabrikage betreft, in Nederland een monopoliepositie bekleed.

Vroeger werd de bekleding van elektroden aangebracht door middel van dopen. De lasstaaf werd in een vloeibare pasta gedoopt en daarna gedroogd. Dit is nu grotendeels vervangen door een andere methode n.l. persen. Hierbij gaat men uit van een deegachtige bekledingspasta, die in een cilinder onder een druk van 500 tot 1000 atmosfeer wordt samengeperst. Aan het einde van deze cilinder is een mechanisme aangebracht, waardoor het mogelijk is de kerndraad door de cilinder heen te voeren. Op een bepaalde manier wordt de bekledingspasta dan om de kerndraad geperst. Na het persen vallen de elektroden op een transportband en direkt daarna worden ze in ovens gedroogd.

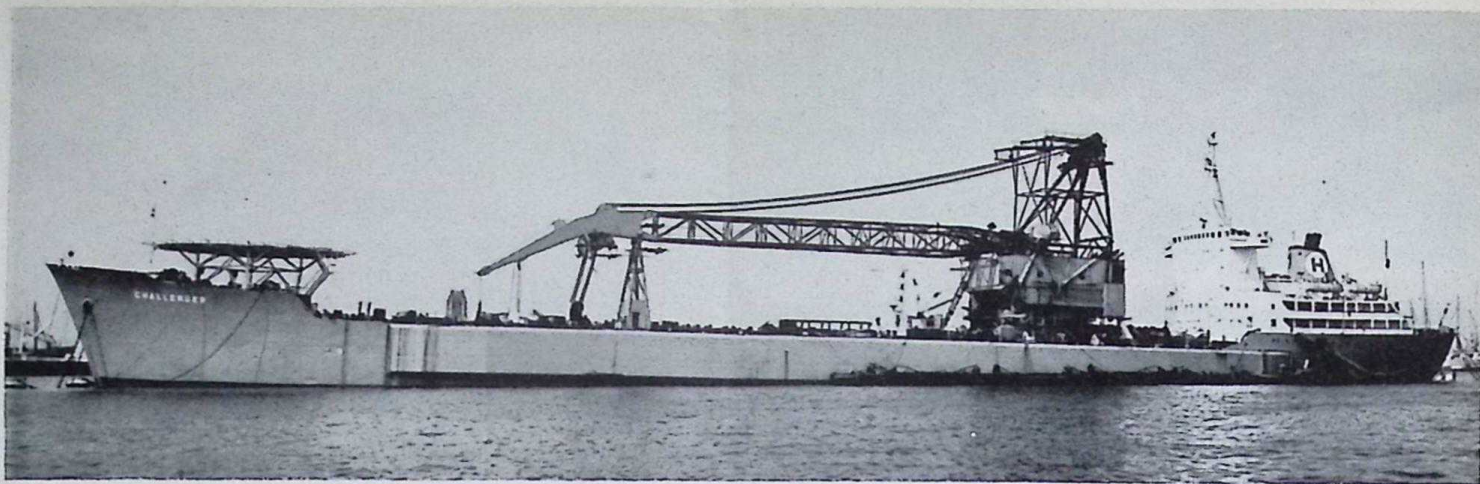
Doorlichten.

Bij belangrijke lasverbindingen,

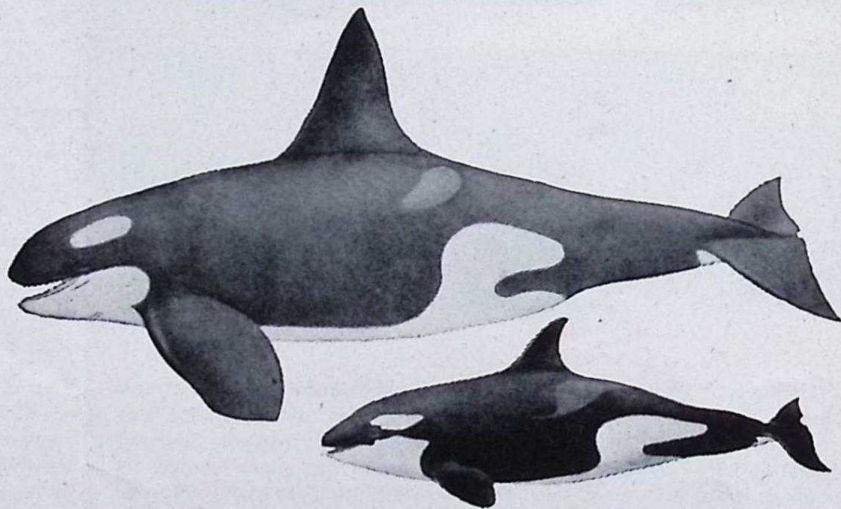
waaraan hoge kwaliteitseisen gesteld moeten worden, vindt de opdrachtgever het dikwijls noodzakelijk om de kwaliteit van de las te laten onderzoeken. Wij bellen dan de Röntgen Technische Dienst op, die met röntgenfotoapparatuur de las „doorlicht“ en op film vastlegt.

Röntgenstralen ondervinden meer weerstand van staal-dan van gasblaasje of slakinsluitingen. Indien zulke ongerechtigheden in de las voorkomen, zie je die als donkere vlekken op de film. Op grond van de verkregen ervaring is een cijferbeoordeling vastgesteld aan de hand van de resultaten, die uit de röntgenfilm blijken. Ze luidt als volgt:

1. Zonder fouten.
2. Goed, enige kleine foutjes aanwezig, maar zijn niet van invloed op de sterkte van de las.
3. Bruikbaar. Het aantal fouten is groter dan bij 2, maar ook hier geen noemenswaardige invloed op de lasterke.
4. Alleen bruikbaar in overleg met de opdrachtgever. Overwogen moet worden om opnieuw te lassen.
5. Afgekeurd. Door de vele fouten zou de constructie in gevaar gebracht kunnen worden.



Van de kop van dit artikel begrijpt U nog niets natuurlijk. Daarom haasten we ons om U te vertellen, dat „Orca” de nieuwe naam zal worden van de „Soya Atlantic”, de erts-olie-tanker, die we ombouwen tot een kraanschip.



HOE DE „SOYA ATLANTICA

De naam is ontleend aan een soort zwaardwalvis, de „Orca”, waarvan we hierbij een afbeelding plaatsen. Het dier bezit brede, grote borstvinnen en een zeer hoge rugvin. Als de ombouw gereed is, zal het niet moeilijk vallen om de markante punten (de hoge kraan en de verbreding door de zijtanks) te vergelijken met de hoge en brede vin van deze zwaardwalvis. U zult zich nog wel herinneren, dat we in 1968/1969 een soortgelijk karvel gehad hebben aan de „Challenger” ex „P. G. Thulin”.

Het maken van een vergelijking ligt dan ook voor de hand. U zult dan merken, dat bij de „Soya Atlantic” alles steeds iets groter en steeds iets uitgebreider is. Naast overeenkomsten zijn er natuurlijk ook verschillen;

de techniek staat warempel niet still!

