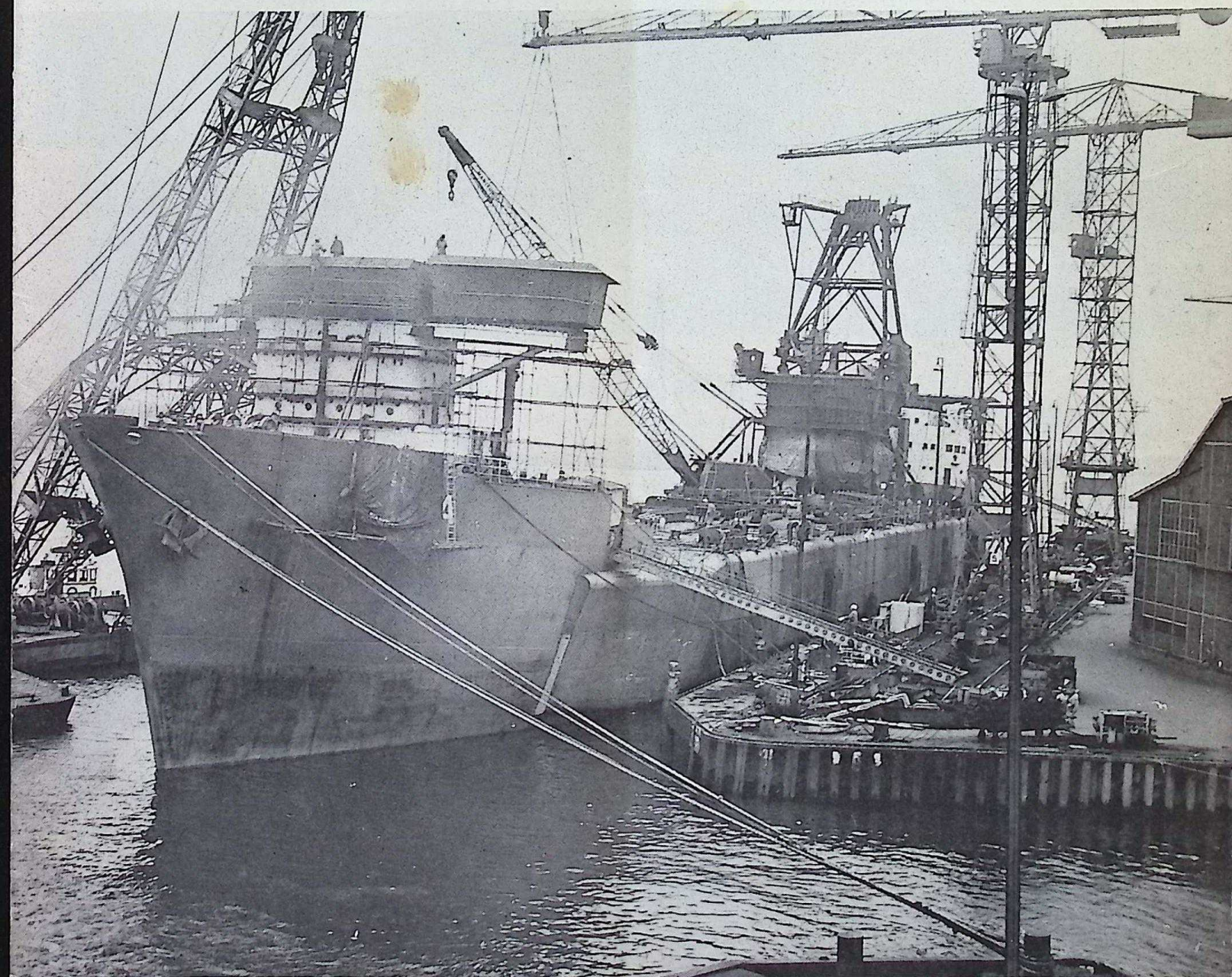
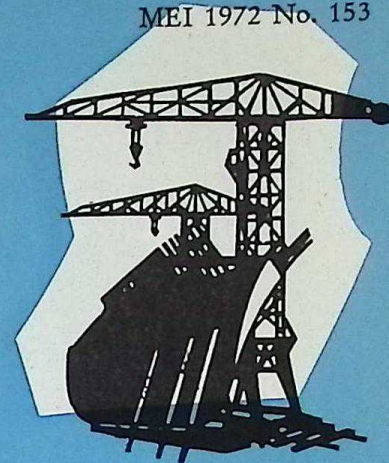


VERSCHEIJNT MAANDELIJKS

MEI 1972 No. 153

Boele-nieuws

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





Boele-nieuws

Uitgave ten dienste van het personeel van

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

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:

Plaatsing van het stuurhuis op de „Orca”

Het gekombineerde juni-juli-nummer verschijnt eind juni 1972.

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

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



BOUWNUMMER 1046

De in onze maart-uitgave vermelde order 1046, zijnde een grote ponton, vordert al gestaag; het stellingmagazijn en de kantoortjes van de onderaannemers zijn reeds afgebroken. Op 7-4-'72 werd de eerste sectie op de helling geplaatst.

HET WERK IN APRIL 1972



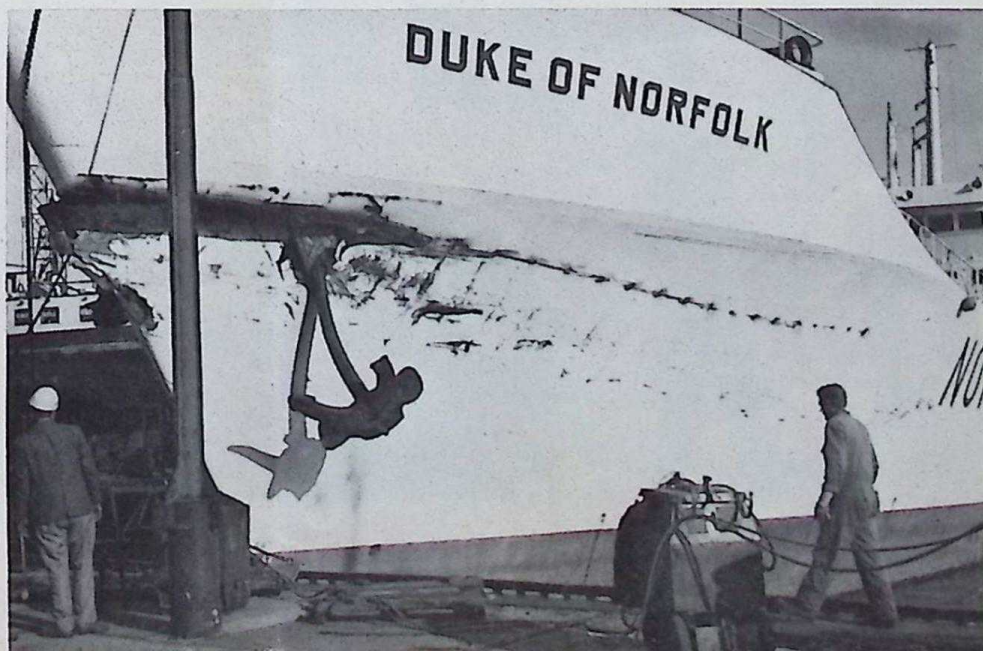
DE ANDERE BOUWNUMMERS

De 1044, het eerste opnemingsvaartuig voor de Koninklijke Marine, vordert goed. Ijs en weder dienende zal de tewaterlating op 11 juli a.s. plaatsvinden. Op de kop van de helling staat de 1045 in secties gereed om na de tewaterlating van de 1044 direct aangebouwd te worden. Over de 1040, het m.s. „Grieg”, treft U elders in dit blad uitgebreide informatie aan.

De „Duke of Norfolk” een ca. 1 maand oud schip van de Norfolk Line, dezelfde rederij waar wij de „Viper” voor verbouwd hebben, liep bij stormweer op de pier van Yarmouth. De flinke schade aan bakboordboeg en steven werd bij Boele gerepareerd in ... 4 dagen.

De „Orca” — ex „Soya Atlantic” — heeft inmiddels een nieuw stuurhuis en een heliportdek ontvangen. (zie voorplaat).

De deuk in de Duke.



REPARATIE

Eén van de grootste schepen die in dok I gedokt zijn deze maand, was het m.s. „Isfonn” dat aan de werf was voor huidschades en diverse surveys zoals b.v. aan het roer.

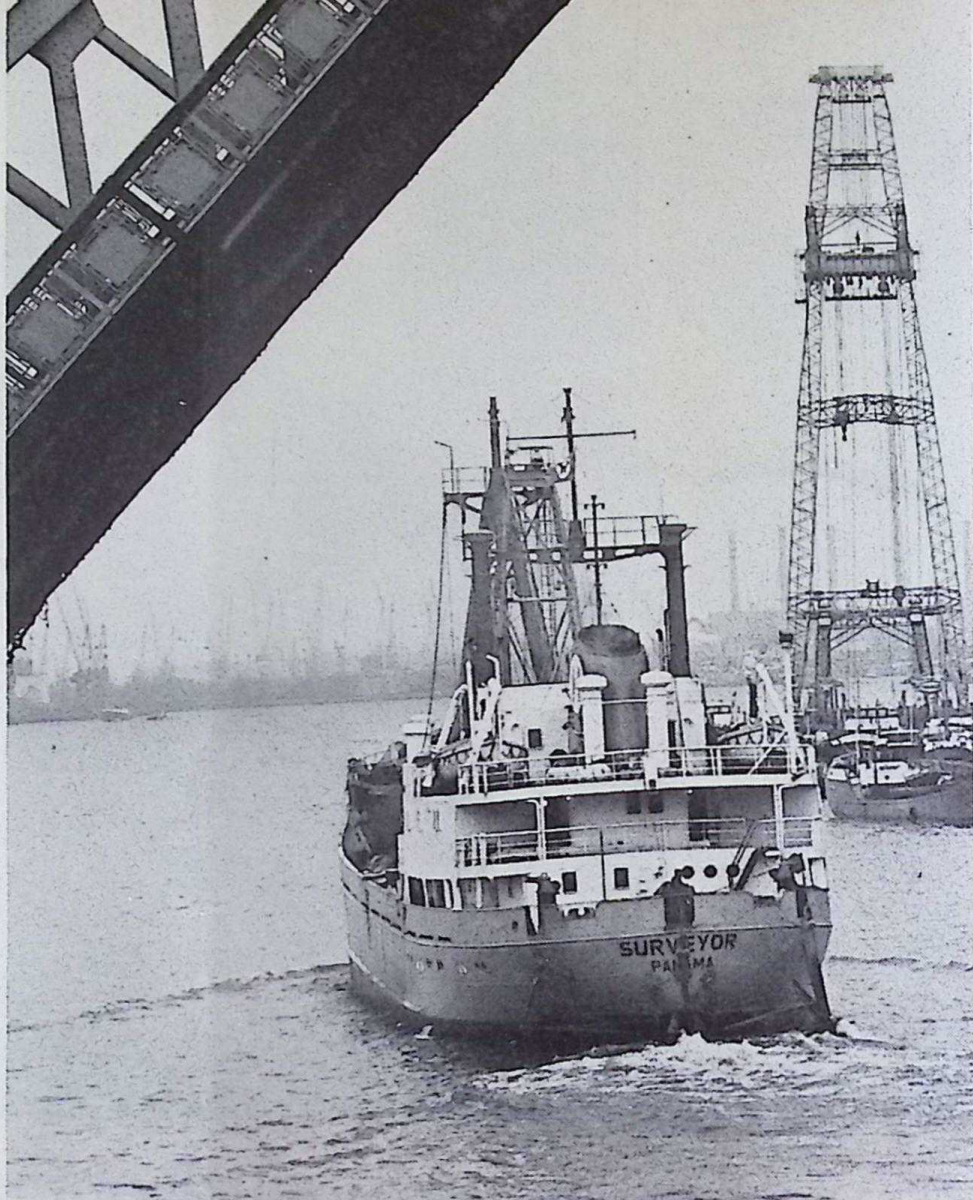
De „Tartar Prince” is op 18 april 1972 gaan proefvaren onder de nieuwe naam „Surveyor”.

Onze binnenvaartafdeling heeft de verlenging van de „Gerda José” reeds geklaard, rest nog slechts het verhelpen van enkele kopschades.

Aan de werf trof U tevens aan de „Geert Howaldt” en de „Bernd Howaldt” die beide van dezelfde Duitse rederij zijn.

