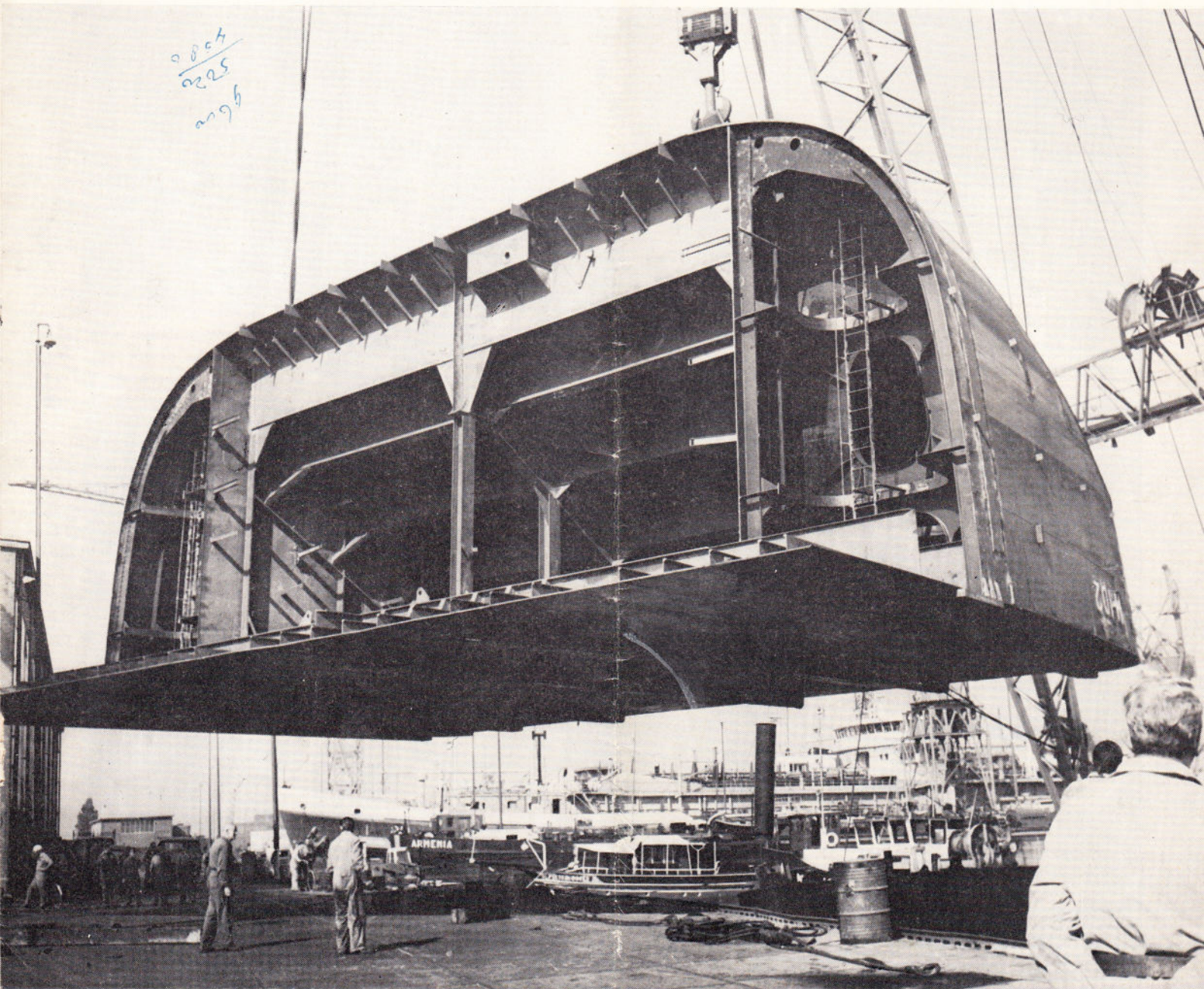


Boele-nieuws

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





HET WERK IN AUGUSTUS

De maand augustus leverde op het bedrijf weinig stof tot praten. Althans wat het werk betreft. Het concentreerde zich voornamelijk op het afmaken van de grote karweien, die we onderhanden hebben.

In de nieuwbouwsector zijn dat de opnemingsvaartuigen, waarvan zowel de afbouw van de „Buyskes” (1044) als de aanbouw van de „Blommendal” snel vorderen. Vooral de „Blommendal” verrees bijzonder snel, omdat de secties gelijktijdig met die van de „Buyskes” gemaakt waren en dus direct na de tewaterlating van de 1044 gereed stonden voor aanbouw.