Evenals de „P. G. Thulin” in 1968 heeft de „Soya Atlantic” nu ook zijkasten gekregen. In dit geval 3,75 m. breed, zowel aan B.B. en S.B. Bij de „P. G. Thulin” was dit slechts 2 m., want ze had zelf namelijk een aanzienlijk grotere breedte dan de „Soya Atlantic”.

Zie bijgaande schets. De door de IHC-Gusto te Schiedam te installeren kraan heeft nu een hefvermogen van 900 ton als vastgezette kraan („P. G. Thulin” 800 t.) en als draalkraan 800 ton („P. G. Thulin” 600 ton).

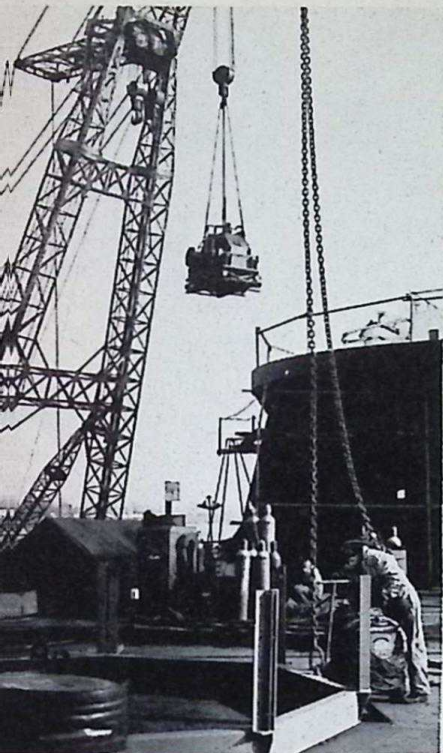
Ook hier dragen wij weer zorg voor de fundatie in de scheepsconstructie, een kraanmik vóór en achter evenals een ballast kistondersteuning. Ook in de

kraanbouw is het één en ander veranderd in de afgelopen 3 jaar. De kraanconstructie vertoont hier en daar duidelijke verbeteringen.

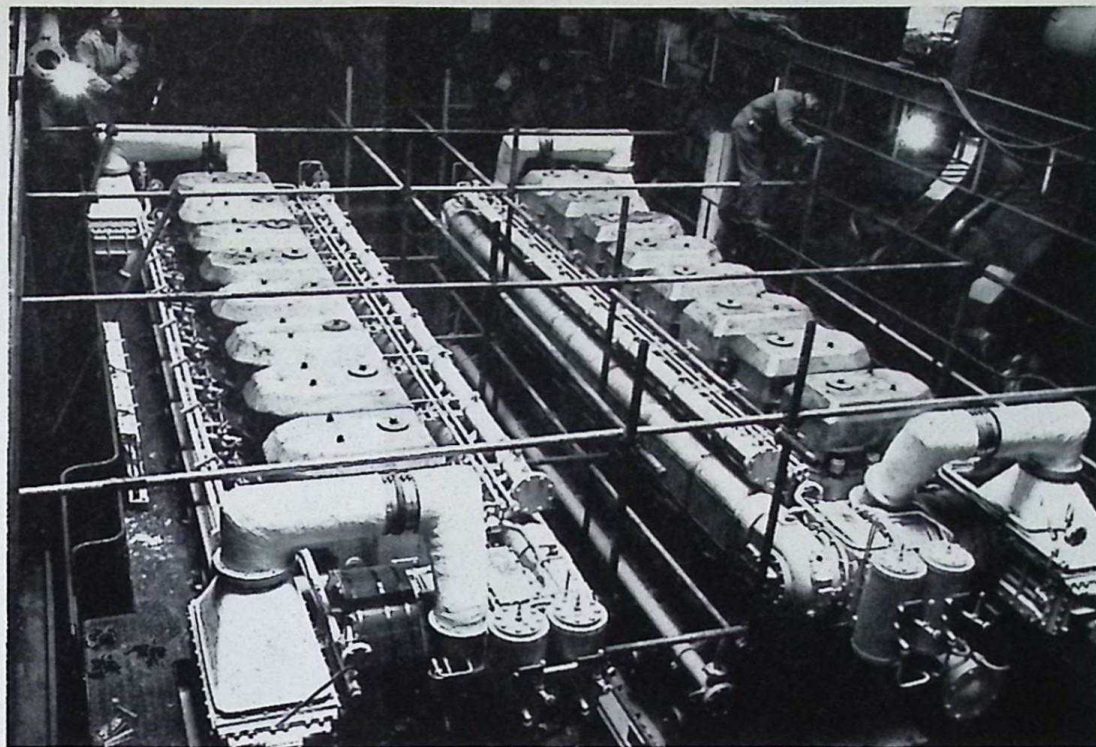
Voor de afwisseling wordt het bestaande midscheepse dekhuus niet, zoals bij de „P. G. Thulin” achterop geplaatst, maar op het bakdek, met als gevolg allerlei extra versterkingen.

Tevens zal het navigatiebrugdek worden voorzien van een compleet nieuw stuurhuis van het type zoals op de HAM-308 met uitzicht rondom; overal glas.

Dat betekent, dat het hellicopterdek ook op een andere plaats moet komen dan bij de „P. C. Thulin”. Het zal als een groot deksel het complete achterschip bedekken. Het schip zal dan ook geen schoorsteen



Op 23 februari werd de reductiekast in de machinekamer geplaatst.



Opstelling van de beide hoofdmotoren. Een pijpstelling voor stellingplanken ter bescherming van de hoofdmotor is al geplaatst.

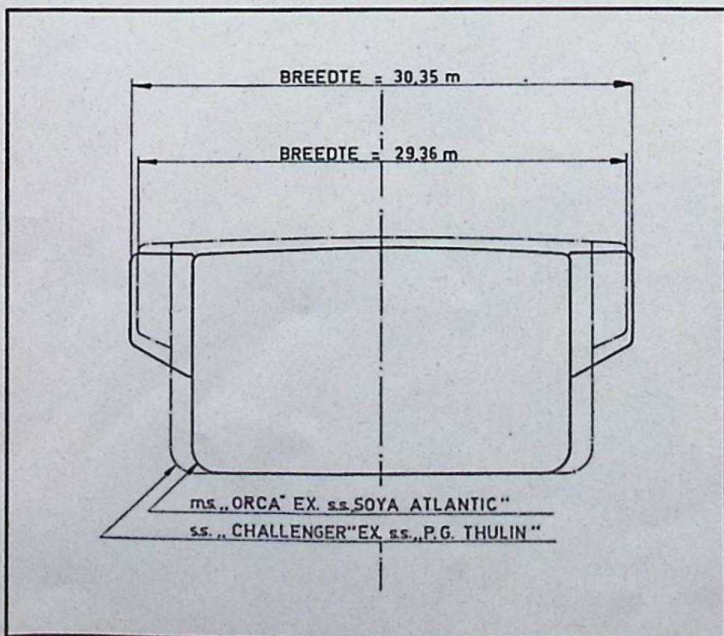
krijgen, maar een batterij van 5 grote uitlaatgasleidingen net zoals bij een sterke sportwagen. Alleen de diameter vertoont een zeker verschil. De achteraccommodatie is een verhaal apart. De bestaande accommodatie

was geschikt voor ca. 50 man bemanning. De accommodatie wordt nu geschikt voor 204 man personeel. Dat vraagt vanzelfsprekend speciale voorzieningen. Alle hutten worden minstens 2-persoons. Er komen centrale

toilet- en badruimten. Een kombuis en een messroom worden geïnstalleerd die een dusdanige capaciteit krijgen, dat men tegelijk 120 man te eten kan geven. Als het schip in bedrijf is, zal aan boord namelijk in 2-ploegendienst gewerkt worden.