De „Geert Howaldt”, een flink stuk werk voor de machinefabriek, betekent voor de scheepsreparatie tevens „special survey”.

De „Skandia” werd aan de werf verkocht aan een nieuwe Griekse eigenaar, wat vanzelfsprekend gepaard gaat met naamsverandering. De nieuwe naam is voor ons moeilijk uit te spreken: „Tsi-mentarchos”.



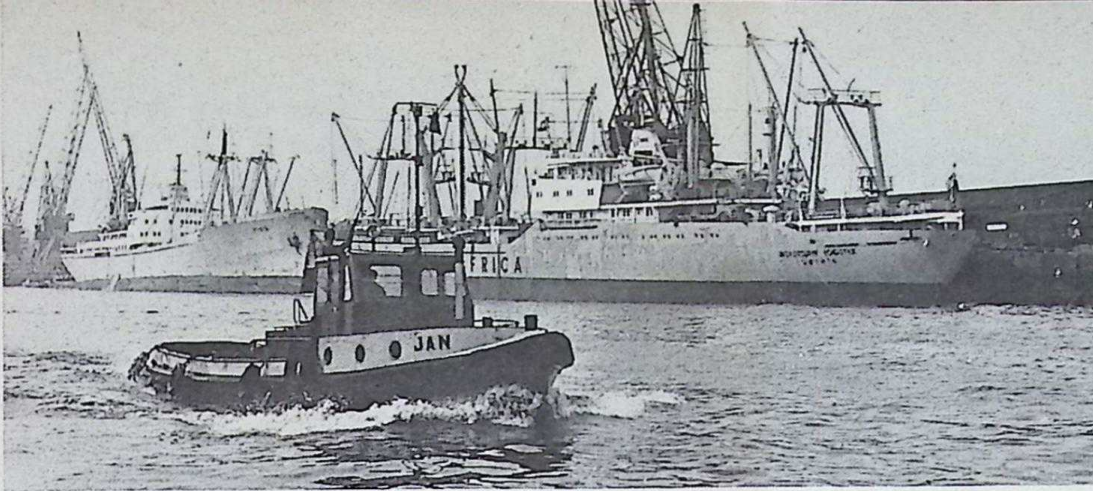
De „Surveyor” — ex „Tartar Prince” — passeert de bruggen. Op de achtergrond de ons welbekende bok „ir. J. G. Snip”.



En ten besluite van dit globale overzicht bieden we U, om al vast in vakantie sfeer te geraken, een zonnige foto aan van de „C.P. Ambassador”, U weet wel, onze 50e verlenging. 't Schip heette eerst „Beaveroak”. Wij maakten er een containerschip van.

Toen de „C.P. Ambassador” in februari j.l. te Quebec arriveerde, woog ze 250 ton meer dan toen ze de thuishaven verliet. De oorzaak was een geduchte ijsafzetting op het voorschip toen het schip in slecht weer geraakte. De bovenste containers op dek hadden een ijslaag van 35 cm. dik! De foto, die ons door de rederij werd toegezonden, werd gemaakt nadat al twee dagen lang een ploeg werkers bezig was geweest met ijsbakken.

Om in vakantiestemming te geraken.



m.b. „Jan“, die aan de vloot van D. v. d. Wetering N.V. werd toegevoegd.

3 mei
1971

3 mei
1972

D. v.d. Wetering N.V. één jaar aan de Prins Johan Friso haven

Op 3 mei 1971 kwam een einde aan de „grote trek“ van medewerkers, machines en verdere uitrusting van D. v. d. Wetering N.V. vanuit de zo langzamerhand wat bouwvallig geworden behuizing aan de Westzeedijk naar de splinternieuwe werkplaatsen en kantoren op het terrein tussen de Bunschothenweg en de Prins Johan Friso haven.

Sedertdien is voor de leiding en de medewerkers een jaar als het ware omgevlogen. 't Was me dan ook, om met Wim Kan te spreken, het jaartje wel.

Vooraf voor die medewerkers, die een lange staat van dienst hadden aan de Westzeedijk viel die overplaatsing niet mee. Je zou zeggen zo'n overgang van een ouderwetse behuizing met veel te weinig ruimte en gebrekkige outillage naar een terrein dat „op de groei gemaakt“ is met ruime werkplaatsen, met moderne sanitaire en sociale voorzieningen, zal toch wel door iedere medewerker met open armen ontvangen zijn.

Lang niet iedereen ervoer de verhuizing op deze wijze. Men moest wennen aan de nieuwe, voor velen langere reisroute, de nieuwe werkplaatsen, nieuwe machines, ja, men was zelfs zo met de oude situatie vertrouwd geraakt, dat men ook aan de nieuwe geriefelijke kantine gewend moest raken. Ook een ander systeem van werken en een andere organisatie vereisten de nodige aanpassing.

Over dit laatste was vooraf veel geschreven en veel gepraat, maar gelukkig toonde, een enkele uitzondering daargelaten, de „bemanning“ van D. v. d. Wetering N.V. over voldoende goede wil en aanpassingsvermogen te beschikken.

Dat zo'n overplaatsing ook offers vergt bleek ook in dit geval. Hoewel een zeker verloop in de personeelsbezetting bij elk bedrijf normaal is, bij D. v. d. Wetering N.V. was het

verloop in 1 jaar tijd wel wat groter dan normaal. Op het moment van de verhuizing waren totaal 77 medewerkers in dienst. Hiervan zijn er sindsdien 32 vertrokken (waarbij Baas Doff, die ons helaas door overlijden ontviel). Gelukkig kon men door een intensieve wervingsactie 69 nieuwe medewerkers aantrekken. Hiervan verdwenen er na korter of langer tijd weer 20 zodat op dit moment het personeelsbestand 94 bedraagt.

We schreven hierboven dat er veel was geschreven en gepraat. Dat schrijven en praten was natuurlijk geen hoofdzaak. Er moest gewerkt worden, de grote investeringen in het nieuwe bedrijf moesten nuttig worden gebruikt. En er is gewerkt! Terwijl we dit schrijven zijn sedert 3 mei 1971 meer dan 600 zeeschepen door D. v. d. Wetering N.V. onder handen genomen. Hoewel voor het oog deze karweien, zowel grote als kleine, in het algemeen niet bijzonder spectaculair zijn, moet dikwijls bij de uitvoering van het havenreparatiewerk zodanig worden geïmproviseerd en dikwijls onder zulke moeilijke omstandigheden en met beperkte hulpmiddelen worden gewerkt, dat de verrichtingen van de medewerkers van D. v. d. Wetering N.V. veelvuldig spectaculair zijn te noemen.

Sprekende voorbeelden waren wel de „Baltö“, waar in de haven een complete hulpmotor moest worden uitgenomen, nieuwe fundatie gemaakt en een nieuwe hulpmotor geplaatst; en de inbouw in recordtijd van een vooraf gereedgemaakte en beproefde smeeroliekoele batterij voor de hoofdmotor in de „Schwarzheide“.

De aard van het bedrijf brengt met zich mee dat de werkbezetting nog al eens aan schommelingen onderhevig was. Gedeeltelijk wordt getracht de daaraan verbonden bezwaren op te vangen door het aantrekken van

stopwerk in de werkplaatsen. Het afgelopen jaar was daarvoor geen gunstige periode, zodat men vooral de laatste maanden in die opzet niet voor 100% slaagde.

Goed voelbaar was ook in het laatste halfjaar dat bij tal van Petrochemische bedrijven, waarvoor de afdeling „Veiligheden“ van D. v. d. Wetering N.V. veel werk verricht, de „kraan“ wat dichtgedraaid werd. Daartegenover stond echter weer, dat op het gebied van die veiligheden een aantal nieuwe relaties aangeboord kon worden.

Ook de hoeveelheid after-sales-service werk, (dat wil zeggen werkzaamheden die D. v. d. Wetering N.V. uitvoert op grond van contracten met een aantal buitenlandse fabrieken van motoren, lieren, compressoren enz.) onderging een gestadige uitbreiding. Een nieuwe training daarvoor van een aantal medewerkers werd ter hand genomen.

De verkoop van de onderdelen voor die buitenlandse fabrieken, langzamerhand een belangrijk onderdeel uitmakend van de omzet van D. v. d. Wetering N.V., vertoonde in de periode van 3 mei 1971 tot 3 mei 1972 een aanzienlijke stijging. Men ondervond daarbij wel ernstige moeilijkheden ten aanzien van de administratieve verantwoor-

ding van die onderdelen, maar ook die problemen kwam men gelukkig te boven.

De uitrusting onderging na 3 mei 1971 ook nog enige uitbreiding. Zo werden een rijdende kraan, een nieuwe Bedford vrachtauto, een nieuwe Mercedesbus en nog 2 Volkswagenbusjes aangeschaft. Het transport van medewerkers, materialen en gereedschap vereist nu eenmaal een grondige aanpak. Een versleten werkboot werd vervangen door de „Maarten Pieter“, terwijl ook de m.b. „Jan“ aan de vloot van D. v. d. Wetering N.V. werd toegevoegd.

Leiding en medewerkers van D. v. d. Wetering N.V. hebben dus wel de middelen ter beschikking gekregen om zich in het 2e levensjaar te ontplooien. Nu de kinderziekten van het 1e jaar aan de Prins Johan Friso haven achter de rug zijn, mag worden verwacht dat zij door een gezamenlijke inzet van alle krachten en een goede samenwerking, zowel onderling als met Boele, daarin zullen slagen. Rest ons U nog te verklappen, dat inmiddels besloten is dat D. v. d. Wetering N.V., met het oog op verdere plannen, binnenkort overgaat tot de bouw van een nieuwe opslagloods van 85 x 25 m en een nieuwe werkboot.

Auto Hobby Club „De Bougie“

Per Koninklijk Besluit d.d. 5 april 1972 zijn de statuten van de Auto Hobby Club „De Bougie“ van het personeel van Boele's Scheepswerven en Machinefabriek N.V. goedgekeurd, waardoor dus de Auto Hobby Club officieel als vereniging is erkend.

Het bestuur van de AHC hoopt zeer binnenkort mededelingen te doen betreffende de beschikking over een garage en de verkoop van benzine. Maar voor het zover is moet eerst nog

aan enige officiële formaliteiten voldaan worden.

Wel wil het bestuur van de AHC nu reeds enige AHC-leden oproepen die bereid zijn gedurende enkele avonden de handen uit de mouwen te steken want er moet nog een heleboel werk verzet worden om garage en benzinepomp te realiseren. Hoe meer vrijwilligers, die daadwerkelijk willen helpen, hoe eerder U van een garage gebruik kunt maken en goedkoop kunt tanken.

Het autotransportschip „GRIEG”

BOUWNO. 1040



De „Grieg” is op zaterdag 22 april 1972 overgedragen aan de Franse rederij La Compagnie Générale Transbaltique te Duinkerken, een dochtermaatschappij van La Compagnie Générale Transatlantique te Parijs. Deze vooraanstaande rederij heeft meer dan 40 zeeschepen in de vaart.

In de volgende uitgave zullen wij U een fotoreportage aanbieden van de dooplechtigheid en de overdracht. Nu zullen we met elkaar een wandeling op papier door het schip maken, want het is er interessant genoeg voor.

In het hart van dit Boele-nieuws treft U een tekening aan, die U de „Grieg” van buiten, maar ook deels van binnen laat zien. Het meest in het oog springend is daarbij het grote aantal dekken. Dat moet ook wel, want het schip is bestemd voor het

VERVOER VAN AUTO'S.

We zijn dan altijd geneigd om te denken aan een veerboot, waarmee passagiers en auto's tegelijk vervoerd worden. Een grote veerpont dus, die als schakel fungeert in een wegen-

net. Maar dit is bij de „Grieg” niet het geval. Het is een autotransportschip, dat nieuwe auto's van de fabriek naar een ander land vervoert.

De overeenkomst met een veerpont bestaat daaruit, dat de auto's rechtstreeks het schip op en af kunnen rijden (roll-on roll-off type). Het verschil is, dat een auto-transportschip geen passagiers-accommodatie heeft.

De „Grieg” kan, schrikt U niet, ongeveer 1400 auto's tegelijkertijd vervoeren.

„IN DE GRIEG-FLAT”.