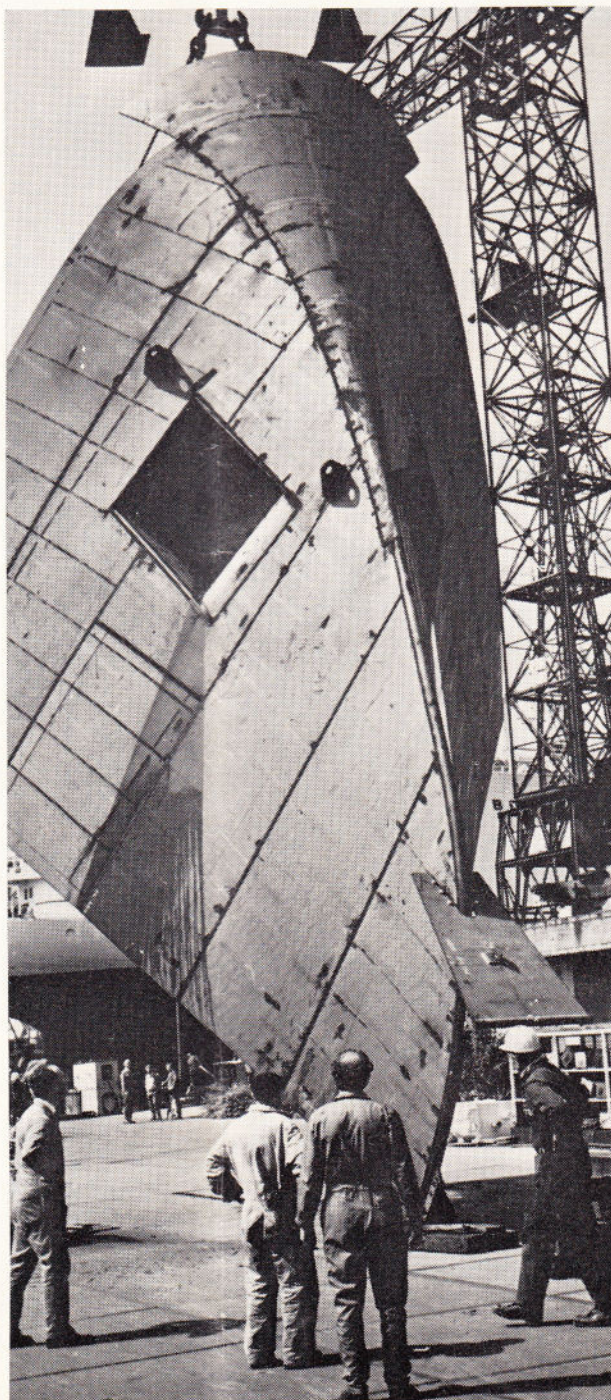
Ellen en Fiepko

Een karwei, dat er in de reparatie-sector wel uitsprong was het maken en plaatsen van tanks in de Duitse schepen „Fiepko ten Doornkaat” en „Ellen Klautschke” (U herinnert zich misschien nog, dat laatstgenoemd schip in februari probeerde om met zijn masten de Brienoordbrug weg te duwen, maar daarin niet slaagde). De schepen zijn overgenomen door een rederij in India. Er zijn speciale voorzieningen getroffen om tijdens de overtocht naar India andere schepen op sleeptouw te nemen. De tanks, compleet met pomp, filters en leidingen, zijn geplaatst om de capaciteit van voorraad brandstof te vergroten. Daarnaast werden complete onderdeke versterkingen aangebracht op het achterdek en de accommodatie werd aangepast aan een grotere bemanning. De machinekamer-installatie werd grondig nagezien.

Onze pontonnade

De „Vibex”-operatie, d.w.z. het maken van twee pontons uit een oude tanker, heeft een wijziging ondergaan in de datum-planning. Het kantelen van de tweede ponton was aanvankelijk vastgesteld op 9 september (we kondigden

Het kopje van Blommendal (bouwno. 1045)



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:

Transport van de voorsectie van de Heerema-ponton.

Het volgende nummer verschijnt in de eerste week van oktober 1972

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

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

dat reeds aan), maar is verschoven naar 30 september 1972. U weet: de eerste ponton (de onderste) is bestemd voor Heerema N.V., de tweede voorlopig voor eigen rekening. Deze tweede ponton wordt dus als stopwerk gezien en is niet aan tijd gebonden. Vandaar dat met de aanvankelijke datum gestoeid kon worden. De „Heerema” ponton wordt aan de voorzijde

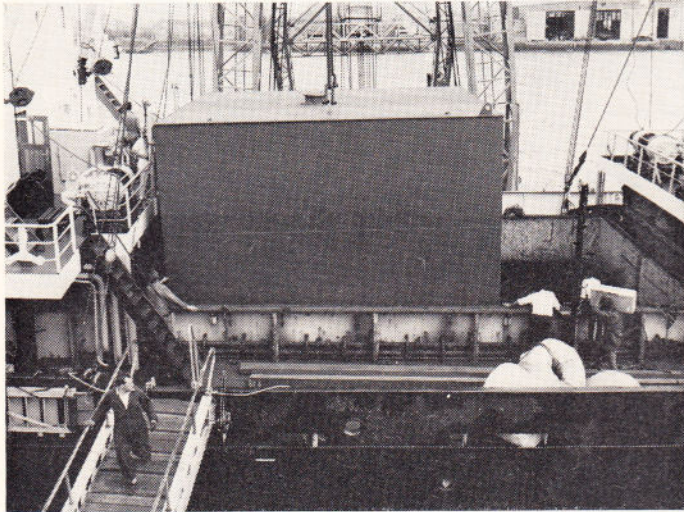
dichtgemaakt met materiaal van de „Vibex”. Een moot is daartoe van de Vibex afgesneden en dwars doorgebrand (zie foto rechts). In de lasloods wordt deze sluitsectie afgebouwd.

Eindstadium Ham 308

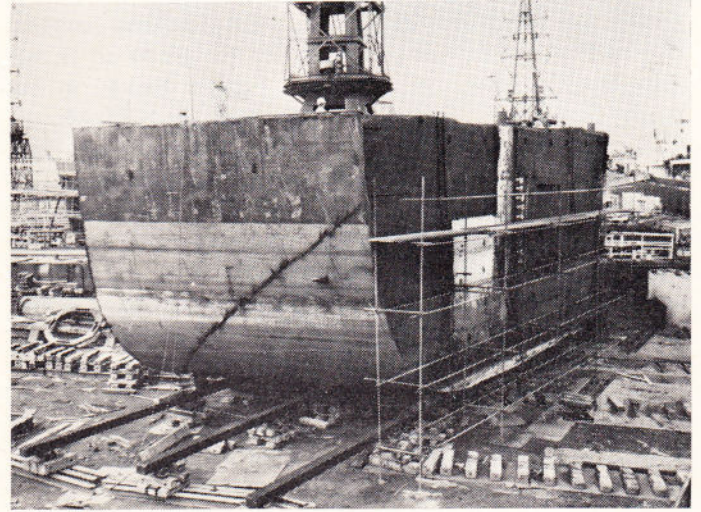
De Ham 308 begint weer op de zuiger te gelijken zoals ze destijds geweest is.

In Boele-nieuws no 151 lieten we U iets zien van de enorme ravage die door een aanvaring en een lang verblijf op de zeebodem werd aangericht. Er is niets meer van te zien — het eindstadium is bereikt. Het beproevingsprogramma is als gevolg van de gecompliceerdheid van dit type zuiger bijzonder uitgebreid. Alle beproevingen, die aan de

werf uitgevoerd kunnen worden, zullen begin september klaar moeten zijn. Daarna gaat het schip naar dieper water voor beproevingen van de zuigbuis en de daarbij behorende opstelling van lieren en automatische bedieningen. Dit zal enige dagen in beslag nemen, waarna proefvaren en afwerking van restpunten op het programma staan.