torkamer nu uit: 2 hoofdmotoren (Werkspoor, 4500 PK. elk) met aan de voorzijde 2 generatoren met tandwielkasten en met aan de achterzijde bij elke hoofdmotor een koppeling en gezamenlijk gekoppeld op een grote reductiekast op de

IC" EEN ORCA WORDT

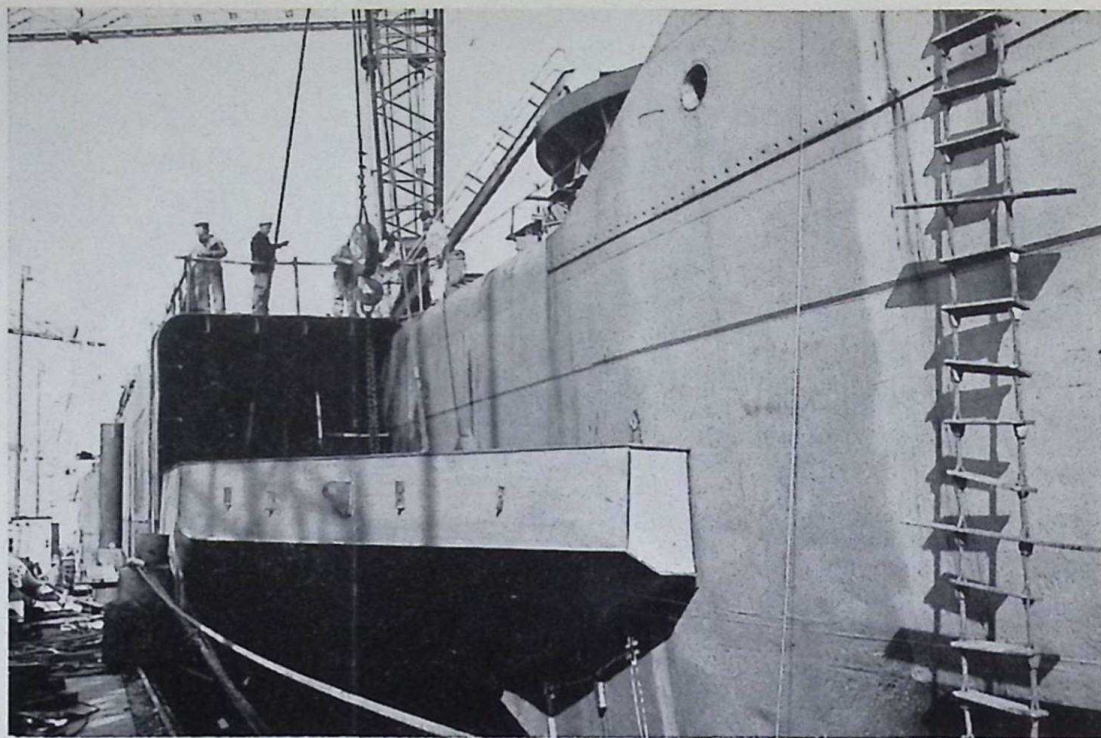


De „P. G. Thulin“ en de „Soya Atlantic“ waren beide stoomturbine-schepen. Deze installatie is gehandhaafd op de „P. G. Thulin“. Velen onder U herinneren zich nog wel de hulpmachinekamer op de „P. G. Thulin“ met de grote dieselgenerator en turbogenerator-installaties, door ons indertijd geïnstalleerd voor stroomvoorziening aan de IHC-kraan. Bij de „Soya Atlantic“ is een geheel andere opzet gekozen. In augustus en september j.l. heeft een bekende slopersfirma ketels en de complete machinekamer op de „Soya Atlantic“ gesloopt. Een geheel nieuwe motorkamerinstallatie is ontworpen. Alleen de schroefas en één tussenas herinneren aan de oude installatie. In grote trekken bestaat de mo-

schroefas. Hierdoor wordt het mogelijk om de hoofdmotoren voor tweërlei doeleinden te gebruiken. In de eerste plaats uiteraard de voortstuwing van het schip. Maar varen is niet hoofddoel. Het varen dient slechts om de plaats van het karwei te bereiken. Daar blijft het schip liggen en gaat in vol bedrijf. Dan komt de tweede functie van de hoofdmotoren: de motoren worden losgekoppeld van de reductiekast en kunnen dan via de grote 2000 kw. generatoren stroom leveren voor de kraan en de grote deklieren. Verder zijn nog geïnstalleerd twee hulpaggregaten (920 pk elk) en een stoomketel met een stoomproductie van 10.000 kg stoom/uur 10 atm. druk. Door de bovengenoemde instal-



Schuin karweitje van Cees v. Driel. Joop Bartels kijkt de kunst af, (aftekenen van trekverankering van de grote kraan.



De voorlaatste sectie van de B.B. zijkasten is zojuist aangebracht.

latie krijgt het schip een nieuwe stroomsoort en daardoor ook een compleet nieuwe bekabeling. Door dit ontwerp is een moderne motorkamer tot stand gekomen geschikt voor vaarbedrijf zowel als voor kraanbedrijf op locatie in open zee. Het gaf ons bovendien de gelegenheid de ruimte, die vrij gekomen is door het verwijde-

ren van de grote ketels en de verkleining van de motorschacht, te gebruiken voor uitbreiding van de accommodatie. Ter plaatse van de schacht kwamen de nieuwe binnenhutten en ter plaatse van het oude ketelruim ontwierpen wij de grote kombuis en de centrale toilet- en badruimten. U zult onderhand wel gezien

hebben dat aan SB-zijde de zijkasten aflopend zijn geconstrueerd.