Tussen hoofddek en bodem bevinden zich 8 dekken. Van deze

8 dekken zijn er vijf vast, maar drie stuks zijn beweegbaar. Die kunnen langs hydraulische weg tegen het zich daarboven gelegen vaste dek opgeborgen worden. Dit maakt het voor het schip mogelijk om ook andere lading dan personenauto's te vervoeren. De „Grieg” zal nieuwe auto's naar Zweden transporteren, maar hoeft dan niet leeg terug te keren. Ze kan dan allerlei lading b.v. containers of trailers meenemen. Op schets 2 is de mogelijkheid tot „spelen” met de dekken duidelijk gemaakt.

KLAP EN KLEP.

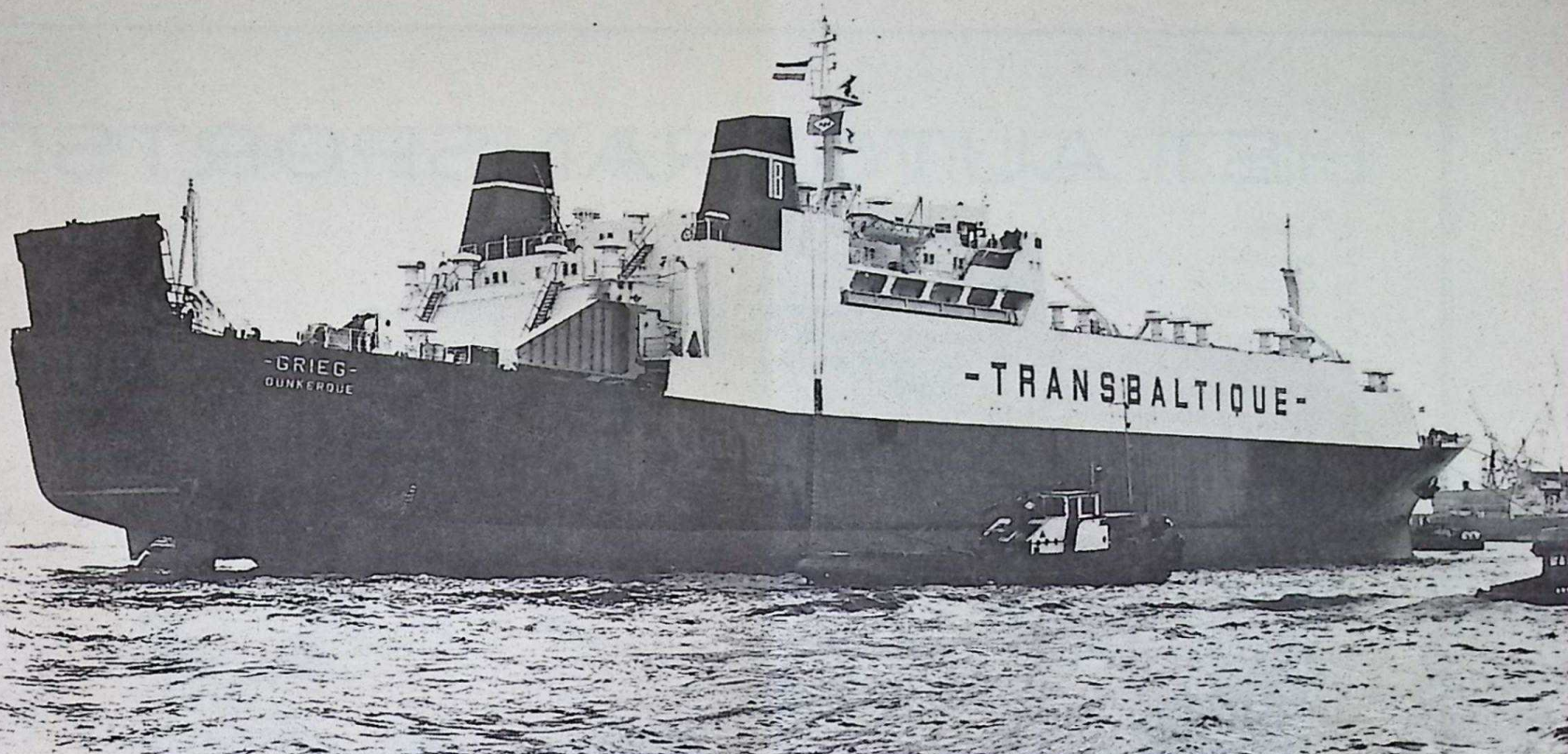
De auto's rijden op de U beken-

de manier het schip in. Eerst over een soort klap of rijbrug, die ramp genoemd wordt (spreek uit als remp). De ramp (no. 19) is dus een grote klap, die onder scharniert en de verbinding vormt tussen wal en schip. Vervolgens door de achterdeur. Dit is een met pakking afgedichte klep, aan de bovenkant scharnierend, en evenals de ramp hydraulisch bewogen. Op de tekening is deze klep niet te zien.

Varend heeft het schip aan de achterzijde dus twee afdichtingen. De „klap” vangt de eerste klap van eventuele hoge golven op en beschermt zodoende de waterdichte „klep”, die zich

In één der garages.





De „Grieg” wordt naar de kompaspaal gesleept.

daarachter bevindt. (Zie schets 1)

NOG EEN MOGELIJKHEID.

De „Grieg” heeft echter nog een mogelijkheid om auto's te ontvangen, namelijk via de sideramp (no. 12). De ramp aan de kont van het schip heet stern-ramp (stern is het engelse woord voor achter); de ophijmogelijkheid aan de zij van het schip heet sideramp (side = zij).

Deze sideramp ligt tijdens de vaart op het accommodatiedek (het open gedeelte in de buurt van de nummers 6 en 7). Als het schip in de haven aangekomen is, wordt de sideramp door middel van grote davits (no. 7) overboord op de kade gezet. Onder de ramp zitten wielen. Met een truck wordt de sideramp vervolgens naar het achterschip gerold. Inmiddels is het bordes (no. 14) uitgeklapt.

De sideramp wordt met een davit (no. 15) opgehesen en ingepikt in een paar open scharnieren, die zich aan het bordes bevinden. De auto's, die via deze sideramp binnenrijden, komen uit op autodek 3, maar kunnen ook via de ramps naar de andere autodekken.

GEEN VERKEERSAGENT AAN BOORD.

Auto's, die aan de achterzijde binnenrijden, kunnen alle kanten uit. Ze kunnen:

- de stoep af naar de dubbele bodem.
- op het tussendek blijven.
- de stoep op naar het bovendek.
- door middel van klapbare „rampen” en „rampjes” naar de diverse ophijsbare autodekken.

Allicht zoudt U denken, dat het met het laden en lossen een grote janboel moet worden met die vele wegen en sluiptwegen. Maar automatische verkeerslichten voorkomen, dat opstoppingen of files ontstaan.

Het laden en lossen gebeurt met 1 of 2 ploegen van 5 chauffeurs. Bij het laden rijden vijf auto's het schip in, maar de vijfde auto gaat terug met de vijf chauffeurs, want terug lopen gaat te veel tijd kosten natuurlijk. Dus steeds vijf in, één terug. Staan alle auto's op de plaats, dan zijn enorme aantallen sjorogen nodig voor het vastzetten van de auto's om ze te behoeden tegen verrijden bij stormachtig weer.

LUCHTVERONTREINIGING.

Het laden en lossen veroorzaakt in de lage garages uiteraard een concentratie van uitlaatgasen. Vooral bij het lossen, als alle motoren in het schip gestart moeten worden.

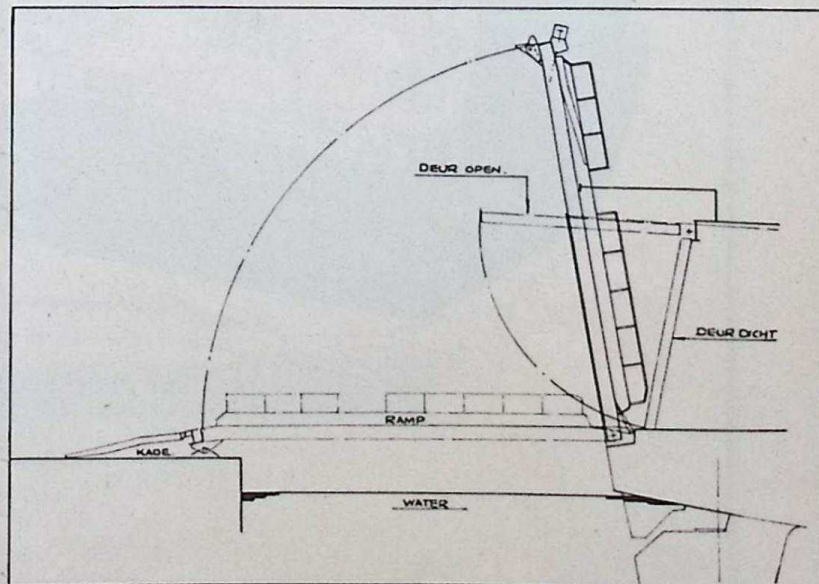
Het ventilatiesysteem is echter zó te regelen, dat, als de stank maximaal is, alle fans de lucht uit de ruimten zuigen. De luchttoevoer geschiedt dan via de openstaande deuren en luiken. Op zee, als de deuren waterdicht gesloten zijn, gaat de ene

helft van de fans toevoeren en de andere helft afvoeren, net zo lang tot de lucht gezuiverd is. Daarna blijven nog enkele fans draaien voor de normale ventilatie.

Op deze wijze kan de „Grieg” haar interne luchtverontreinigingsprobleem oplossen.

IN DE MACHINEKAMER.

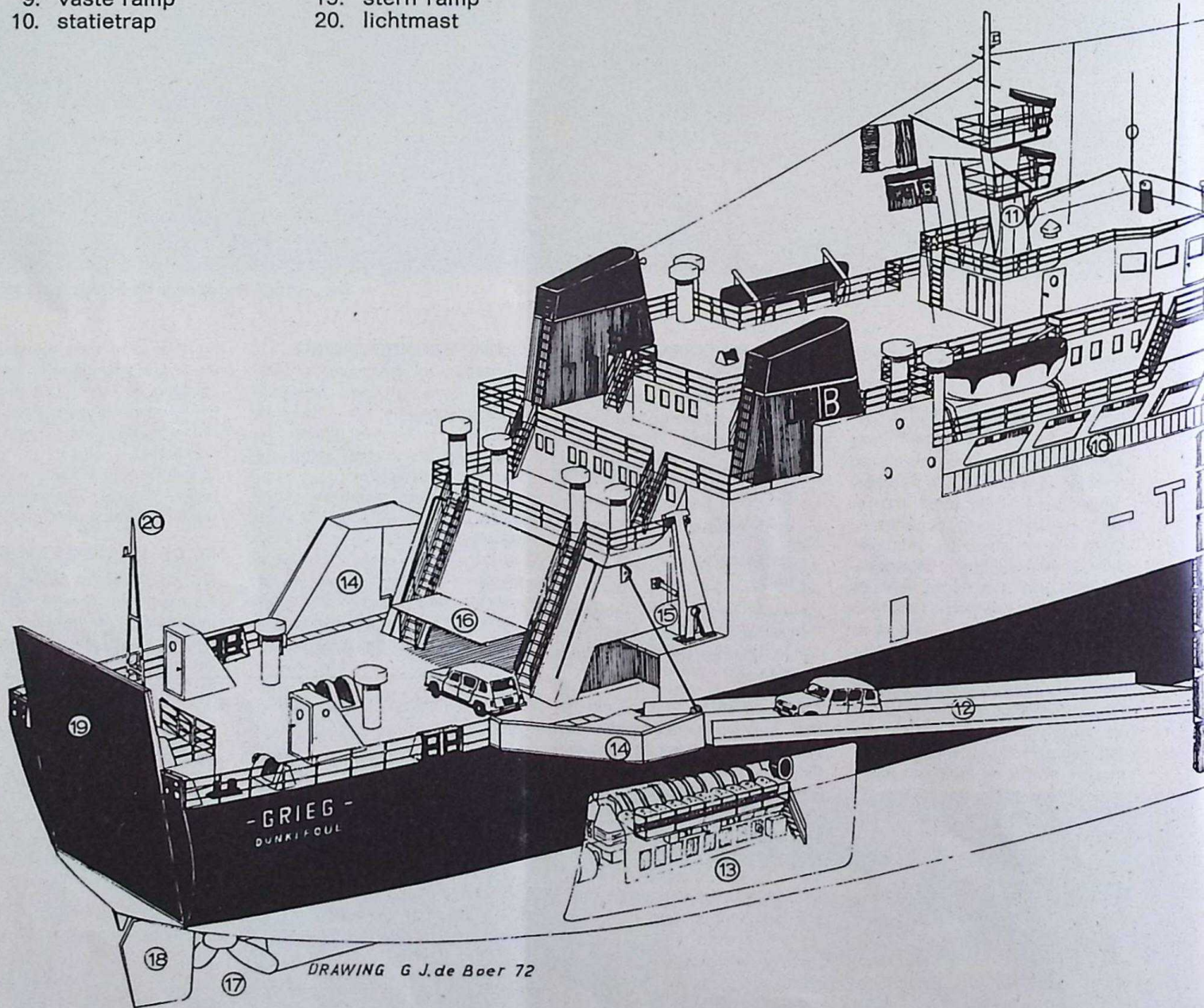
Op de tekening is bij nummer 13 aangegeven waar de hoofdmotor zich bevindt. Het is een Stork Werkspoor dieselmotor,