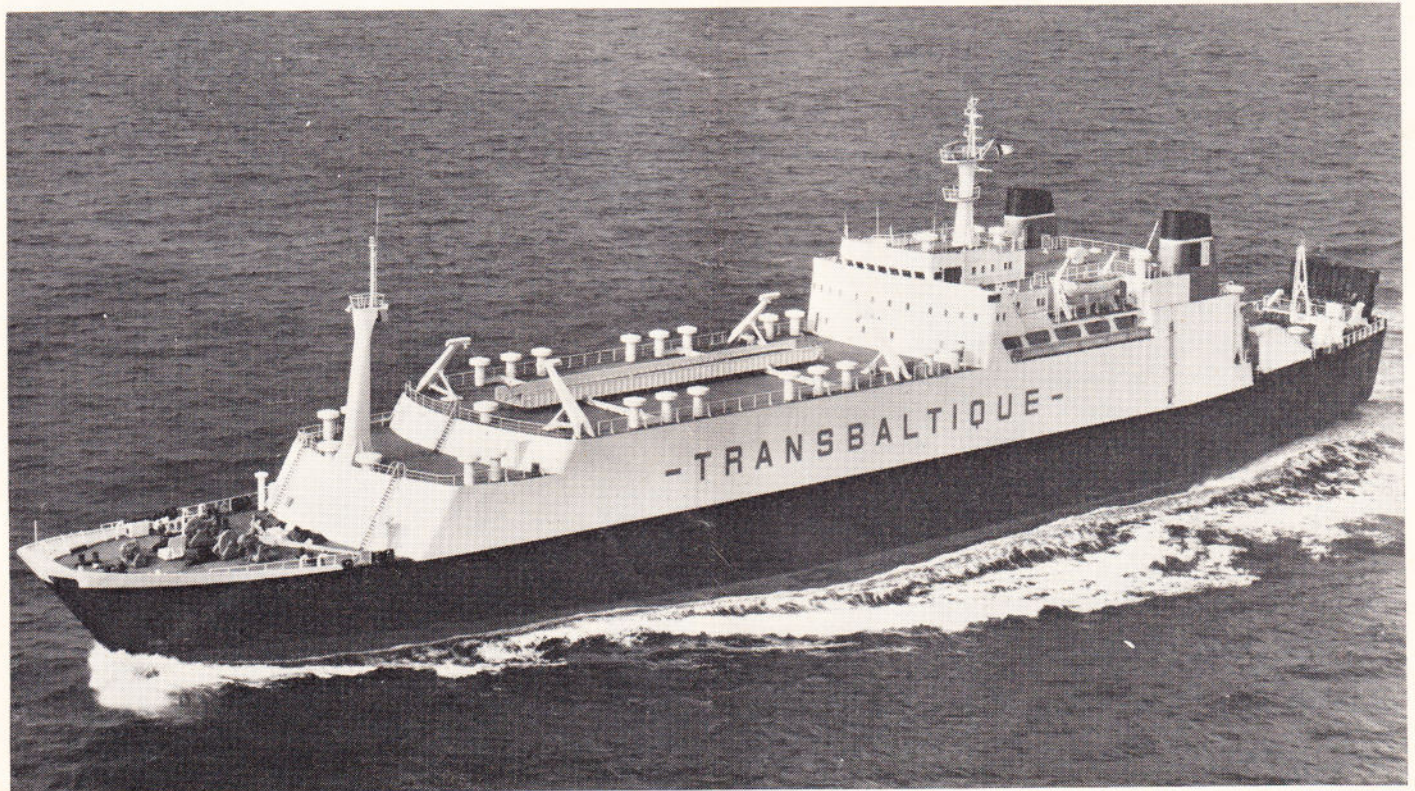


Een brandstoftank verdwijnt in de „Ellen Klautschke”.



Een moot „Vibex” gaat dienst doen als voorzijde van de Heerema-ponton. Van de doorgebrande moot is het rechtse gedeelte afval — het linker is voorschip. De voorplaat van deze uitgave toont U het transport naar dok I, nadat de sectie in de lasloods „aanbouw-rijp” gemaakt was.

Een nagekomen luchtfoto van het trotse bouwno. 1040 — m.s. „Grieg”.



BIJ ONZE ANTILLIANEN THUIS

Van de vele buitenlandse medewerkers, die in de loop der jaren een contractuele arbeidsperiode bij ons bedrijf volbrachten, hebben sommigen zich blijvend in Nederland, met name in Bolnes, gevestigd. Onder hen bevinden zich de Antillianen Jonatan Bislip en Arnold Saunders. We hebben ze opgezocht om te vernemen hoe het met hen in de nu bijna zeven Hollandse jaren is vergaan.

't Was een hele onderneming van die Antilliaanse jongens. Wat was de reden, dat ze hun prachtige eiland en al hun verwanten verlieten om hun heil te gaan zoeken in het koude Nederland? De jongens kwamen van Curaçao en Aruba. Prachtige eilanden in de blauwe Caraïbische zee, elke dag stralende zon, romantische palmbomen. Maar..... ondanks die aantrekkelijkheden van die droomeilanden, was er de nachtmerrie van de werkloosheid. De aldaar gevestigde olieraffinaderijen, waaraan een groot deel van de bevolking direct of indirect haar dagelijkse boterham verdiende, zijn sterk gaan automatiseren. Er was minder personeel nodig. Daarbij komt, dat de bevolkingsaanwas groot is. Gezinnen met tien of meer kinderen zijn geen uitzondering. Er ontstond werkloosheid.

Voor Jonatan Bislip (32) was dat toch niet de hoofdrede, dat hij zich aanmeldde om naar Holland te gaan.

„Het was voor mij meer het avontuur, dat lokte. Ik heb altijd al graag naar Europa gewild, maar daar heb je natuurlijk geen geld voor. En toen die advertentie van Boele in de krant kwam, toen zag ik de mogelijkheid om gratis in Holland te komen.”

„Heb je je goed aan kunnen passen aan de gewijzigde arbeidsomstandigheden?”

„Ik wel, maar voor de meesten is het een groot probleem geweest. Een Antilliaan is van nature gemakzuchtig. Dat is ook logisch, geloof ik, want ze leven altijd in de warmte. Maar voor mij was de aanpassing minder moeilijk, omdat ik altijd bij een Hollandse maatschappij gewerkt heb. Ik was namelijk ladingmeester bij de K.L.M.”

„Maar de overgang was toch wel groot zeker?”

„O, verschrikkelijk. 'k Zal nooit vergeten, dat ik en de andere jongens voor het eerst sneeuw zagen. Dat hadden we nooit gezien..... Al die witte watjes, zo noemden we het maar. We gingen uit pure sensatie in ons blote bovenlijf door de sneeuw liggen rollen!”

„Hoe is het bij Boele gegaan?”

„Best. In het begin was ik voor iedereen Jan van het magazijn. Zo noemden ze me, omdat ik in het centraal magazijn stond. Maar 'k ben overgegaan naar het lassen, waarvoor ik het grond- en vakdiploma gehaald heb. 'k Wil er nog verder in leren.”

„Liggen je toekomstplannen weer in je eerste vaderland?”