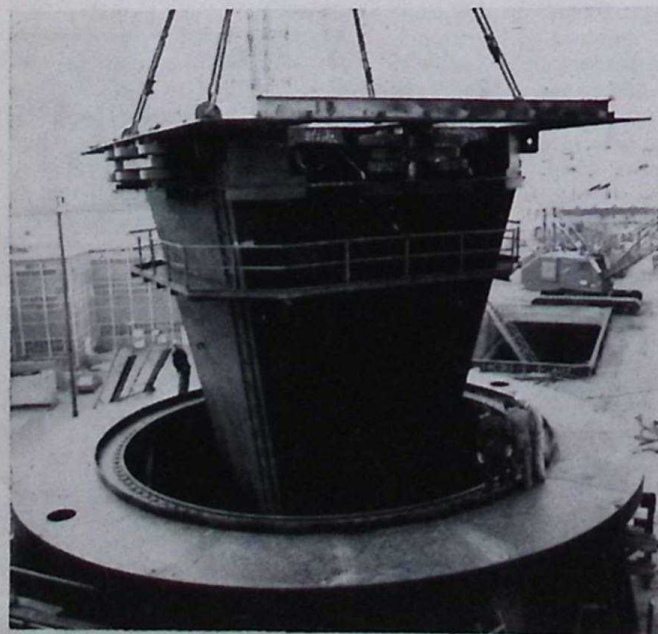
De „Soya Atlantic” zal namelijk speciaal uitgerust worden voor pijpleggen, vandaar!

Bij dit pijpleggen is het van het grootste belang, dat het schip in volle zee precies op zijn plaats gehouden kan worden. Dit gebeurt bij de „Soya Atlan-

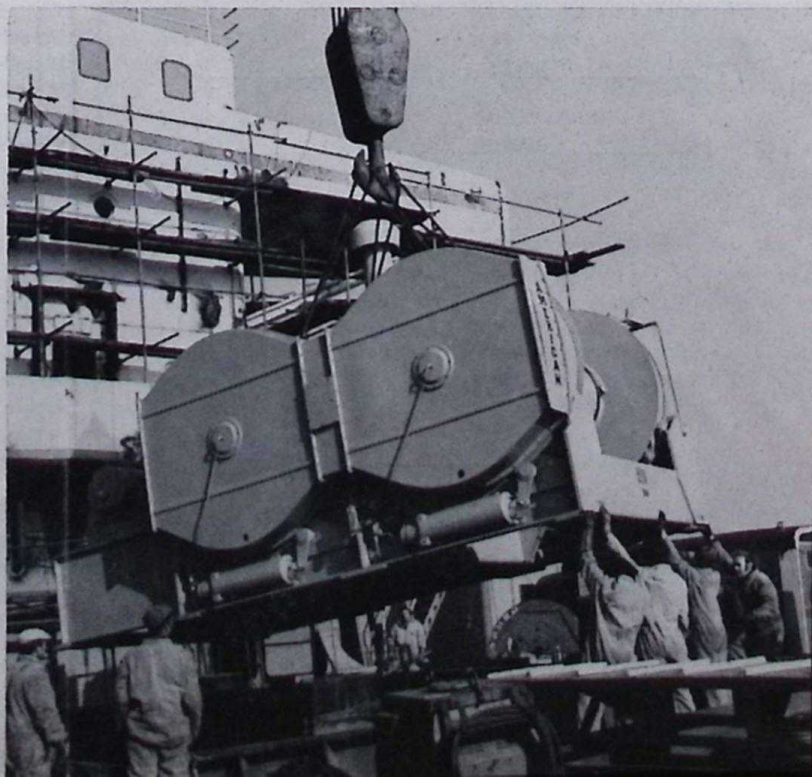
tic” met 10 grote ankers, aan elk een staaldraad met een diameter van 58 mm. Hiervoor zijn geïnstalleerd 4 kolossale tweetrommellieren en twee l-drums lieren ter plaatse van laadhoofd één en elf.

Vanzelfsprekend moeten er nog 1001 andere kleinere dingen gedaan worden en die moeten dan ook nog klaar zijn vóór 31 mei.

De kraantoren verdwijnt in de fundatlekuip.



Hier verdwijnt zo'n grote twee-trommellier in laadhoofd 1.



Onderlinge voetbal- competitie 1972

Datum	Wedstrijd	Aanvang			
1 april	Mach.fabriek — Combinatie	9.00 uur	6 mei	Koperslagerij — Scheepsbouw	9.00 uur
1 april	Scheepsbouw — Koperslagerij	10.30 uur	6 mei	Combinatie — Mach.fabriek	10.30 uur
1 april	Administratie — Lasloods	12.00 uur	6 mei	Kaatsen — Kaatsen	12.00 uur
8 april	Mach.fabriek — Administratie	9.00 uur	13 mei	Lasloods — Koperslagerij	9.00 uur
8 april	Combinatie — Scheepsbouw	10.30 uur	13 mei	Scheepsbouw — Combinatie	10.30 uur
8 april	Koperslagerij — Lasloods	12.00 uur	13 mei	Administratie — Mach.fabriek	12.00 uur
15 april	Scheepsbouw — Mach.fabriek	9.00 uur	20 mei	Koperslagerij — Administratie	9.00 uur
15 april	Lasloods — Combinatie	10.30 uur	20 mei	Combinatie — Lasloods	10.30 uur
15 april	Administratie — Koperslagerij	12.00 uur	20 mei	Mach.fabriek — Scheepsbouw	12.00 uur
22 april	Scheepsbouw — Administratie	9.00 uur	27 mei	Koperslagerij — Combinatie	9.00 uur
22 april	Mach.fabriek — Lasloods	10.30 uur	27 mei	Lasloods — Mach.fabriek	10.30 uur
22 april	Combinatie — Koperslagerij	12.00 uur	27 mei	Administratie — Scheepsbouw	12.00 uur
29 april	Lasloods — Scheepsbouw	9.00 uur	10 juni	Combinatie — Administratie	9.00 uur
29 april	Koperslagerij — Mach.fabriek	10.30 uur	10 juni	Mach.fabriek — Koperslagerij	10.30 uur
29 april	Administratie — Combinatie	12.00 uur	10 juni	Scheepsbouw — Lasloods	12.00 uur
			24 juni	Lasloods — Administratie	9.00 uur

Judo-examens Leerschool

Op vrijdag 24 maart j.l. werden in de bovenverdieping van kantoor-Oost de jaarlijkse judo-examens van de leerschool afgenomen voor de gele en oranje band. De deelname aan de judo-lessen is op vrijwillige basis. Indien men een bepaald aantal grepen en worpen onder de knie heeft, kan men examens doen voor de gele band. Vervolgens voor de oranje band, daarna leidt de weg naar de top via groene en bruine band naar de zwarte band. Onze leerjongens brengen het in de bedrijfs-judo-opleiding nooit verder dan oranje band omdat onze bedrijfsschool een twee-jarige opleiding kent. De eerste jaars gaan over voor de gele band, de tweede jaars over het algemeen voor de oranje band. De examens werden afgenomen door de heer J. Slingerland en de volgende jongens (in alfabetische volgorde) legden met succes de proeven af:

gele band:

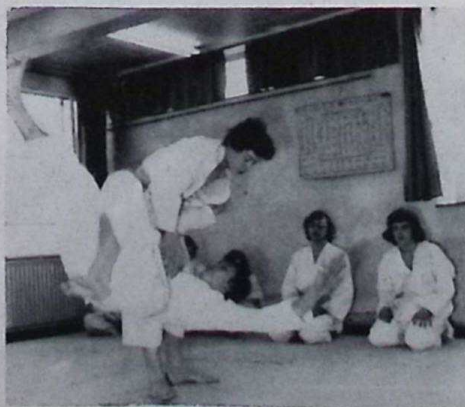
A. Aandeweg
J. K. Bakker
E. A. M. Brandt
H. P. Bruinsma
B. Elgersma
R. Helleman
R. Heger
R. Lubeek
R. v. d. Poel
J. Uit ten Boogaart

H. Verheul

H. Vogelaar
R. de Vries
A. P. v. Wingerden
K. de Wit

oranje band:

B. B. Haaksema
T. Kranenburg
E. de Ronde
P. de Winter



„Excelsior” gaf geslaagd concert

Voor een goed bezette kantinezaal gaf „Excelsior” op zaterdagavond 11 maart 1972 haar jaarlijkse winteruitvoering.

De programmering berustte op het traditionele schema van muziek-drumband-toneel, een vorm, waarmee de muziekverenigingen meer variatie in hun jaarlijkse avond trachten te brengen.

De volgorde van de programma-onderdelen was een beetje ongelukkig gekozen, omdat de drumband de spits afbeet met weliswaar goed uitgevoerde marsen, maar helaas op volle slagsterkte, zodat het moeilijk was om daarna een concert te gaan beluisteren.

„Excelsior” deed het niet gek. In aanmerking genomen, dat heel wat jeugdige muzikanten hun partijtje meeblazen, mogen we spreken van een verdienstelijke prestatie. Vooral in die stukken, waarin de rytmiek de boventoon voert, is het orkest tot leuke uitvoeringen in staat, want het heeft o.a. een uitstekende slagwerkgroep. Muzikaal het best geslaagd vonden we een suite van Piet Stalmeier. Minder gelukkig daarentegen was „Rule Britannia”, een veel-eisend stuk, dat zonder overtuiging werd gespeeld en daardoor niet goed overkwam. Met „Mixed Pickles”, een verzameling van populaire dansvormen en afsluitend met een boogie-woogie, bracht „Excelsior” de handen van het publiek geestdriftig op elkaar en terecht liet de dirigent, de heer Bungenaar, zijn mensen in het applaus delen.

Het optreden van de drumband, dat hierna volgde, bevestigde onze eerste indrukken: 't is allemaal uitstekend wat ze doen, maar voor de trommelvliezen wel te veel van het goede. Vandaar ons advies: doe het wat minder luid. 't Gaat er om hoe goed U het kunt. Niet hoe hard.

De majorette-groep o.l.v. Joke Baas presenteerde zich heel correct. Lichteffecten verhoogden de gratie van hun optreden.

dat hier en daar wel wat gevarieerder had mogen zijn.

Na de pauze het gebruikelijke optreden van toneelvereniging „De Kreek”, waarvan men zeker weet dat men op goede opvoeringen kan rekenen. Dat bleek ook deze avond weer met het blijspel „Bloemen in de zon”, dat met vaart voor het voetlicht gebracht werd en waarmee het publiek zich kostelijk vermaakte.

Reisvereniging

De reislustigen van Boele's reisvereniging konden dit jaar keus maken uit twee reisplannen. Het eerste had als hoofddoel Apeldoorn en het tweede plan had Nijmegen als hoofdattractie. Een stemming had als resultaat, dat Apeldoorn 27 stemmen vergaarde en Nijmegen maar liefst 66 stemmen. Op 12 mei a.s. vertrekt de stoet van 7 bussen derhalve naar Nijmegen (Berg en Dal) via een bezoekje aan Noord-Brabant. Rustpunt aldaar Groot Speyk te Oisterwijk. De lunch wordt gereserveerd in Erica te Berg en Dal. Het diner deze keer in restaurant De Koningstafel te Rheden. Afgaande op de naam moet dat een koningsmaal worden.

Kontaktavonden

De kontaktavonden op 14 en 21 april a.s. worden verzorgd door een gezelschap, dat Ted de Braak dit seizoen om zich heen verzamelde en dat een „geïnkunstprogramma” brengt, waarvan men goede verwachtingen mag koesteren. Ted's meest op de voorgrond tredende partner is Mieke Bosch, die bekend werd als één van de Selvera's. Door René Sleeswijk werd zij ontdekt als musical-ster. Verdere medewerkers zijn Theo Roosen, piano; Eddy de Wind, gitaar en IJf Blokker, slagwerk. De dekors zijn van Wim Bijmoer.



LEEN HUYZER als LEN HAUSER

Repetitie bij Leen thuis. Er wordt steeds gewerkt om het repertoire op peil te houden.

**Op de
Kontaktavonden
van 14 en 21 april '72
kunt U
Leen Huyzer
tijdens het bal
aan het werk zien met
„The Drifting Five”**



Leen Huyzer is onderhoudsbankwerker op ons bedrijf. Hij heeft nog een tweede naam ook. Len Hauser. Dat is de naam, waarmee hij in de wereld van de amusementsmuziek ronddoelt als zanger bij de groep „The Drifting Five”.

Het is interessant om na te gaan, hoe een bankwerker zich redt als zanger. Als ongeschoold zanger wel te verstaan. Zowel zangtechnisch als muziektheoretisch. Want Leen erkent zelf maar al te graag, dat hij wat dat betreft geen ondergrond heeft. Want verwaand is hij helemaal niet. Hij ziet de zaken zoals ze zijn en omhangt zichzelf niet met franjes, die niet bij zijn persoon passen.

Wat hij wel heeft is lef. In de goeie zin van het woord. Hij durft. Hij weet zich in al zijn eenvoud uit een massa te tillen en waagt het om in het licht van schijnwerpers te staan. Lef en flair. Eigenschappen, die onontbeerlijk zijn voor een amusementszanger.

Met die eigenschappen was het, dat Leen zich een entrée verschafte. Als hij, als 15-jarige jongen, een bandje aan het werk zag, dan was hij jaloers op de zanger van de band. Hij zou dat ook zo verschrikkelijk graag doen. Uitleven in muziek. Hij hunkerde naar een mogelijkheid om zelf op het toneel te staan als zanger. Hij voelde, dat hij het zou kunnen.

In de Jeugdhaven te Slikkerveer, toen nog gevestigd in de oude Christelijke school onderdijks bij het voormalige Lekveer, begon het. Een pas geformeerde groep, die zich The Swallows noemde, had daar haar eerste optreden. Leen er op af. Gekletst met die jongens. Met veel overtuiging. Ze wilden het wel eens met hem proberen.