Schets 1

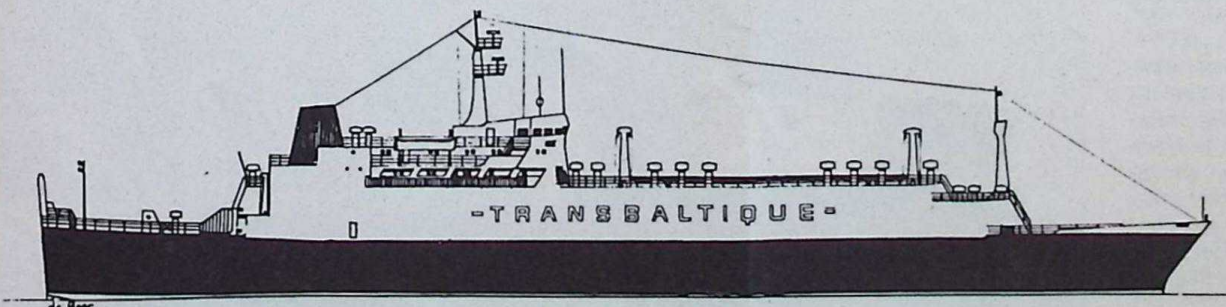
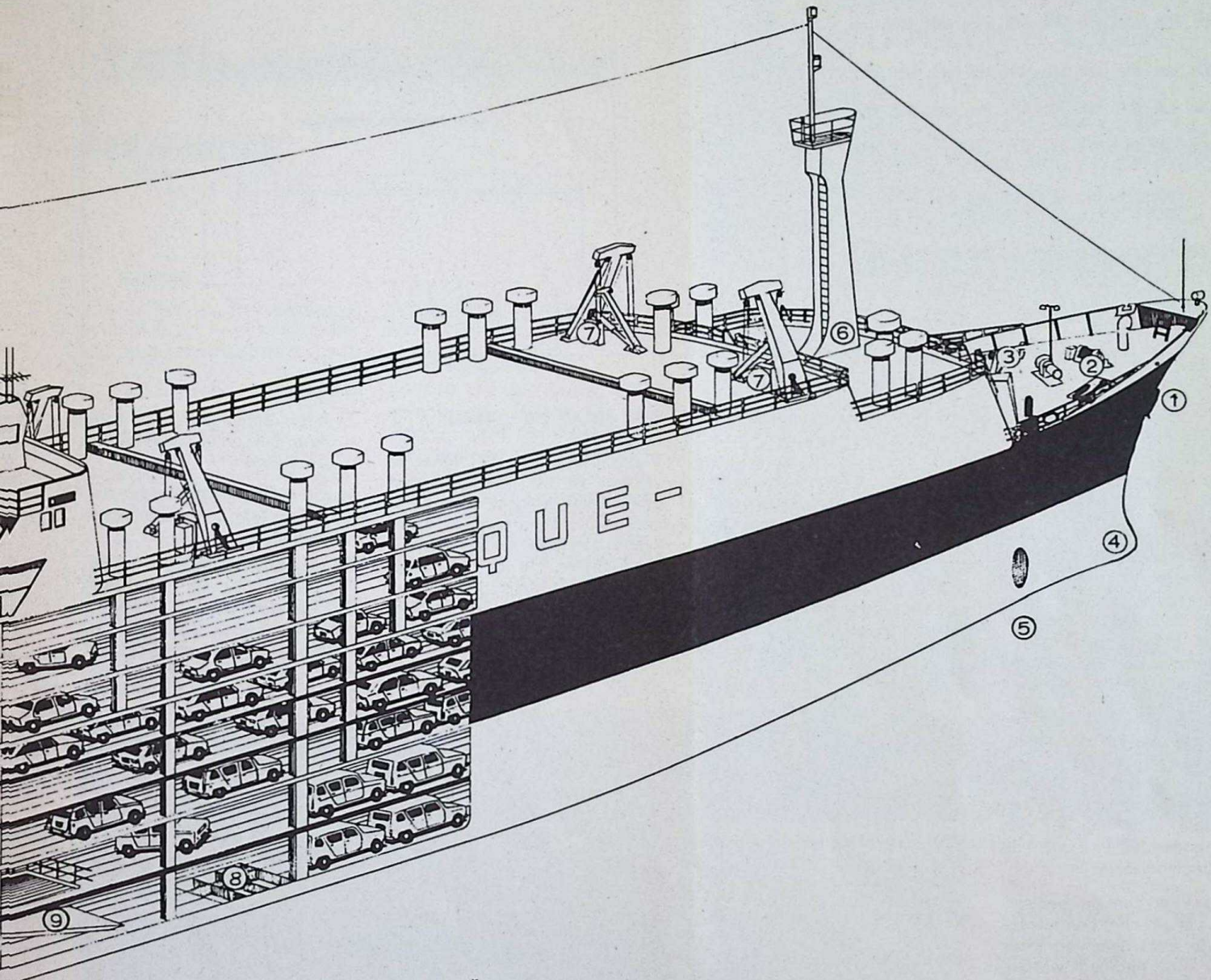
HET AUTOTRANSPORTSCHIP

- | | |
|--------------------------|---------------------------------|
| 1. anker | 11. achtermast |
| 2. ankerlier | 12. side ramp |
| 3. golfbreker | 13. hoofdmotor |
| 4. bulbsteven | 14. bordes voor side ramp (2 x) |
| 5. boegschroef | 15. davit voor side ramp |
| 6. voormast | 16. beweegbare deur |
| 7. davits voor side ramp | 17. schroef |
| 8. dubbele bodem | 18. roer |
| 9. vaste ramp | 19. stern ramp |
| 10. statietrap | 20. lichtmast |

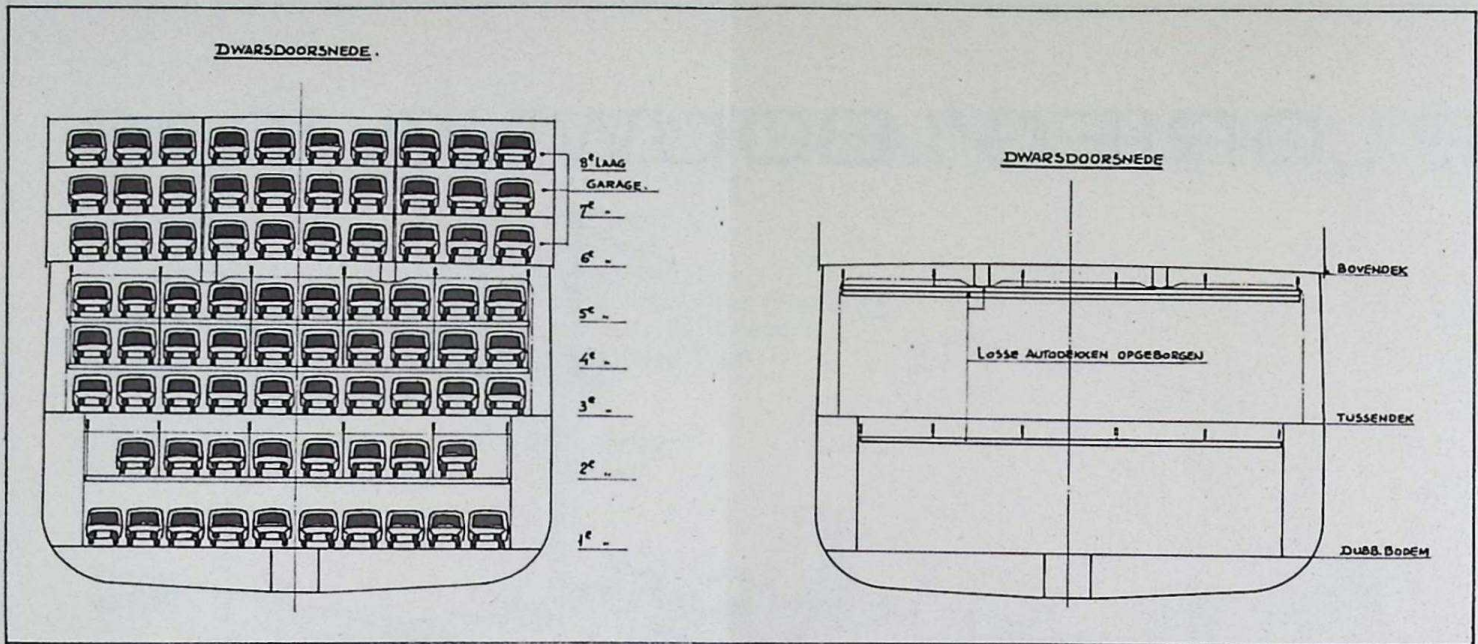


DRAWING G J. de Boer 72

SHIP „GRIEG” BOWNO.1040



m.v. GRIEG Compagnie Générale Transbaltique, Dunkerque.



Schets 2

type 18 TMS 410, het nieuwste type van Werkspoor. Dit type is een 18 cilinder, direkt omkeerbare viertakt-motor, met oplading en oplaadluchtkoeling.

Oplading wil zeggen, dat men bij een bepaalde cilinderinhoud onder hogere druk meer lucht kan inbrengen en dus meer brandstof kan verbranden. Dat heeft tot logisch gevolg, dat men daarom meer pk's uit die cilinderinhoud kan produceren.

De motor is geschikt voor het gebruik van zwaardere dieselolie-soorten en heeft een vermogen van 9900 pk bij 530 omwentelingen per minuut. Via een schakelbare koppeling en een reductietandwielkast wordt de schroef aangedreven.

Het geheel kan centraal bediend worden vanuit een controlekamer in de machinekamer, maar het kan ook bediend worden vanaf de brug.

De gehele voortstuwingsinstallatie is zodanig geautomatiseerd, dat met volledig onbemande machinekamer gevaren kan en mag worden. Het machinekamerpersoneel op het schip heeft dus hoofdzakelijk een controlerende taak. Daarnaast voert zij uiteraard de gebruikelijke

onderhoudswerkzaamheden uit. Tijdens de eerste proeftocht (12 april) bleek, dat bij het op volle kracht varen het manoeuvreren met de hoofdmotor te traag was. Hiervoor zijn door Werkspoor diverse kleine correcties in het bedieningssysteem uitgevoerd, waarna op 20 en 21 april een tweede proeftocht werd gehouden. Toen was er geen vuiltje meer aan de lucht, want de „Grieg" liep als een zonnetje.

WAT GAAT DE „GRIEG" DOEN?

Varen. Dat is duidelijk. Maar de „Grieg" zal het niet altijd even gemakkelijk krijgen, want ze is voorbestemd om te gaan varen tussen Frankrijk en Zweden. In de Oostzee zal ze te maken krijgen met drijfijis. Maar geen nood, er is op gerekend. Het schip heeft ijsversterking gekregen. Dat houdt o.a. in:

1. tussenspanen over de ge-

hele lengte van het schip over het ondergedeelte van de zijden.

2. zwaardere huidplaten, zwaardere voor- en achterstevenkonstruktie.

De doopplechtigheid vond tegelijk plaats met de overdracht van het schip, maar, zoals gezegd, we hopen daarop in de volgende uitgave terug te komen.



Op weg naar zee.

Automatisch lassen

In de vorige uitgave hebben we getracht U op eenvoudige wijze veel wetenswaardigheden over het elektrisch lassen te vertellen. We hebben U verteld en laten zien, hoe in principe het lassen in zijn werk gaat.