„Nee, ik heb het hier goed naar mijn zin. 'k Ben inmiddels getrouwd (een schat van een dochtertje laat daarover niet



de minste twijfel bestaan) en dat bindt je. Bovendien bevat het werk me wel. En de collegialiteit is goed."

Als verslaggever kom je wel eens voor verrassingen te staan. Toen we aanbelden bij Arnold Robert Saunders (32), was het Jonatan Bislip die opendeed (ze zijn huisvrienden). „Kom er in, zijn vrouw is net bevallen!"

Dat trof. Een fotoreportage van een zesuur-oude Antilliaanse baby is zowel voor de fotograaf als voor de ouders een buitenkansje. Ook de twee-jarige Robert bleek de belangstelling voor zijn nieuwe zusje te waarderen. Hij uitte dat met vriendelijke glimlachjes.

Arnold Saunders kwam tegelijk met Jonatan Bislip naar Nederland. Voor hem is de overgang moeilijker geweest. Zijn opgeruimde aard en zijn vermogen om altijd een lach tevoorschijn te kunnen toveren hebben hem daarbij geholpen. Maar gemakkelijk was het niet.....

„Die begintijd oei! Mijn eerste schip, waar ik als reparatiebankwerker heen moest, was uitgerekend de „Bow Queen" (De Bow Queen was een zuiger, die drie maanden op de zeebodem gelegen had. 't Was een verschrikkelijke troep op die boot). En dat midden in de winter, terwijl je zo uit de warmte kwam. Ijskoude handen, koude voeten..... Als er dan een vliegtuig overkwam, dan dacht ik: o, 'k wou dat ik er maar in zat.....! 'k Zal ook niet gemakkelijk de eerste oud-nieuwviëring vergeten. We hadden totaal geen kennissen. De mensen feestten in hun huizen. En wij liepen door Bolnes. Je mag het gerust weten, op de brug van de Boezemkade hebben we staan janken....."

„Waarom kwam je naar Holland?"

„Uit angst mijn baan te verliezen. Ik was op Aruba bediende in een gereedschappenwinkel. 's Avonds leerde ik voor bankwerker (hij liet verschillende getuigschriften zien). Maar het werk werd steeds minder."

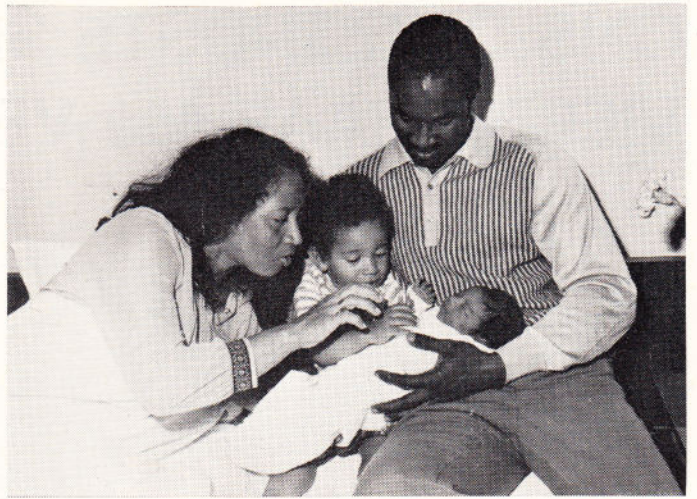
„Verlang je terug naar de Antillen?"

„Ja. 'k Heb het niet slecht naar mijn zin, hoor, dat niet. Wij werken leuk met elkaar. Maar dat klimaat hier en die nattigheid. Ik mis de zon en de zee. Dat kan je zo maar niet vergeten."

„Maar Holland heeft toch ook aantrekkelijke dingen?"

Zijn Antilliaanse vrouw, die vanaf het kraambed in de slaapkamer met kennelijk plezier het gesprek volgt, zegt lachend: „Ja, die blonde vrouwen, dat vinden ze toch zo prachtig. Ze komen niet uitgekoken!"

En Arnold liet weer een rij witte tanden zien. De baby was inmiddels zeven uur oud geworden. Zou ze ooit Aruba zien?



ONS DUIZENDSTE SCHIP VIERDE HAAR 10e VERJAARDAG

Tien jaar geleden, op 1 september 1962, werd ons bouwnummer 1000, het m.s. „Hollands Dreef” aan de opdrachtgevers overgedragen.

Ons roemruchte bouwnummer 1000, een bouwnummer om nooit meer te vergeten. Het betekende een hoogtepunt uit de veelbewogen geschiedenis van ons bedrijf. Het bereiken van het getal 1000, gecombineerd met het feit, dat dit bouwnummer toevallig het grootste schip zou worden dat ooit door Boele werd gebouwd, gaf aanleiding tot een manifestatie waarin iedereen betrokken werd.

Gedenkwaardig vooral was de tewaterlating op 17 mei 1962. Honderden genodigden en vele honderden belangstellenden overstroomden op die dag de werf. Een enorme tribune bood plaats aan de vele gasten. Op een nabij geplaatste muziek-ent blies „Excelsior” vrolijke klanken in de richting van de „Hollands Dreef” en op een ander punt stond het draaiorgel „de Pod” zijn best te doen om de stemming te verhogen.

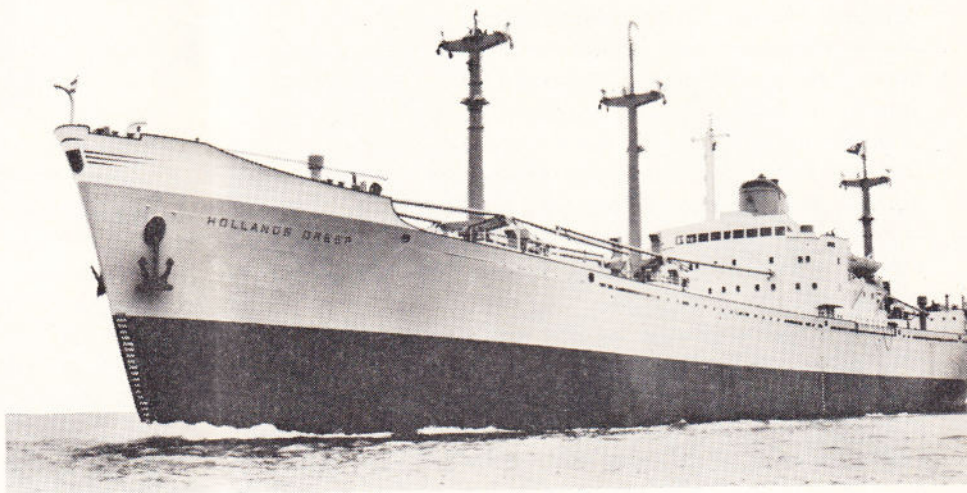
Na de tewaterlating een groots opgezette receptie in de kantine en een invasie van elf bestelwagens van De Bijenkorf, die pakketten aanvoerden om het personeel te verrassen. En dat was in een tijd, dat pakketten nog geen gemeengoed waren!