Ze hebben er geen spijt van gehad. Want Leen had het. Dat begrepen ze al gauw. Want hij bleek een goeie stem te bezitten met een grote omvang. Daarnaast een gezonde dosis muzikaliteit. 't Ging goed. Met The Swallows in het algemeen, later omgedoopt in The Jumping Dynamites, ging het minder goed. Zoals gebruikelijk in de amusementssector ging de groep na een aantal jaren uiteen en Leen had geen vast emplot meer.

Hij ging schnabbelen. In de muziekwereld is dat het begrip voor het aannemen van losse opdrachten. Dan eens hier, dan eens daar. Totdat Leen in moest vallen bij een groep, wier zanger-gitarist wegens omstandigheden tijdelijk verstek moest laten gaan.

Leen viel er goed in het pulletje. Zo goed, dat de groep besloot om hem voor vast in de gelederen op te nemen. De man, voor wie hij inviel, legde zich verder op de gitaar toe en neemt ook nog steeds een vocaal gedeelte voor zijn rekening, evenals de andere leden van de groep. De naam van de groep werd The Drifting Five, waaraan de naam Len Hauser toegevoegd werd.

En zo leidt Leen nu, naast zijn leven als onderhoudsbankwerker, nog een ander leven als zanger. Onder de naam Len Hauser. Want toen van de groep een plaatopname gemaakt moest worden, oordeelde de pla-



Met Leen Huyzer kun je een boom opzetten over zijn „Drifting Five”.

tenmaatschappij, dat de naam Leen Huyzer niet verkoopbaar was. Een platenmaatschappij denkt uitsluitend commercieel. De muziek moet geld opbrengen. De naam van de man, die op de plaat vermeld staat, moet een beetje internationaal klinken, want het afzetgebied voor grammofoonplaten is niet beperkt tot Nederland alleen. Vandaar.

Lef, flair, muzikaliteit, goeie stem. Daar drijft Leen op bij The Drifting Five.

Een gelukkige combinatie van eigenschappen. Vindt Leen het voldoende? Leen: Voor het werk, dat ik nu doe, geloof ik van wel. Anders zou ik het niet redden natuurlijk. Maar vraag je nou of het me lekker zit, dan moet ik zeggen: nee. Als ik me vergelijk met bijv. onze trompettist, die muziek kan schrijven alsof hij een boekje zit te lezen, dan voel ik het gemis aan ondergrond. Ik moet alles hebben van mijn gevoel voor het werk. Ik begrijp wel, dat dat uiteindelijk het belangrijkste is, maar ik besef ook drommels goed, dat een toevoeging van theoretische kennis een groot pluspunt voor me zal zijn. Maar zo eenvoudig is dat niet. 'k Heb overdag ook mijn werk! Maar 't laat me toch niet los. We zullen zien."

„Je zit in de commerciële sector. Hoe sta je tegenover de serieuze muziek? De zang in het bijzonder?"

„'k Voel me er niet toe aangetrokken. Operette vind ik wel mooi. Maar alle toestanden er om heen stoten me af. Mondvorming, overdreven gebaren en zo. Dat protocolgedoe, zo noem ik het maar, nee..... dat ligt me niet. 'k Begrijp wel, dat het kunstig is en erg moeilijk ook, maar 't is niks voor mij. 'k Ga er beslist niet voor

zitten”.

„Hoe vind je de Shepherds?"

„Ja, dat is ook weer zo. Net eender. Heel kunstig natuurlijk, maar mij ligt dat „gecultiveerde” nou eenmaal niet”.

„Jouw musiceren is een aardige bijverdienste neem ik aan. Wat zou je doen, als er „niks aanzat”?"

„Toch zingen. Iedereen verdient graag een paar centen natuurlijk. Maar 'k geloof, dat muziekmaken nooit begint met de gedachte: geld verdienen. 't Begint als hobby”.

„Vind je het niet bezwaarlijk, dat tijdens je musiceren gedanst wordt, zodat je niet de volle 100 % aandacht hebt?"

„Nee, want we zijn daarop ingesteld. We weten, dat onze muziek niet alleen commercieel is, maar daarnaast ook functioneel. 't Staat in dienst van de dans. Wat ik wel vervelend vind is, dat het voorkomt dat je niet eens meer een applausje krijgt”.

„Hoe vind je jezelf? Goed?"

Leen schiet in de lach, hoewel hij het kennelijk een rotvraag vindt. Wat het ook is.

Hij is er kennelijk verlegen mee. Hij wil niet de indruk vestigen, dat hij dik tevreden over zichzelf is. Want dat is hij niet. Maar aan de andere kant wil hij ook niet zijn gevoel voor eigenwaarde verloochenen. Want zo is Len Hauser nou ook weer niet. Voorzichtig met zijn woorden scharrelend, formuleert hij het ongeveer zo:

„Wat is goed? Alles kan beter. Maar afgaande op andermans reacties, geloof ik, dat ik voor anderen, die in hetzelfde werk zitten, niet onder hoeft te doen”.

Len Hauser kan niet alleen zingen, hij kan nog een diplomatiek zegje zeggen ook. Die Leen!