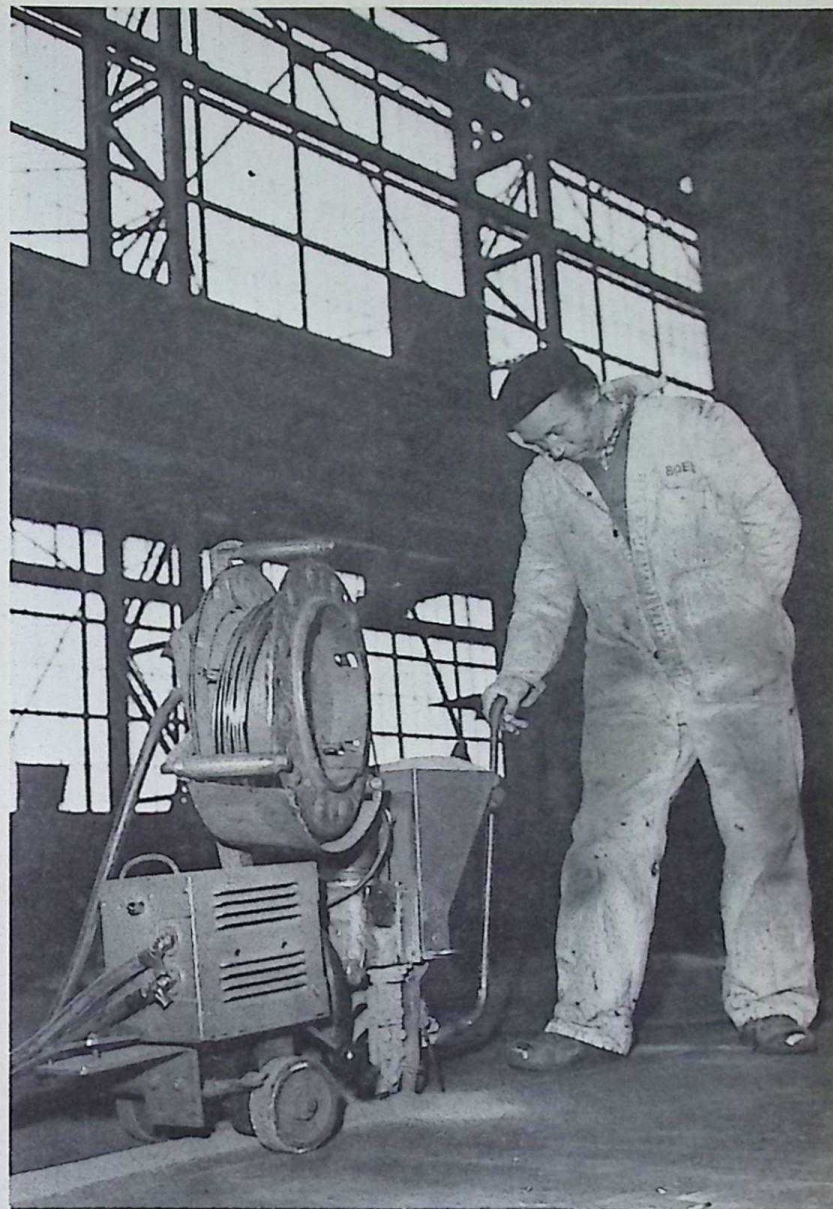
We hebben daarbij alleen een hoofdweg bewandeld. We spraken uitsluitend over het handlassen. Maar, zoals met vele dingen in de techniek, is het daarbij niet gebleven. Ook in de lastechniek was en is er een voortdurend streven om door mechanisatie sneller en efficiënter te kunnen werken.

Vooropgesteld: het handlassen wordt niet verdrongen. Dat kan niet, want lassen gebeurt nu eenmaal in alle mogelijke hoeken en gaatjes en in alle mogelijke standen. Mechanisatie kan alleen daar toegepast worden, waar het het verbinden van

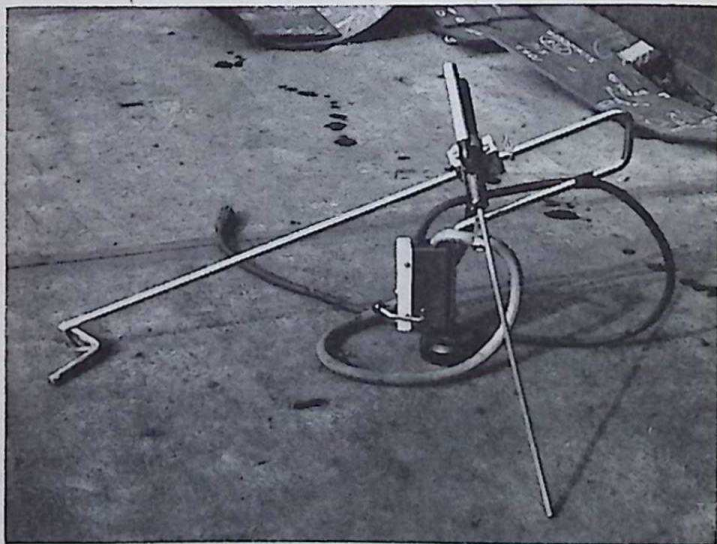
rechte stukken materiaal betreft.

Machinaal lassen.

Zo kunt U onze lassers in de lasloods regelmatig aan het werk zien met lasmachines, die met grote regelmaat langs een lasnaad kruipen en deze zorgvuldig vullen. Deze machines werken niet met beklede elektroden, maar met blanke draad die op een rol aan de machine zit en daar doorgevoerd wordt. De noodzakelijke bekleding van de elektrode is hier vervangen door een poeder dat regelmatig in de lasnaad valt. Van de lasvlam zie je niets, want die zit in de poeder. Als de machine zijn rit over de lasnaad beëindigd heeft, zie je alleen maar langs de hele „lasweg” een laag poeder liggen. Maar als deze wegveegd wordt, zie je



Een Lincoln lasmachine in bedrijf (F. D. v. d. Klooster)



een lijnrechte, keurig afgewerkte las. 1)

U kunt ze in de lasloods tegenwoordig ook bezig zien met een lasmethode, die zwaartekracht lassen genoemd wordt. Er komt geen ingewikkelde machine aan te pas. Je zou zelfs kunnen zeggen, dat het simpel is; een soort ei van Columbus.

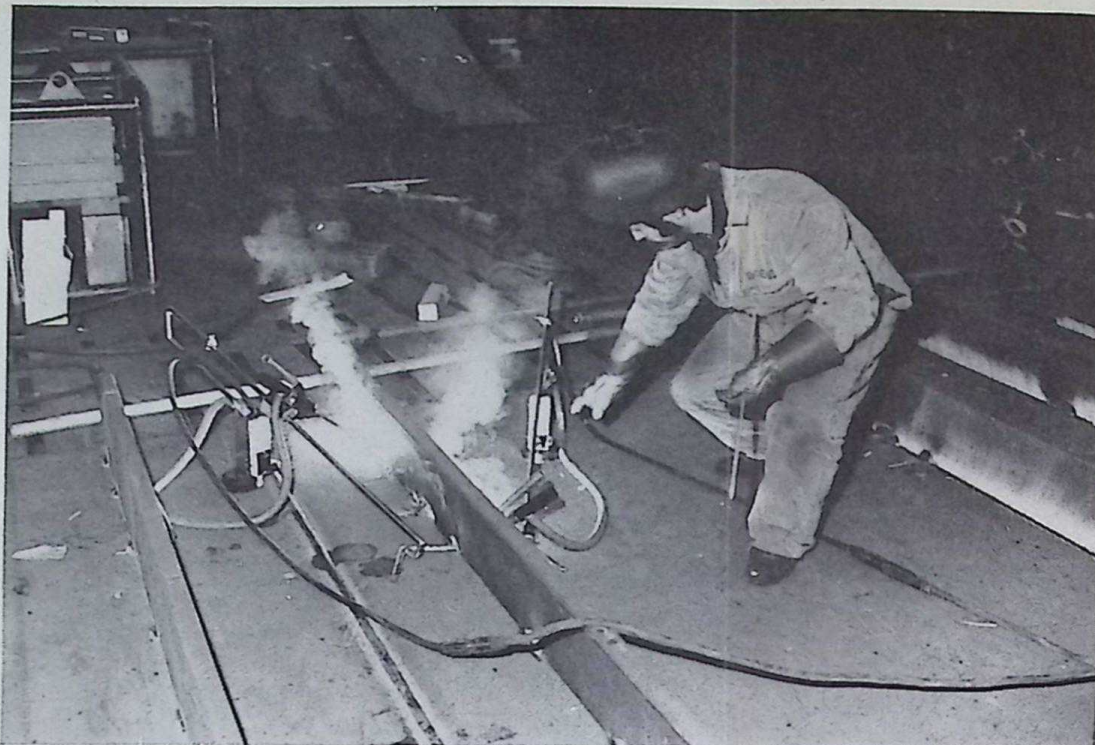
Waarom zwaartekracht lassen?

Het doel van het zwaartekracht lassen is om één lasser meer lasmeters te laten leggen in dezelfde tijd. Dat kan, omdat met deze methode meer elektroden tegelijkertijd verwerkt kunnen worden. De lasser kan met dezelfde of zelfs geringere inspanning 2 à 3 maal zoveel las-

werk in dezelfde tijd leveren. U begrijpt, dat ook hier weer geldt, dat deze lasmethode alleen maar toegepast kan worden bij konstrukties met veel lange, horizontale naden. Bovendien kan het ook alleen maar in die gevallen, waarbij met beklede elektroden slepend wordt gelast d.w.z. de elektrode sleept over het moedermateriaal.

Wat is zwaartekracht lassen?

Het wordt gedaan met behulp van een eenvoudig statief (zie foto hiernaast). De elektrodehouder bevindt zich op een schuin aflopende geleidingsstang. Nadat de elektrode in de houder bevestigd is en tegen de lasnaad geplaatst is, zal na



Zwaartekracht lassen in de praktijk (A. Lago Bastos)

ontsteking de elektrode door het afsmelten langs de stang naar beneden zakken en zich dus gelijktijdig in de lengterichting van de naad verplaatsen. Dit naar beneden zakken van de elektrodehouder gebeurt uiteraard door de zwaarte ervan. Vandaar de naam zwaartekracht lassen.

Als de lasser nu het eerste

apparaat ontstoken heeft, dan heeft hij alle tijd om een volgend apparaat in bedrijf te stellen. Zo kan hij twee tot drie, soms zelfs vier apparaten bedienen.

Om nu nog even technisch te worden:

Dit procédé is bijzonder geschikt voor het lassen van verstijvingen op een vlak plaat-

veld met een hoeklas tot een „A” van 5 mm. (Zie fig. 2). Zoals bij elk gemechaniseerd lasprocédé worden aan de passing van de naad hogere eisen gesteld dan bij het handlassen, dat wil zeggen: nauwkeuriger voorbereiding, minder flexibiliteit.