Ook de officiële proefvaart stond in het kader van de 1000ste. Als vertegenwoordiger van het personeel maakte de man met lootjesno. 1000, de heer P. Bode, de reis mee. Door de ondernemingsraad werd namens het personeel een zilveren gedenkplaat overhandigd, die nog steeds een ereplaatsje in de directiekamer heeft.

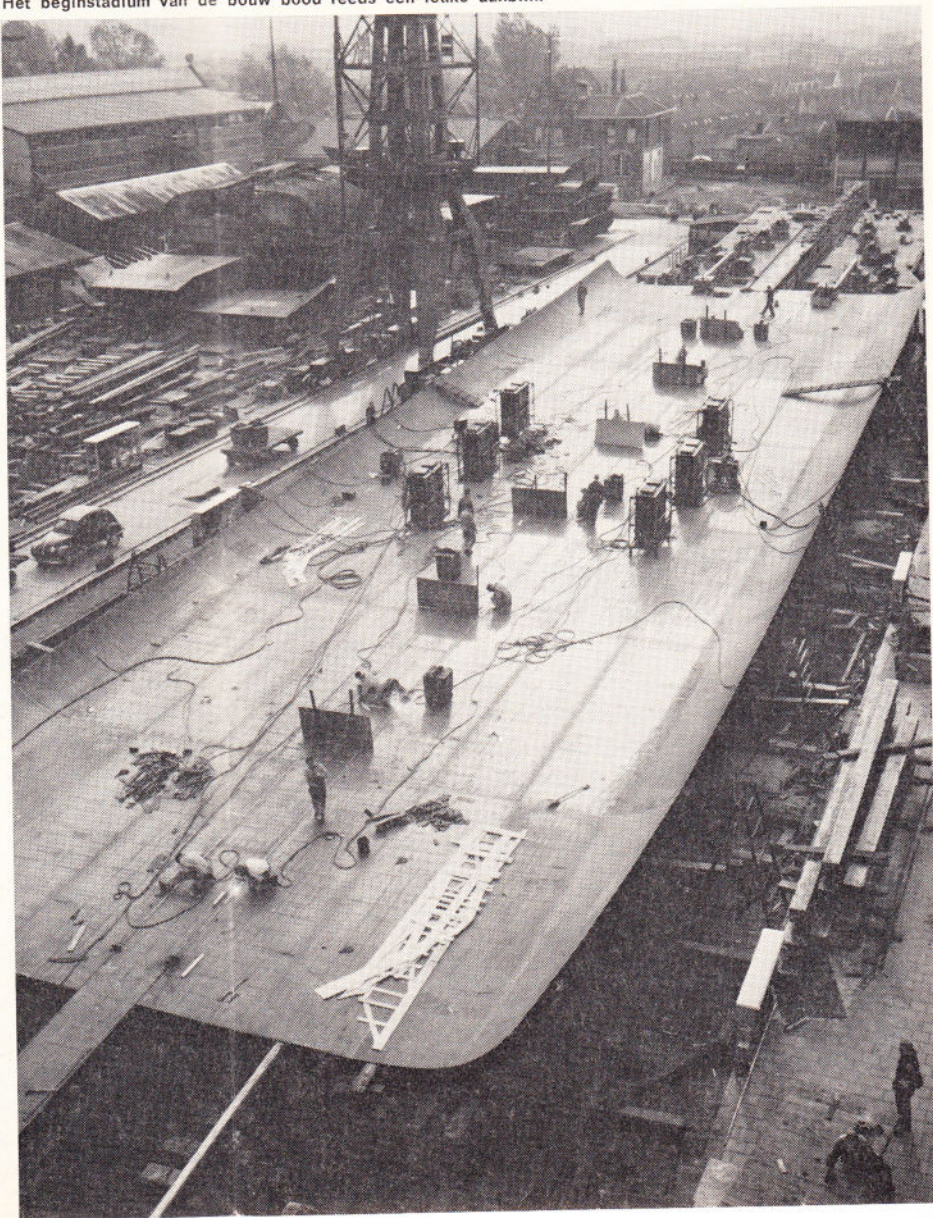
Het schip waarvan de bouw met zoveel feestgedruis gepaard ging, werd op 1 september 1972 10 jaar. Het dankt haar bestaan aan de Koninklijke Paketvaart Maatschappij te Amsterdam, die in 1957 besloot om activiteiten te gaan ontplooiën in de zogenaamde trampvaart. Trampvaart of wilde vaart, wil zeggen, dat de schepen geen vaste, geregelde lijndienst hebben. Ze zwerven over de wereldzeeën en pikken hun vrachten op, daar waar het te halen is.

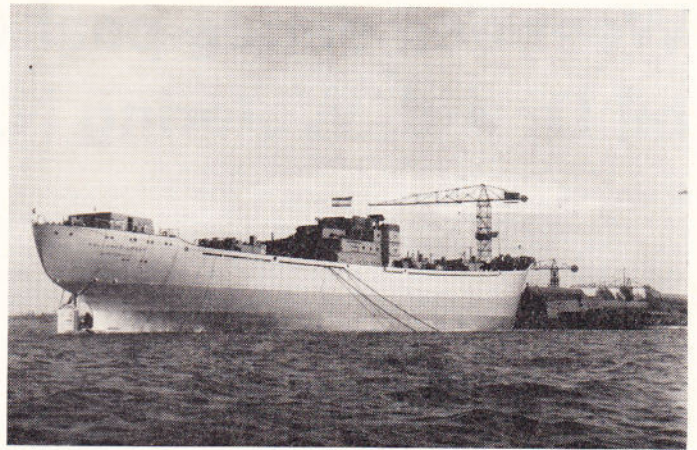
De K.P.M. besloot tot trampvaart over te gaan, omdat tengevolge van politiek-economische ontwikkelingen in Indonesië haar lijndiensten aldaar wegvielen. In de loop van 1958 werden twee 14.000 tons dw. trampschepen besteld, de „Hollands Duin” en de „Hollands Diep”. De opdracht voor een derde trampschip werd bij Boele geplaatst.