historisch uit het archief

Hoe de „Atlas” en „Midas” de oorlog overleefden

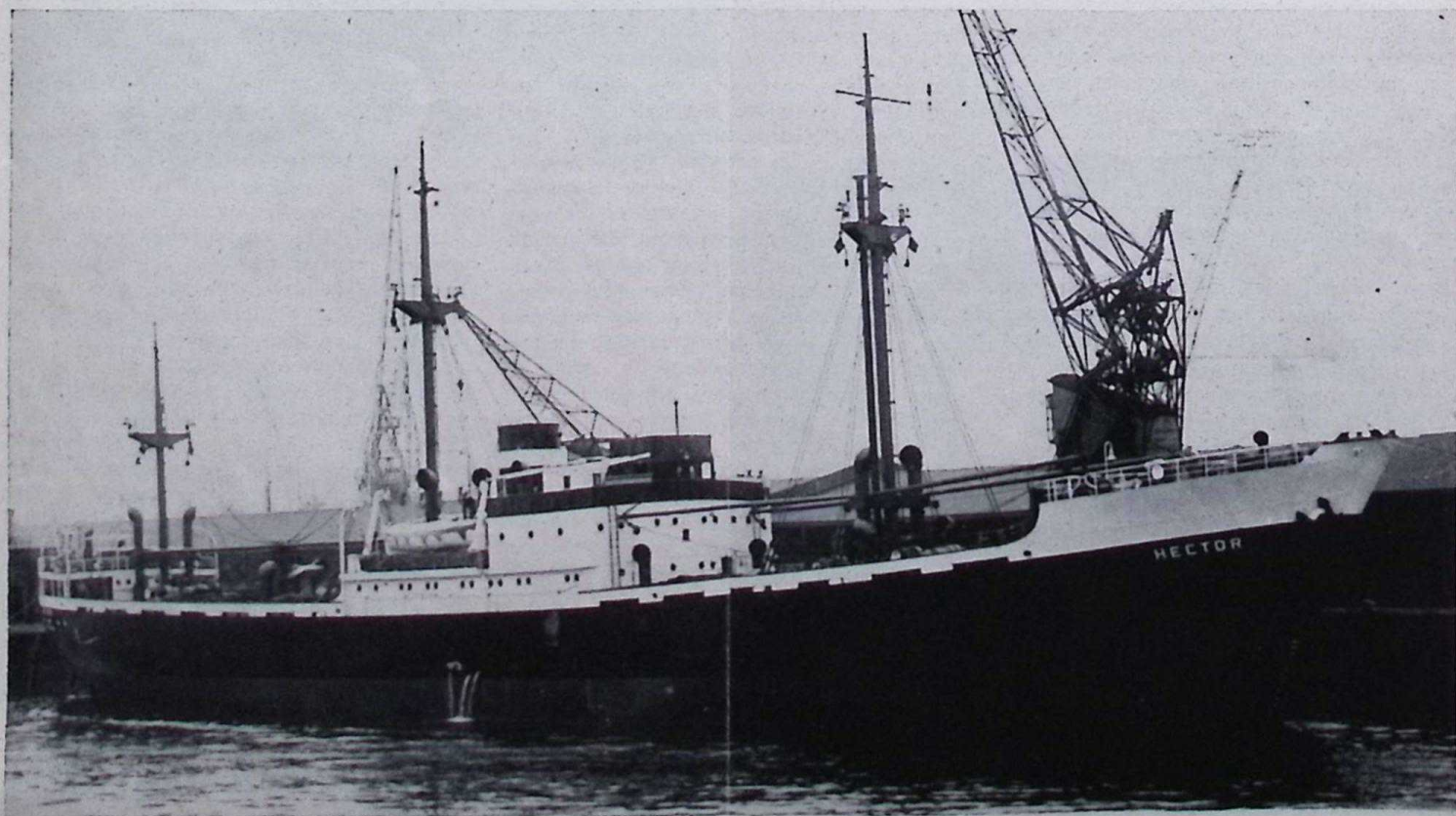
door G. J. de Boer

Als onderdeel van een groot nieuwbouwprogramma van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij te Amsterdam kreeg Gebr. Pot te Bolnes in de loop van 1939 opdracht voor de bouw van twee identieke motorvrachtschepen van 2900 ton D.W. De schepen zouden als voortstuwingsinstallatie een 6 cil. 2 takt enkelwerkende B & W dieselmotor van P. Smit Jr. met een ver-

mogen van 1900 r.p.k. krijgen, waarmee een dienstsnelheid van 12 knopen behaald kon worden. Zij waren bestemd voor de K.N.S.M. dienst op de Middellandse Zee en hun oplevering werd nog voor het einde van 1940 verwacht. Wie kon toen ook maar vermoeden dat eerst 9 jaar later er slechts één van de twee aan de rederij zou worden overgedragen en dan nog onder een andere naam?

Tijdens de noodlottige meidagen van 1940 stonden beide schepen nog op de helling en de eerste, de „Atlas”, werd op 10 oktober 1940 te water gelaten. Het tweede schip de „Midas”, werd op 4 februari 1941 aan haar element toevertrouwd, maar daarna vertraagde men de afbouw zoveel mogelijk om beide schepen uit handen van de Duitsers te houden.

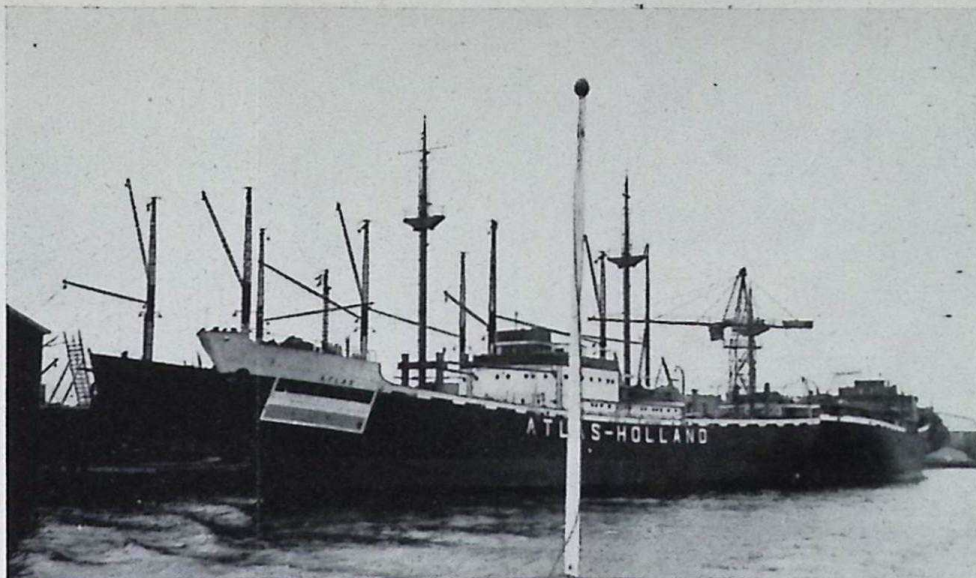
M.s. „Hector” vlak na de overdracht oktober 1949



Zo lagen de onvoltooide „Atlas” en „Midas” maandenlang achter elkaar aan de afbouwkade, zonder dat de afbouw ook maar enigszins vorderde.

Omdat de bezetters met een enorm tekort aan scheepsruimte kampten, waren zij er bijzonder op gebrand de twee schepen in de vaart te brengen en op 11 november 1941 gingen zij ertoe over de „Atlas” en „Midas” te vorderen om de voltooiing te bespoedigen. Het duurde evenwel nog bijna twee jaar voordat de „Midas”, door de Duitsers omgedoopt in „Sperrbrecher 180” (= blokkadebreker), gereed kwam. Op 16 augustus 1943 vertrok het schip naar een Franse haven aan de Westkust, maar slechts korte tijd hebben de Duitsers profijt van het geroofde schip gehad. In december van datzelfde jaar zonk de ex „Midas” te Brest als gevolg van een Geallieerd luchtbombardement. Inmiddels was de „Atlas” eveneens afgebouwd en als „Sperrbrecher 181” vertrok zij op 9 november 1943 uit Rotterdam naar Scandinavië. Op 6 juni 1944 werd zij bij een Geallieerde luchtactie zo zwaar beschadigd dat het schip voor de Noorse kust ter hoogte van Stadlandet aan de grond gezet moest worden, om zinken te voorkomen.