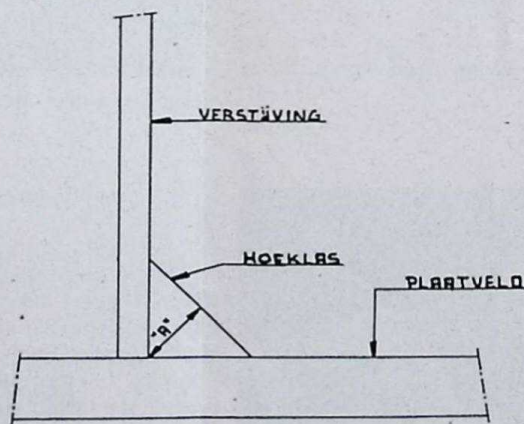
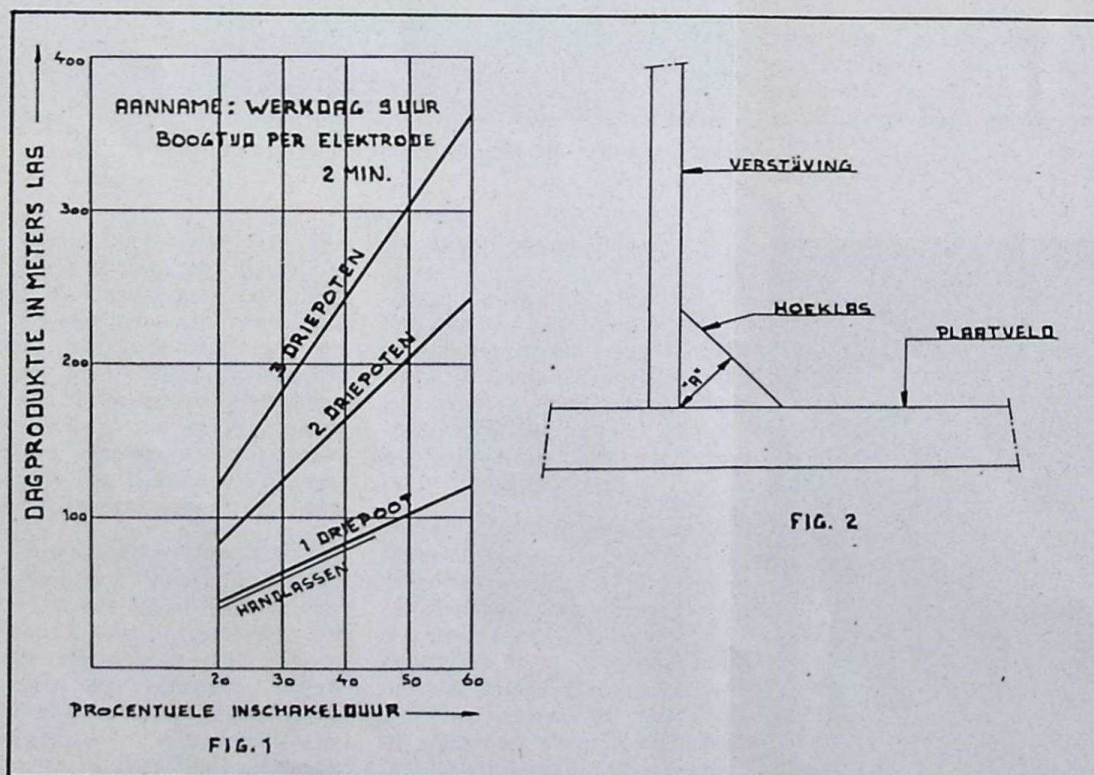
Waarmee zwaartekracht lassen? Het zwaartekracht lassen wordt

gedaan met het zwaartekracht lasapparaat „Geoski” ook wel „Driepoot” genaamd. Het zwaartekracht lasapparaat Geoski wordt met behulp van een schakelmagneet op het werkstuk geklemd. De afstand van de magneet tot de naad wordt bepaald door een instelbare lengte tot 70 cm lange elektrode. Wanneer de elektrode bijna is opgelast, kantelt de wagen van de geleidestang, waardoor de lasboog wordt verbroken.

De Geoski heeft door deze eenvoudige konstruktie geen pallen of andere kwetsbare onderdelen, die ontregeld kunnen raken.

De laslengte per elektrode is bij de Geoski konstant voor alle elektrodediameters. Voor het verkrijgen van de vereiste hoeklashoogten zijn elektroden met verschillende kerndiameter en rendement beschikbaar. De lasser kiest bij zwaartekracht lassen dan ook altijd het type dat overeenkomt met de vereiste lashoogte „a”.

1) Deze vorm van mechanisch lassen is verre van eenvoudig. Het vereist een nauwkeurige voorbereiding van de lasnaad. De man die de machine bedient, moet wat het instellen betreft, precisiewerk leveren, want hij ziet niets van het lasproces, dat zich onder de poederlaag afspeelt. Bovendien, als hij een foutje maakt, is het geen foutje, maar het wordt een knoert van een fout. Want de ongerechtigheid is dan zichtbaar over de gehele lengte van de lasnaad!



VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN DE ONDERNEMINGSRAAD

op donderdag 23 maart 1972 te 12.45 uur

Aanwezig: De Voorzitter.
Zestien leden van de
Ondernemingsraad.
G. J. Cieraad.
F. de Hullu.
Ir. G. J. Klomp.

De Voorzitter opent de vergadering met een woord van welkom en stelt voor, dat de heren Ir. G. J. Klomp en F. de Hullu, als toevoerder respectievelijk als notulist, deze vergadering zullen bijwonen.

AGENDAPUNT 1

Mededelingen door de Voorzitter

BOUWNUMMER 1046

Een opdracht is verkregen tot de bouw van een groot ponton van 91,5 m x 30,5 m x 6 m. Aangezien snelle oplevering is vereist, zal een gedeelte van het werk in combinatie met anderen worden uitgevoerd.

BOUWNUMMER 1039

Met de arbitrage van bouwnummer 1039 zal nog geruime tijd zijn gemoeid. Inmiddels zijn stukken tussen de arbiters uitgewisseld. De conclusies daarover worden per begin april verwacht.

De Ondernemingsraad zal op de hoogte worden gehouden van verdere ontwikkelingen.

OEVERVERBINDINGEN ROTTERDAM

De Voorzitter schetst de plannen die in de loop der tijden voor nieuwe oeververbindingen in Rotterdam zijn ontwikkeld. De bovenstrooms gevestigde scheepsbouw heeft belang daarbij, doordat de hoogte van nieuwe bruggen of de diepte waarop tunnels zouden worden aangelegd, van invloed kan zijn op de bereikbaarheid van deze bedrijven voor de wat grotere schepen.

Om de belangen van deze ondernemingen tijdig ter kennis te brengen van de betrokken autoriteiten wordt momenteel een rapport opgesteld. Namens het bedrijf hebben de heer Van der Velden en de Voorzitter zitting in de groep die zich namens alle bedrijven bezig houdt met het opstellen van dit rapport.

Eén der leden informeert naar het rapport van de Stichting Nederlandse Scheepsbouw Industrie. Het eerste deel daarvan is kort geleden verschenen, zo wordt geantwoord, en het is mogelijk dit onder de O.R.-leden te doen circuleren.

MUTATIES

Per 1 februari is de heer J. Veldhuis in dienst getreden als chef van de commerciële afdeling reparatie, onder leiding van de onderdirecteur de heer B. A. v. d. Graaff. In deze afdeling zullen alle commerciële activiteiten, zoals begroting, offertes, rekeningen, worden samengebundeld.

Het dienstverband met dokter Keuls zal, op diens verzoek, op een nader vast te

stellen datum beëindigd worden. Al het mogelijke wordt gedaan om spoedig te voorzien in de vacature, die hierdoor zal ontstaan. Door dit aanstaand vertrek zal de regeling van bepaalde kwesties als contact tussen bedrijfsarts en O.R., keuring van oudere medewerkers, voorlopig enige vertraging ondervinden.

AFDELINGKAS

Eén van de leden verzoekt in het verslag van deze vergadering een uiteenzetting over de positie van de O.R. ten opzichte van het bestuur van de Afdelingskas te doen opnemen. Deze luidt als volgt:

De uitvoering van de ziekwet is overgelaten aan de 26 erkende bedrijfsverenigingen. Iedere onderneming is verplicht zich aan te sluiten bij de bedrijfsvereniging van de tak van het bedrijfsleven waarin deze werkzaam is. Voor Boele's Scheepswerven en Machinefabriek N.V. is dat de bedrijfsvereniging no. 10 voor de grootmetaalnijverheid. Na dit aansluiten bij een bedrijfsvereniging kan beslist worden op welke manier men de uitvoering van de ziekwet wenst te regelen. Eén daarvan is via een afdelingskas. Voorwaarde daarvoor is, dat de meerderheid van de medewerkers zich bij geheime schriftelijke stemming vóór de oprichting daarvan moet hebben verklaard.

Het bestuur van de Afdelingskas voert de ziekengeldverzekering geheel zelf uit, echter onder verantwoordelijkheid van de bedrijfsvereniging. Dit laatste is het punt waar het om gaat, want dit betekent, dat de Afdelingskas slechts afgeleide bevoegdheden heeft. In alle belangrijke kwesties, zoals algemene maatregelen op de controle op ongeschiktheid tot werken, vaststelling van de premie, dagloonberekening, geschillen etc. kan de bedrijfsvereniging beslissen. De behartiging van de belangen van de medewerkers is gewaarborgd door de samenstelling van de besturen van bedrijfsvereniging en afdelingskas. De helft van het aantal bestuurleden van de Afdelingskas wordt gevormd door vertegenwoordigers van de medewerkers, de andere helft wordt aangewezen door de directie van de onderneming. Het is duidelijk, dat binnen deze opzet de Afdelingskas geen verantwoording kan afleggen tegenover de O.R. Wel kan de voorlichting aan de O.R. worden verbeterd. Regelmatig doch minstens tweemaal per jaar zou b.v. tekst en uitleg over de genomen beslissingen aan de O.R. gegeven kunnen worden.

Deze mogelijkheid heeft de instemming van de O.R. en zal daarom verder worden uitgewerkt.

BESTEDING JEUGDVAKANTIE 1972

Voor ongeveer vijftig jeugdige medewerkers is in de jeugdvakantie van 10 t/m 13 mei een reis naar Noorwegen georganiseerd.

Voor deelneming komen in aanmerking de 2e jaars van de leerscholen en de andere jongeren die vóór 1-1-1971 in dienst zijn getreden en dit jaar nog jeugdvakantie hebben.

De deelnemers zullen overnachten in een jeugdhotel. Van hen wordt een bijdrage van f 50,— in de kosten van de reis verwacht. Eén der spelregels, waaraan men zich op deze reis zal hebben te houden, is dat geen der jongeren meer dan f 25,— zakgeld meeneemt.

Op het programma staan o.a.: bezoeken aan de fjorden, Vikingschepen, Frederikstad en het Norske Veritas kantoor.

De Voorzitter antwoordt vervolgens op de vragen die naar aanleiding van dit onderwerp worden gesteld.

Dat op een reis als deze ook een lid van de O.R. zou meegaan is iets, waarover gedacht kan worden. Er gaan echter al leden van de Jongerencommissie mee.

De reis is gedeeltelijk een experiment. Als dit slaagt, d.w.z. als alles goed verloopt, kan overwogen worden ook in de volgende jaren dergelijke excursies te organiseren.

AGENDAPUNT 2

Notulen vorige vergadering

Vergadering van 30 november 1971:

STUDIEBEURZEN

Eén van degenen die op een beurs van het bedrijf de opleiding H.T.S.-scheepsbouw volgde, heeft deze opleiding afgebroken en is in dienst getreden van het bedrijf.

D. VAN DE WETERING N.V.

Het voorgenomen bezoek van O.R. leden aan D. v. d. Wetering N.V. zal plaatsvinden op 8 of 22 april a.s.

SALARISAFREKENING

De suggesties die in de werkgroep uren- en salarisslips naar voren zijn gekomen, zijn zorgvuldig bestudeerd. Het is mogelijk gebleken op korte termijn enige wijzigingen door te voeren.

Deze zijn:

— De post „Vast salaris" op de urenslip, normaal 170 of 165 uur, vervalt. Dit betekent, dat op de salarisslip geen credit-uren en -bedragen meer hoeven te worden vermeld.

— In het hokje „Bruto salaris" op de salarisslip wordt geen bedrag afgedrukt. In plaats daarvan komt te staan in de ruimte, beschikbaar voor overige betalingen (zoals nachttoeslag): Salaris vorige periode (dit bedrag komt dan in de kolom „aftrekken"). Salaris deze periode (dit bedrag komt in de kolom „bijtellen").

In het algemeen is het verschil tussen beide bedragen 0. Alleen bij salarisswijzigingen ontstaat een verschil, dat dan ook direct zichtbaar is.

Het uitvoeren van andere wensen vergt meer tijd. Gewerkt wordt aan een nieuwe urenslijp en salarisslijp. Deze laatste meer in de vorm van een boodschappenlijstje. Voorbeelden worden rondgedeeld aan de hand waarvan één en ander wordt toegelicht. Voor- en nadelen tegen elkaar afwegend, komt men tot de conclusie dat deze wijzigingen verbeteringen zijn. Men dringt er op aan, de wijzigingen niet eerder in te voeren dan nadat in het Boele-Nieuws een artikelje over dit onderwerp zal zijn verschenen.

BEWAKING RIJWIELSTALLINGEN

Het stallen van rijwielen en bromfietsen en het parkeren van auto's geschiedt op eigen risico. Ook door een verbetering van de bewaking kan diefstal niet worden voorkomen. Collectief verzekeren van schade aangericht in de fietsenstallingen is in verhouding tot de uit te keren bedragen, te duur. Of vernielingen zijn tegen te gaan door verscherping van de bewaking zal nog eens worden nagegaan.

NABETALING AAN IN 1971 GEPENSIONEERDE BEAMBTEN

Op het verzoek van de O.R., om beambten die in de loop van 1971 zijn gepensioneerd in aanmerking te doen komen voor nabetaling, is positief beschikt. De nabetalingen zijn inmiddels afgehandeld.