Om deze schepen te exploiteren richtte de K.P.M. op 7 maart 1961 de Hollandse Vrachtvaart Maatschappij op, waaraan in 1965 nog de „Hollands Burcht” en de „Hollands Brink” werden toegevoegd. Sedert de overdracht heeft ons bouwno. 1000 55 reizen volbracht naar de meest



Het beginstadium van de bouw bood reeds een leuke aanblik.





De tewaterlating betekende een hoogtepunt in Boele's historie. Honderden belangstellenden bevolkten de werf.

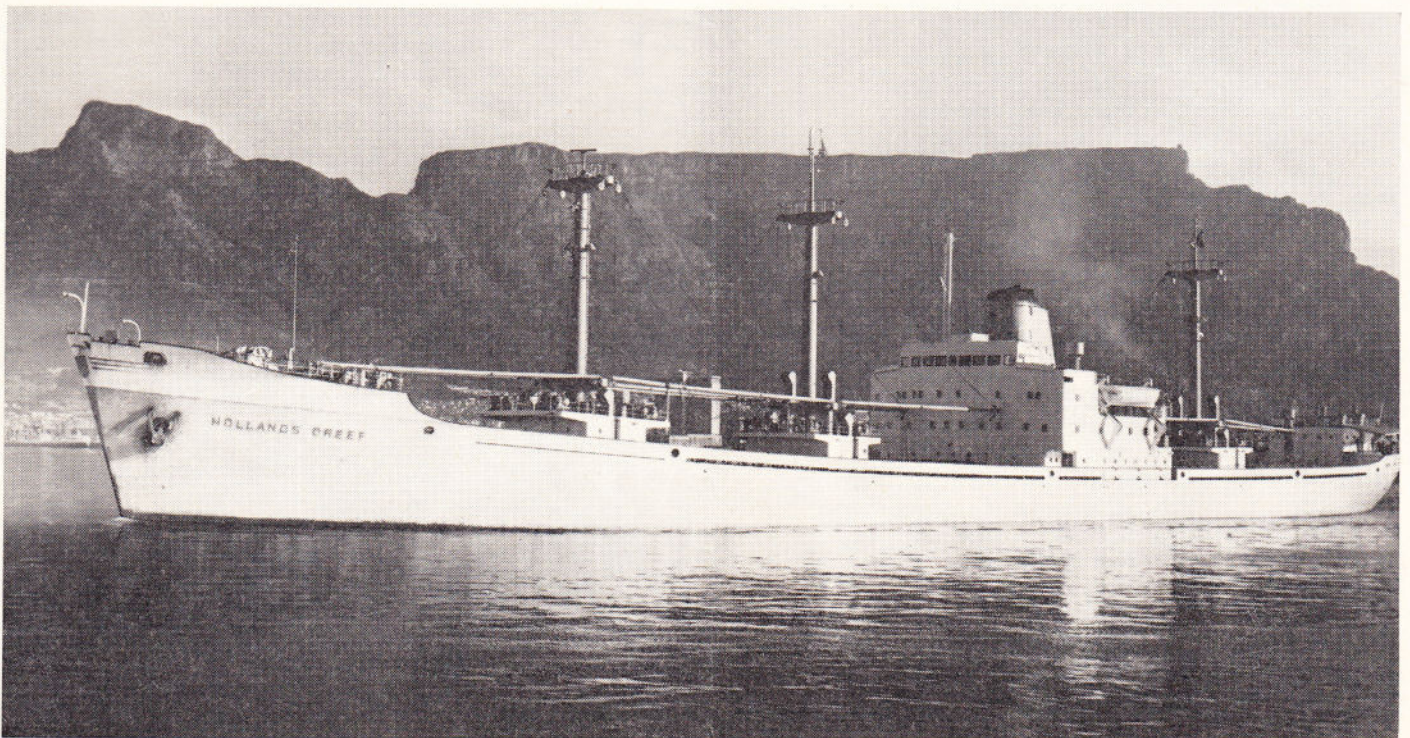
uiteenlopende havens. Aan de wilde vaart kwam een einde nadat de fusie van de N.S.M.-rederijen tot stand gekomen was. Dit had tot gevolg, dat de tramp- en tankvaartafdelingen van die rederijen in één werkmaatschappij werden verenigd onder de naam Holland Bulk Transport (opgericht 1 juli 1970). Hierdoor kreeg de „Hollands Dreef” in plaats van de gele schoorsteenkleuren een zwarte schoorsteen met de witte letters H.B.T. Bij deze nieuwe maatschappij werd de „Hollands Dreef” weer ingezet voor de lijnvaart.

Het laatste nieuws is, dat het schip begin april van dit jaar verkocht is naar Argentinië. Het schip werd herdoopt in „Patagonia Argentina” en werd in Hong Kong aan de nieuwe eigenaars overgedragen. Onder haar nieuwe naam vertrok ze op 19 april naar Yokohama.



De vlagwisseling op bouwno. 1000 werd verricht door de medewerker met administratieno. 1000, de heer P. Bode.

Hier vertrekt de „Hollands Dreef” uit Kaapstad, het meest zuidelijke punt van Afrika. Op de achtergrond de grote blikvanger van dat gebied: de Tafelberg.



Weer een eerste paal bij D. v. d. Wetering N.V.

't Is nog maar goed twee jaar geleden, dat op het complex aan de Johan Friso haven een eerste paal geslagen werd voor een nieuwe fabriekshal.

We zijn nu al aan de tweede eerste paal toe. Op woensdagmiddag 16 augustus vond dat feit plaats. Als gold het een prikker in de kaas, zo soepel gleed paal no. 1 de bodem in. Alleen de laatste meter ging centimeter voor centimeter.

Dit heikwerk is het begin van de bouw van een grote loods, waarmee D. v.d. Wetering N.V., al vrij spoedig na de verhuizing, gaat uitbreiden teneinde

a. ruimte te scheppen voor de opslag van onderdelen van de diverse fabrieken waarvoor D. v.d. Wetering N.V. de vertegenwoordiging heeft alsmede opslag van onderdelen van scheepsmotoren waarvoor Boele's Scheepswerven en Machinefabriek N.V. reparatie-licenties heeft afgesloten.

b. ruimte te scheppen voor de opslag van onderdelen van rederijen waarvoor zowel D. v. d. Wetering N.V. als Boele's Scheepswerven en Machinefabriek N.V. regelmatig repareren.

De afmetingen van de loods worden 85.00×25.00 meter. De hoogte tot de spanten is 7.50 meter, de hoogte tot de nok 10.00 meter. Een niet kinderachtige opzet dus, als U bedenkt, dat de eerste loods „slechts" 60×31 meter is. Voorlopig komt er één bovenloopkraan met een hijscapaciteit van 5 ton in, maar de mogelijkheid is „ingebouwd" om eventueel een tweede bovenloopkraan van 5 ton te installeren, zodat het totale hijsvermogen op 10 ton komt.