Alzo lagen dus na het einde van de oorlog beide schepen in deplorabele toestand, ver van elkaar verwijderd, op de zeebodem en het was de vraag of de tweeling ooit nog zou varen. In 1946 slaagden de Noren erin de „Atlas” weer vlot te krijgen, maar het schip was zo zwaar beschadigd dat men besloot van herstel af te zien en het wrak aan de Noren te verkopen. De naam werd veranderd in „Akslasund” en onder deze naam bleef het schip ruim vier jaar liggen. In 1951 werd het gehavende en gedeeltelijk herstelde casco tenslotte aangekocht door een Noorse rederij en zij lieten het schip naar Schiedam slepen voor geheel herstel en verbouwing. In november 1951 kwam zij als „Bravo” in dienst van Den Norske Middelhavslinge A/S & A/S Jelölinjen (dir. Fred. Olsen & Co.) te Oslo. Van de oorspronkelijke „Atlas” was echter niet veel meer te herkennen. De gehele opbouw was gewijzigd en één dek hoger gemaakt, terwijl het laadgerei eveneens enkele veranderingen had ondergaan. In 1967 werd het schip verkocht aan Ignazio Messina & Co. te Genua, die



„Atlas” en „Midas” aan de afbouwkade, een foto uit 1941

haar als „Giuseppeemme” in dienst stelden en onder deze naam vaart zij nog steeds.

Wat was er inmiddels met de „Midas” gebeurd?

In september 1947 gelukte het om de „Midas” te lichten en nadat het wrak enigszins zeewaardig was gemaakt, weer naar Nederland terug te slepen. Op 17 mei 1948 arriveerde de ernstig beschadigde „Midas” te Amsterdam. Na onderzoek bleek dat het casco nog te repareren was en op 20 juli werd het schip naar Rotterdam gesleept voor geheel herstel.

Intussen had de K.N.S.M. al een nieuwe „Atlas” en „Midas” in de vaart gebracht en daarom werd besloten het schip onder een andere naam aan de vloot toe te voegen. In

oktober 1949 kwam het schip dan eindelijk onder de kroonvlag in dienst, waaronder zij nog 19 jaar voer.

In 1968 werd de „Hector” verkocht aan de ALS Shipping Company te Piraeus en haar naam werd gewijzigd in „Fast Bird”. Eind 1971 veranderde het schip nogmaals van eigenaar en zij kreeg haar vorige naam terug. Thans vaart zij als „Hector” onder Griekse vlag voor de rederij Costoyiannia Compania Naviera S.A. te Piraeus.

Zowel de „Giuseppeemme” (ex Atlas) als de „Hector” (ex Midas) worden tegenwoordig geëxploiteerd op de Middellandse Zee, voor welk vaargebied zij oorspronkelijk werden gebouwd.

M.s. „Bravo” ex „Atlas” van Fred Olsen & Co. te Oslo



PERSONALIA

Jubilea

50 Jaar		
12-5	B. van Driel	magazijnbediende
40 Jaar		
9-5	J. de Ruyter	instructeur scheeps- beschlieters
25-5	P. van Brugge	perser
25 Jaar		
6-5	A. van Asperen	administratief medewerker rekeningen afdeling
12-5	S. Lagendijk	machinebankwerker
19-5	W. van Gent	medewerker bouwbureau
21-5	P. P. Koevermans	chef bankwerkerij/ draaierij
In dienst getreden zijn		
14-2	mej. H. P. T. Schoof	medewerkster cor- respondentie afd.
21-2	G. K. Everts	leerling ijzerwerker

28-2	J. M. van der Jagt F. Huls G. van Dongen	leerling ijzerwerker leerling brander electriciën
1-3	mevr. M. J. T. G. Ver- schuren-van Klaveren J. J. C. Haasdijk	typiste rekeningen afd. technisch assistent voor niet destructief materiaal onderzoek bankwerker
13-3	N. J. Kottmann	
Terug uit militaire dienst		
6-3	B. M. Oosthoek	aankomend operateur
De dienst verlaten hebben		
11-2	G. Euwijk	administratief mede- werker rekeningen afd.
25-2	P. Freire Gomez	lasser
29-2	mevr. I. v. d. Grient- Lening	assistente bedrijfs- geneeskundige dienst
13-3	J. Forano Medina J. E. Rodriguez Alvarez	h-bankwerker bankwerker
Voor eerste oefening naar militaire dienst		
10-3	J. Karsbergen	bankwerker
13-3	L. Vos	tekenaar

Gepensioneerd		
18-2	T. Bouman	ijzerwerker
25-2	G. de Vries	ijzerwerkersbaas

Geboren		
18-1	Josephine, dochter van de hr. en mevr. Brew- Daniëls-Parker	
15-2	Paulus Franciscus, zoon van de hr. en mevr. Brouwers-de Bruyn Daniëla Elisabeth Brigitte, dochter van de hr. en mevr. Van Rooyen-Kraft	
17-2	Maria José, dochter van de hr. en mevr. Vela-Gomez	
19-2	Monica, dochter van de hr. en mevr. Otero- Fonjan	
20-2	Rody Paulus Pieter, zoon van de hr. en mevr. Boudesteyn-Molendijk	
25-2	Arligie Henriette, dochter van de hr. en mevr. Bakker-Kruidenier	
12-3	Dennis, zoon van de hr. en mevr. Pijl-Ze- venbergen	
Gehuwd		
25-2	de heer H. C. Jorissen met mej. E. C. van der Bijl	
4-3	de heer J. C. van Ardennen met mej. E. L. Fonk	

Op 25 februari 1972 overleed op 80-jarige leeftijd de heer

ANDREAS FLACH,

die vanaf 15 mei 1905 tot 31 juli 1957, nog enige jaren na zijn pensionering, in dienst van ons bedrijf is geweest als hout-scheepmaker.

Zijn karaktereigenschappen en opgewekte, plezierige omgang met collega's en het feit dat hij behoorde tot een familie waarvan meerdere leden, waaronder twee zonen, hun diensten langdurig aan ons bedrijf verbonden, maakten hem tot een markante figuur in ons bedrijf.

Wij wensen zijn familie de kracht toe om dit verlies te kunnen dragen.

in memoriam

Op 1 maart 1972 overleed op 72-jarige leeftijd na een langdurige ziekte, de heer

HIDDE KOOIKER,

die vanaf 10 april 1913 tot 31 mei 1965 met een korte onderbreking in dienst van ons bedrijf is geweest als medewerker van de rekeningen-afdeling, welke functie hij bekwaam tot aan zijn pensionering heeft uitgeoefend.

Wij gedenken hem als een toegewijde medewerker en wensen zijn familie de kracht toe om dit verlies te dragen.

Op 3 maart 1972 overleed onverwacht op 66-jarige leeftijd de heer

ARIE OVERKLEEF,

die vanaf 24 november 1947 in dienst van de Fa. Pot is geweest als ijzerwerker, welk beroep hij met grote werklust heeft uitgeoefend. De laatste drie jaren voor zijn pensionering verrichtte hij om gezondheidsredenen werkzaamheden van algemene aard.

Wij gedenken hem als een toegewijde medewerker en wensen zijn familie de kracht toe om dit verlies te dragen.