TOESLAG VOOR HET TIJDELIJK VERVULLEN VAN EEN FUNKTIE

De definitieve regeling voor honorering van medewerkers die tijdelijk de functie van kras of instructeur vervullen, heeft geen veranderingen ten gevolge gehad t.o.v. de oude regeling. De toeslagen voor hen die een functie permanent vervullen, zijn in het salaris verwerkt. Zij die tijdelijk een functie vervullen ontvangen tijdelijk dezelfde toeslag, echter boven hun salaris.

OVERZICHT VAN DE INDELING VAN HET PERSONEEL IN SALARISGROEPEN

Een overzicht van de indeling van het gehele personeel is gereed. Het zal de leden van de O.R. tezamen met de notulen van deze vergadering worden toegezonden. Op verzoek van de O.R. zal in het overzicht ook het aantal van de medewerkers dat buiten de schalen valt, worden opgenomen.

FUNKTIE-TRAINING

Bij gesprekken tussen bedrijfsleiding en bazen kunnen zeker bepaalde aspecten van funktietraining naar voren komen. Een deel van de taak ligt echter duidelijk op het terrein van de afdeling Opleiding en Vorming.

De heer Van Wissen zal worden verzocht over deze en andere kwesties een inleiding te houden voor de O.R.

INDEXERING TEGEMOETKOMING STUDIEKOSTEN

Aangezien het CBS-indexcijfer voor de kosten van levensonderhoud sinds 1 januari 1970 met meer dan 10 punten is gestegen, zullen de tegemoetkomingen in studiekosten met ingang van 1 januari 1972 worden verhoogd met 10 %.

BUITENLANDSE MEDEWERKERS

Uitgaven voor het aantrekken van buitenlandse medewerkers zijn onvermijdelijk.

Ondanks het feit dat het aantal geregistreerde werklozen in Nederland op het moment ± 130.000 bedraagt, blijkt het onmogelijk geschoolde Nederlanders aan te trekken. Het stelsel van de sociale verzekering schijnt hier niet vreemd aan te zijn. Er is zodoende geen andere keus dan het aantrekken van buitenlanders, hoezeer ook de voorkeur naar Nederlanders mag uitgaan.

Werving van nieuwe medewerkers brengt kosten met zich mee. De voordelen die hier tegenover staan, zullen groter zijn naarmate het dienstverband langer duurt.

Daarom wordt altijd geprobeerd te komen tot nieuwe contracten met goede buitenlandse medewerkers, nog voordat de tijd van het vorige contract geheel is verstreken.

AGENDAPUNT 3

Verslag van de 56e, 57e en 58e vergadering van de Kleine Commissie

57e VERGADERING:

Lassersopleiding

Aan de opleiding van CO₂-lassers wordt aandacht besteed. Drie medewerkers zijn in het bedrijf in opleiding voor deze techniek.

58e VERGADERING:

Sociale aspecten van toelagen

De Voorzitter licht het bedrijfsstandpunt toe. In onderhandelingen tussen werkgevers- en werknemersorganisaties worden regels vastgesteld en neergelegd in een C.A.O.

Omstandigheden die individuele medewerkers betreffen kunnen altijd in de O.R. naar voren worden gebracht. Als het echter gaat om een ruimere uitleg van de C.A.O., waarvan gezegd kan worden dat deze tegen de geest daarvan ingaat, dan moet worden verwezen naar het niveau waarop de artikelen zijn geformuleerd.

Enkele leden verklaren het met deze visie niet eens te kunnen zijn. Zij zijn van oordeel dat hierover altijd in de O.R. gesproken moet kunnen worden.

Jongerencommissie

Voorgesteld wordt het contact tussen Ondernemingsraad en Jongerencommissie te verstevigen.

Dit kan gebeuren door een vertegenwoordiger van de Ondernemingsraad de vergaderingen van de Jongerencommissie als toehoorder te doen bijwonen. Dit voorstel wordt aangevuld; ook zou een vertegenwoordiger van de Jongerencommissie bij de O.R.-vergaderingen aanwezig kunnen zijn. Deze voorstellen zullen worden besproken op de vergadering waarin de installatie van de nieuwe Jongerencommissie zal plaats vinden.

AGENDAPUNT 5

Winstuitkering over 1971

De voorzitter deelt mede, dat het boekjaar 1971 wat bedrijfsresultaten betreft een redelijk jaar is geweest. Op grond daarvan kan worden voorgesteld over het boekjaar 1971 een winstuitkering van 6 % aan de medewerkers te doen. Bij 28 medewerkers moet een persoonlijke correctiefactor worden toegepast, omdat zij de norm voor ongeoorloofd verzuim hebben overschreden. In het kader van de toegepaste aanvullingen op de Winstdelingsregeling komen ook de medewerkers die in 1971 op normale wijze

de dienst hebben verlaten voor een winstuitkering in aanmerking.

Enige leden van de O.R. verzoeken na te willen gaan of, en in hoeverre, de bedrijfsresultaten in 1971 het mogelijk maken een extra uitkering te doen op een in nader overleg vast te stellen tijdstip.

De Voorzitter antwoordt, dat dit verzoek in overweging genomen kan worden. Dit betekent echter niet dat een extra uitkering ook werkelijk mogelijk zal zijn. Bovendien wordt duidelijk gesteld, dat het hierbij alleen over het boekjaar 1971 gaat. Zou een hogere uitkering mogelijk blijken, dan houdt dit geen enkele toezegging voor de komende jaren in. De leden begrijpen dit en verzekeren bij monde van één hunner dat het eventuele toekennen van een verhoging geen aanleiding zal vormen tot verzoeken van gelijke strekking in het volgend jaar.

De Voorzitter zal zo spoedig mogelijk een vergadering van de O.R. bijeenroepen om deze kwestie nader te bespreken.

AGENDAPUNT 6

Vaststelling urgentieprogramma diverse onderwerpen

Na een levendige discussie wordt besloten, dat achtereenvolgens voor de verkiezingen van de nieuwe O.R., geregeld zullen worden:

1. *Afronding integratie en gedeeltelijke invoering van de C.A.O.-C. In het bedrijf gelden nu nog steeds de C.A.O.-A en C.A.O.-B.*
2. *Reisgeldregeling (binnen- en buitenland, busvervoer).*
3. *Vereenvoudigde funktielijst voor de werkklassen 1 t/m 6 (dit geeft geen of nauwelijks salariswijzigingen).*
4. *Nachtploegtoeslag.*

Tussentijds zal om te beginnen een nieuw reglement voor de O.R. worden opgesteld. Enkele leden krijgen toestemming een vrije dag aan te vragen om de laatste hand te leggen aan hun ontwerp voor een nieuw reglement.

Vervolgens zal voorbereiding van de verkiezingen voor de nieuwe O.R. plaatsvinden en zullen de nachtploegtoeslag tijdens de vakantie en de regeling Vrijwillige Uitkeringen en de regeling Uitkeringen bij volledige arbeidsongeschiktheid worden afgerond.

AGENDAPUNT 7

Overzicht over scholing, opleiding en vorming

De werving van jongeren wordt actief ter hand genomen. Voorbereidingen zijn getroffen door streekscholen te bezoeken en afspraken te maken voor excursies naar het bedrijf. Gestreefd wordt naar een optimale bezetting van de bedrijfsscholen.

Aan de bijzondere begeleiding van jongeren afkomstig van ITO-scholen zal aandacht worden besteed.

De bestaande regeling inzake het boekengeld, kosten van boeken en leermaterialen van jeugdige medewerkers, zal niet worden gewijzigd.

AGENDAPUNT 8

Stand van zaken bij D. v. d. Wetering N.V. De indruk schijnt te bestaan, dat vergaande verbeteringen in de secundaire arbeidsvoorwaarden bij D. v. d. Wetering N.V. hebben plaatsgevonden. In feite is slechts een aantal op overlevering berustende,

mondelijke voorwaarden schriftelijk vastgelegd. Dit betekent geen verbetering. Integendeel, men zou het kunnen zien als een afgrenzen van de ongecontroleerde uitgroei die niet vastgelegde gebruiken nu eenmaal vertonen.

De volgende stap zal zijn na te gaan in hoeverre een verdere afstemming van de nu vastgelegde voorwaarden mogelijk en wenselijk is. Daarbij zal rekening worden gehouden met het speciale soort van werkzaamheden bij D. v. d. Wetering N.V. en tevens met de gevolgen die uitwisseling van medewerkers met zich meebrengt.

AGENDAPUNT 9

Reglement Sociaal Fonds

Voorgesteld wordt het reglement van het Sociaal Voorzieningsfonds Boele aan te passen aan de in de praktijk gegroeiende aanvullingen op het bestaande reglement. Intussen zijn de premiepercentages gewijzigd, terwijl in het kader van de integratie ook buiten de C.A.O. vallende medewerkers deelnemen aan het Sociaal Fonds. Met het principe van deze laatste aanvulling — ieder betaalt premie, ieder krijgt uitkeringen — kan de O.R. zich verenigen, doch zij betreurt het dat daarvan nooit mededeling is gedaan.

AGENDAPUNT 10

Mededelingen van bestuur Afdelingskas

Het is noodzakelijk gebleken per 1 januari

de premie Ziektewet te verhogen van 6,8 tot 8%. De oorzaak van deze verhoging is dat de premie van het vorige jaar aan de lage kant was. Daardoor is een gedeelte van de wettelijk verplichte reserve opgesoupeerd.

Uit de premies voor dit jaar moeten dus niet alleen de uitkeringen in geval van ziekte worden betaald, maar moeten ook nog de aangetaste reserves worden aangevuld. Dit vroeg om een forse verhoging. In het bestuur wordt voorts gesproken over een eventueel per 1 januari 1973 in te voeren andere berekening van het dagloon voor de uitkeringen Ziektewet. Het doel daarvan is nog nauwkeuriger en rechtvaardiger te kunnen vaststellen welk inkomen men in geval van ziekte derft. Met name denkt men daarbij aan de berekening van toeslagen en bijzondere beloningen over een heel jaar.

De leden van de O.R. zijn van mening, dat het bestuur van de Afdelingskas anderen in zo'n belangrijke beslissing moet kennen; een dergelijke autonomieit van het bestuur vinden zij te ver gaan.

Besloten wordt daarom na te gaan of veranderingen wenselijk zijn en, zo ja, hoe deze verwezenlijkt kunnen worden.

AGENDAPUNT 11

Rondvraag

MARKTSITUATIE

De vraag naar bepaalde soorten nieuwbouw als pontons en verlengingen neemt toe. Nieuwe, veel belovende contacten zijn gelegd met diverse mogelijke klanten. Ook in de reparatie komt er geregeld werk bij. De verkoopspanningen van het bedrijf beginnen vruchten af te werpen. Hoewel de hoeveelheid werk dan wel redelijk genoemd mag worden, zijn de prijzen nog steeds te laag om een redelijk rendement te bereiken.

IDEËNBUS

De O.R. vraagt aandacht te besteden aan de ideeënbus. Dit zal worden gedaan.

VERBOUWING KOPERSLAGERIJ

De termijn waarbinnen zal worden begonnen met verbouwing van de koperslagerij is nog niet vastgesteld.

Deze verbouwing vormt onderdeel van het totale investeringsprogramma (er is b.v. opslagruimte nodig voor voorraadhouding van Japanse onderdelen), waarbinnen prioriteiten gesteld moeten worden.

DATA O.R. VERGADERINGEN

De data voor de dit jaar te houden vergaderingen zullen de eerstvolgende maal afgesproken worden.

De Voorzitter sluit de vergadering om 18.20 uur.

WIJZIGINGEN IN DE URENSLIP EN DE SALARISSPECIFICATIE

Op verzoek van de Ondernemingsraad is in het begin van dit jaar een werkgroepje gevormd om de urenslip en salarisspecificatie eens nader te bezien. Tijdens de besprekingen, die in januari zijn gehouden, zijn een aantal wensen en aanbevelingen naar voren gekomen.

In de laatst gehouden vergadering van de Ondernemingsraad werd met de voorgestelde veranderingen ingestemd.

Bij de salarisafrekening over de vijfde periode zult U dan ook de volgende wijzigingen aantreffen.

URENSLIP

Op het laatste blad van de urenslip zullen twee dingen veranderen.