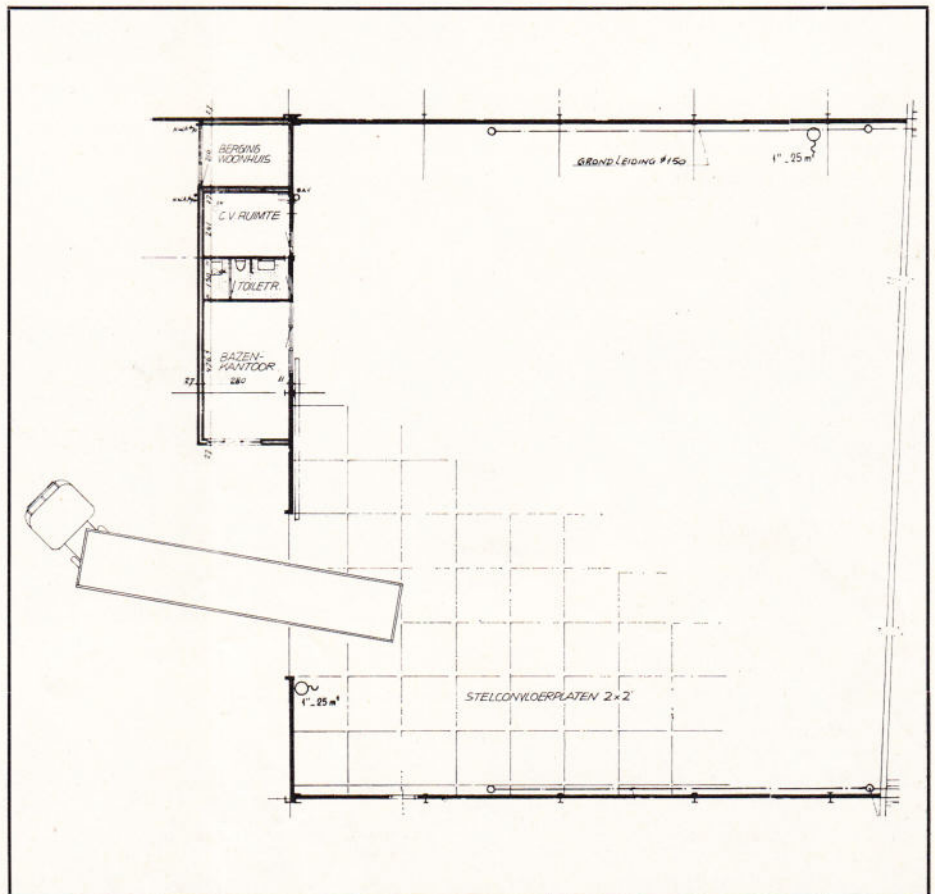
De loods zal een kantoorruimte met toilet en een verwarmingsruimte bevatten. Vlak bij de loods komt een dienstwoning.

De bouw van de loods is opgedragen aan Aannemingsbedrijf J. K. Simon te Schiedam. Het staalwerk wordt in ons eigen bedrijf vervaardigd.



De heren E. de Jongh en C. Groen kijken met bezorgde blikken naar de akrobaat, die langs de eerste paal naar boven gehesen wordt.

Plattegrond van het voorste gedeelte van de loods.



De leerschool groeide uit haar voegen



Onze bedrijfsscholen werden tot voor kort bemand door 38 jongens, te weten 17 scheepsbouwers, 17 machinebouwers, 3 lassers en 1 schilder.

Er bleek dit jaar grote belangstelling voor onze bedrijfsscholen te bestaan, ongeveer 60 jongens zijn in dienst getreden. De juiste getallen zijn op dit moment nog niet bekend, maar ruwweg ziet de verdeling van die zestig nieuwkomers er zo uit: 30 scheepsbouwers, 20 machinebouwers en 10 lassers.

Het totaal is dus nu op ruim honderd jongens gekomen. Deze gang van zaken roept natuurlijk ook problemen op. Eén ervan is de huisvesting. Een oplossing werd gevonden door een flink gedeelte van de scheepsbouwloods aan de rivierzijde daarvoor te benutten.

De 17 scheepsbouwers, die hun tweede jaar ingegaan zijn, hebben hier nu een goed onderdak gevonden.

Als u het hogerop zoekt...

De nieuwste aanwinst voor onze bedrijfsuitrusting is een ongewone verschijning voor onze werfogen. 't Is een truck, waarmee je door middel van een zwenkboom een hoog gelegen punt kunt bereiken. Mits U niet hoger wilt dan 15.5 meter, want dat is zijn maximale werkhoogte.

Aan het eind van de boom zit een werkplateau, plaats biedend aan twee man. Aan het plateau bevinden zich drie stuurknuppels waarmee je de boom elke gewenste richting kunt laten uitgaan en elke gewenste hoogte tot 15.5 m. kunt bereiken.

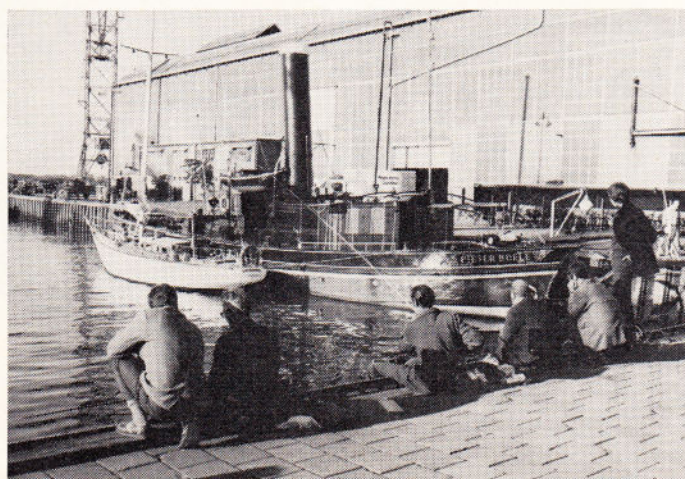
Voordat met de boom gemanoeuvreed wordt, wordt aan elke zijde van de truck een steunpoot uitgezet, die het geheel

een veilige basis geven.

't Is duidelijk, dat deze hoogwerker, zo, luidt de naam voor een dergelijke truck, goede diensten kan bewijzen bij werkzaamheden, die op een zekere hoogte verricht moeten worden. De hoogwerker zal ook geschikt gemaakt worden om hem eventueel in scheepsruimen te plaatsen, indien werkzaamheden onderdeks, b.v. aan luiken, verricht moeten worden.