1. Tot nu toe stond in de kolom "Omschrijving" als de laatste post "Betaald Vast Salaris". Daarachter kwam het aantal uren van de vaste vierwekenlijkse arbeidstijd: 170 of 165 uur. Deze omschrijving komt te vervallen.
2. In het vakje "Normale Uren", onderaan, komt voortaan te staan het aantal gewone uren, dat U hebt gewerkt. De aanduiding Cr. voor Credit zult U in dit vakje niet meer tegenkomen.

SALARISSPECIFICATIE

1. Het hokje "Bruto Salaris" zal niet meer worden gebruikt.
2. Onder "Normale Uren" komt hetzelfde aantal uren als in het vakje "Normale Uren" onderaan het laatste blad van de urenslip.
3. De som van alle bedragen op de tweede

regel komt als eerste bedrag in de kolom "Bijtellen".

4. In de ruimte, beschikbaar voor overige betalingen (o.a. nachtoeslag), zal door de computer worden gedrukt:

„Reeds betaald salaris per. 04" (dit bedrag komt dan in de kolom "Aftrekken")

„Salaris periode 05" (dit bedrag komt in de kolom "Bijtellen").

Over het algemeen is het verschil tussen de beide laatste bedragen gelijk aan nul. Alleen bij salarisswijzigingen ontstaat een verschil dat gemakkelijk zichtbaar is.

Op het eerste gezicht lijkt wijziging nummer 4 misschien ingewikkelder dan nodig is. Maar dat lijkt alleen maar zo.

Op de salarisspecificatie staat voortaan precies hoe Uw salaris uitgerekend wordt. Daarvoor kunt U het volgende doen.

HANDLEIDING VOOR CONTROLE VAN HET ONTVANGEN SALARIS

Leg de salarisspecificatie en de urenslip naast elkaar. Rechts bovenaan de salarisspecificatie staat het nummer van de periode, in dit geval periode 5. Op de urenslip staan de uren van de vorige periode, nummer 4 dus. Controleer eerst of die uren kloppen met uw eigen aantekeningen. Sla daarvoor het laatste blad van de urenslip op en kijk naar de laatste regel. Daar staan de totalen over de 4e periode.

Kloppen die niet met Uw eigen aantekeningen dan kunt U de urenslip dag voor dag doornemen om te zien waar U het niet mee eens bent. Als U een verschil tegenkomt met Uw eigen gegevens kunt U zich tot de Salarisadministratie wenden.

Maar laten we aannemen dat het tot nu toe klopt.

Kijk dan weer naar de salarisspecificatie. Onder Uw naam staat hetzelfde rijtje uren als op de urenslip. Onder die uren staan de bedragen. Al deze bedragen, van links naar rechts opgeteld, geven het bedrag in de kolom "Bijtellen". Maar we zijn er nog niet.

Over periode 4 hebt U bij de vorige uitbetaling al Uw vast salaris (over 170 of 165 uren) ontvangen. Dit moet dus worden afgetrokken. Dat gebeurt in de volgende regel: „Reeds betaald salaris periode 04" en een bedrag in de kolom "Aftrekken".

Nu ontvangt U nog het salaris over de lopende periode, nummer 5. Dat staat weer op de volgende regel: „Salaris periode 05" en een bedrag in de kolom "Bijtellen".

Wat daaronder staat op de salarisspecificatie is het oude recept.

Toelichting op twee vaak gehoorde moeilijkheden.

In het hokje L.B.-gr. (Loonbelasting groep) staat een code:

- 10 betekent: ongehuwd jonger dan 40 jaar;
- 11 " : ongehuwd ouder dan 40 jaar;
- 20 " : gehuwd zonder kinderen;
- 22 " : gehuwde vrouw;
- 31 " : gehuwd en 1 kind;
- 32 " : gehuwd en 2 kinderen;
- etc.

"Te goed vakantiedagen" tenslotte is het aantal vakantiedagen dat U nog tegoed hebt, gerekend vanaf het einde van de vorige periode, in dit geval dus periode 4.

TE SPELEN WEDSTRIJDEN IN DE ZOMERAVONDCOMPETITIE 1972

ALLE WEDSTRIJDEN VANGEN AAN TE 18.30 UUR

Di. 2 mei	Boele 4—Contact 2
Wo. 3 mei	Boele 2—P.T.T.
Vr. 5 mei	Boele 3—Onderwijzers
Ma. 8 mei	Boele 3—Ridderhof
Di. 9 mei	Boele 4—Politie
Vr. 12 mei	Boele 1—v. Splunder 1
Ma. 15 mei	Boele 2—Matab Smit
Di. 16 mei	Boele 1—Schram
Do. 18 mei	Boele 4—Gusto
Vr. 19 mei	Boele 3—Pols
Di. 23 mei	Boele 2—Nugteren
Do. 25 mei	Boele 1—Contact 1
Vr. 26 mei	Boele 4—v. Dam 2
Ma. 29 mei	Boele 1—v. Dam 1
Di. 30 mei	Boele 4—Gem. Personeel

Do. 1 juni	Boele 2—Koutstaal
Vr. 2 juni	Boele 3—v. Splunder 2
Ma. 5 juni	Boele 2—Gr. e/v. Vliet
Di. 6 juni	Boele 1—Verolme
Do. 8 juni	Boele 3—de Veer
Vr. 9 juni	Boele 4—Bakker
Ma. 12 juni	Boele 3—Onderwijzers
Do. 15 juni	Boele 2—P.T.T.
Vr. 16 juni	Boele 1—v. Splunder 1
Ma. 19 juni	Boele 2—Matab Smit
Di. 20 juni	Boele 1—Schram
Do. 22 juni	Boele 3—Ridderhof
Vr. 23 juni	Boele 4—Contact 2
Ma. 26 juni	Boele 3—Pols
Di. 27 juni	Boele 4—Politie
Do. 29 juni	Boele 1—Contact 1
Vr. 30 juni	Boele 2—Nugteren
Ma. 3 juli	Boele 4—Gusto
Vr. 7 juli	Boele 4—v. Dam 2
Ma. 10 juli	Boele 4—Gem. Personeel

UITSLAGEN

ONDERLINGE COMPETITIE 1972

Machine Fabriek—Combinatie	3—0
Scheepsbouw—Koperslagerij	1—3
Administratie—Lasloods	0—3
Machine Fabriek—Administratie	7—0
Combinatie—Scheepsbouw	1—1
Koperslagerij—Lasloods	0—4

STANDEN

ONDERLINGE COMPETITIE T/M 14-4-1972

Machine Fabriek	2—4
Lasloods	2—4
Koperslagerij	2—2
Scheepsbouw	2—1
Combinatie	2—1
Administratie	2—0

PERSONALIA

Jubilea

25 jaar

2-6	A. Hofland	adm. medewerker rekeningen afd. spantenbuiger
7-7	M. G. Rijdsdijk	

Benoemingen

10-4	H. Heiden	baas scheepsbouwloods
------	-----------	-----------------------

In dienst getreden zijn

10-3	D. Ruana Rodriguez	transporteur koperslager
17-3	F. Lli Ibor	
	M. Cebrian San Antonio	lasser
	V. Ferrer Casao	lasser
	E. Lli Ibor	koperslager
	D. Albert San Francisco	brander
	R. Diaz Martin	lasser
	J. Chazo Garcia	ijzerwerker
	L. Maté Gonzalez	lasser
	J. Pastor Olivo	ketelmaker
31-3	F. C. Gonzales Nufes	lasser
	P. Tomas Alvarez	stellingmaker
	J. M. Garcia Malinez	koperslager
	A. Moguel Lorenzo	lasser
	J. Muñoz Moreno	brander
	J. Alvarez Macia	lasser
	J. E. Gomez Moreno	koperslager
	M. Otero Jimenez	lasser
	R. Romero Gonzalez	brander
	J. J. Argiz Exposito	lasser
	F. Romero Lague	koperslager
	J. Reguelro Lopez	lasser
	J. Ruiz Torrejon	hakker
	J. Aparicio Franco	ketelmaker
1-4	H. A. J. van Rijn	tech. adm. medewerker
4-4	G. van Herk	praktikant werktuigbouw
	R. A. van Heeswijk	praktikant werktuigbouw
	B. Wuite	ijzerwerker
	A. W. Hennekes	i.l. lasser
10-4	F. Witzmann	el. lasser
	A. H. F. den Engelsens	praktikant werktuigbouw
14-4	J. L. Martinez Gomez	hakker
	J. Arana Areas	brander
	J. Vidal Baenas	brander
	A. Colon Robles	plijffitter
	J. A. de la Flor Morales	lasser
	J. Garcia Dominguez	lasser
	A. Parazuelo Hurtado	lasser

Terug uit militaire dienst

20-3	F. Visser	brander
10-4	E. C. Evers	bankwerker

De dienst verlaten hebben

16-3	D. R. Vazquez Oubina	koker/perser
	B. Dominguez Cuenca	transporteur
17-3	B. Provily	i.l. bankwerker
	J. L. Alvarez Alfonso	brander
	G. Vieites Riveiro	transporteur
24-3	T. Evers	i.l. ijzerwerker
27-3	P. Applah	bankwerker
30-3	A. H. J. M. Nieuwlaat	praktikant werktuigbouw
31-3	T. McGeachy	ijzerwerker
	P. Dawson	stellingmaker
	G. K. Everts	i.l. ijzerwerker
5-4	G. Cavanagh	lasser
7-4	M. J. F. Wagner	lasser
13-4	M. Gutierrez Garcia	ketelmaker
	L. A. Corral Cal	koperslager
14-4	J. Moerkerken	bankwerker
	V. Ferrer Casao	lasser

De dienst verlaten wegens arbeidsongeschiktheid

31-3	H. van 't Hof	onderhoudsdraaler
	C. Moed	ijzerwerker
	J. A. Baljon	magazijnbediende
	J. Roskam	scheepsbeschieter
	J. E. Vinke	hellingsschipper
	J. Verveer	el. lasser
	A. Moerkerken	ijzerwerker
	H. Donker	koperslager
	J. W. IJsselstijn	materiaalsorteerder
	J. van Bommel	el. lasser
	W. J. Bravenboer	koperslager
	H. v. d. Heide	ijzerwerker
	T. Herremans	pijpenmonteur
	W. P. J. Ouwens	strekker
	C. Kroos	scheepsbeschieter
	C. de Ridder	ijzerwerkersbaas
	J. Molenaar	scheepsbeschieter
	L. J. Tol	schilder
	G. A. Snoeck	verver
	P. A. Blanker	aanhouder
	J. v. d. Berg	lassersbaas
	T. van Bennekom	koperslager

Voor eerste oefening naar militaire dienst

17-3	J. G. H. Polfliet	bankwerker
------	-------------------	------------

Gepensioneerd

6-4	T. v. d. Ven	platendrukker
-----	--------------	---------------

Geboren

11-12	Ana Belen, dochter van de hr. en mevr. Her-mida Miragaya	
-------	--	--

14-3	Gloria Maria, dochter van de hr. en mevr. Filgueiras-Prieto	
17-3	Edwin, zoon van de hr. en mevr. de Graaf-Peen	
20-3	Maria Belen, dochter van de hr. en mevr. Criado-Guerrero	
24-3	Michel, zoon van de hr. en mevr. Sinon-van Londen	
29-3	Iwan, zoon van de hr. en mevr. Malinkavan den Elsen	
31-3	Esther Johanna, dochter van de hr. en mevr. de Bel-Karmelsool	
5-4	Paula, dochter van de hr. en mevr. Konijnenburg-v. d. Plank	
7-4	Marco, zoon van de hr. en mevr. Ponsen-Rietdijk	
8-4	Martin Hendrik, zoon van de hr. en mevr. Bestebreurtje-Baas	
12-4	Eric, zoon van de hr. en mevr. Kalis-v. d. Bout	

Gehuwd

2-3	de heer F. M. Oosthoek met mej. A. S. van der Wal.	
17-3	de heer F. A. Rademakers met mej. E. M. Verhoef	
4-4	de heer M. Flach met mevr. van Baarle	

IN MEMORIAM

Op 12 april j.l. overleed op 65-jarige leeftijd de heer

GERRIT STEHOUSER,

die vanaf 17 juli 1941 tot aan zijn pensionering op 28 mei 1971 in dienst van ons bedrijf werkzaam is geweest achtereenvolgens als klinker, ijzerwerker en kraandrijver. Het laatste jaar voor zijn pensionering was hij om gezondheidsredenen niet meer actief werkzaam.

Wij gedenken hem als een medewerker die immer zijn taak met grote nauwgezetheid verrichtte.

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