Een grote aanwinst betekent deze hoogwerker echter ook voor de bedrijfsbrandweer. Eventuele branden kunnen dan vanaf hoogte (doorgaans het meest overzichtelijk) bestreden worden.

En dan kunt U er thuis het plafond niet witten, maar dan moet U een bonnetje vragen aan de heer Geutjes.



Late berichtgeving over de hengelsport

We kunnen ons voorstellen, beste hengelaars, dat U tevergeefs uitgezien hebt naar de uitslag van de jaarlijkse hengelvijdsport, die op 28 juni door onze hengelsportvereniging werd georganiseerd. Onze vorige uitgave zat zo propvol, dat we helaas verstek moesten laten gaan.

Hier gaan we dan:

1 G. Harreman	430 gram	10 J. Schop	140 ..
2 A. J. Kooijman	350 ..	11 S. Liedorp	140 ..
3 H. Lichaam	350 ..	12 H. Vlasblom	130 ..
4 J. Leentvaart	335 ..	13 J. Rijkeboer	125 ..
5 P. Versluis (jr.)	255 ..	14 W. Welie	115 ..
6 G. Malinka	250 ..	15 B. v. Driel	100 ..
7 P. Versluis (sr.)	150 ..	16 P. v. Veen (jr.)	80 ..
8 F. Verveer	150 ..	17 P. Rijdsijk	80 ..
9 R. v. Dulken	140 ..		

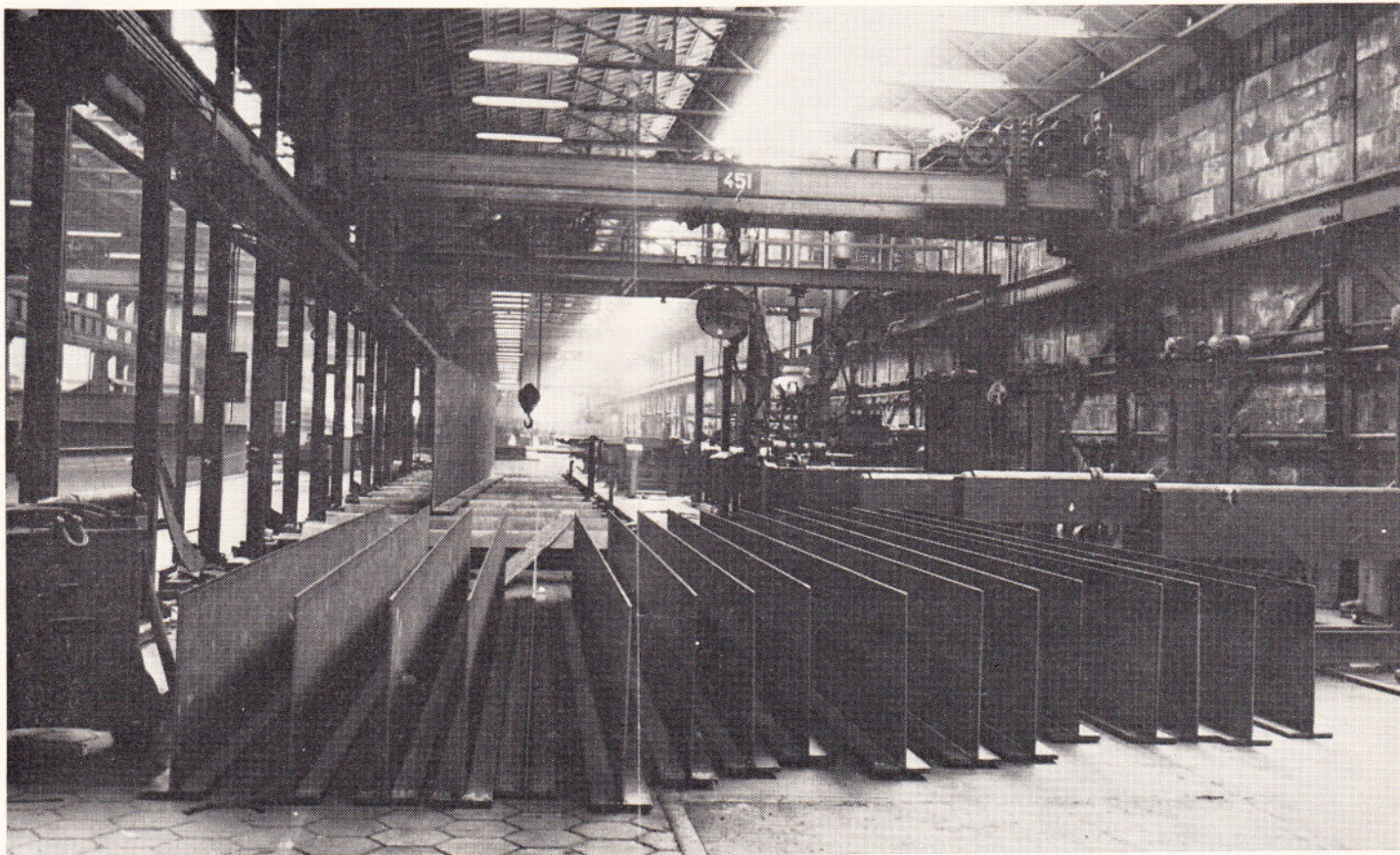
De deelname was iets minder groot dan het vorige jaar. Ook de vangsten waren wat minder. Van de 58 deelnemers waren er niet minder dan 35, die geen schub vingen. Maar ook dit jaar was het toch weer een gezellig gedoe op de werf.

De lasstraat van de NCM

Wellicht zult U in de scheepsbouw wel eens gehoord hebben van „een straat maken”, wanneer er veel onderdelen allemaal eender uitgevoerd moeten worden. Er worden dan verschillende bewerkingen achter elkaar in één en dezelfde ruimte uitgevoerd, b.v.: voor de vervaardiging van veel gelaste dwars- of langsdragers. Dit geval deed zich voor bij ons Bouwno 1046, de ponton die op nieuwbouwstelling I gebouwd is en waar veel dwars- en langsdragers dezelfde afmetingen hadden. Daar dit bouwno. een uiterst korte bouwtijd had, was

er vanzelfsprekend geen gelegenheid in onze loodsen om zo'n straat te vormen. Vandaar dat gebruik gemaakt is van de lasstraat van de Nederlandse Constructiebedrijven en Machinefabriek te Delft, waar zo'n straat speciaal is ingericht voor het maken van profielen, waar wij er veel van nodig hadden. Deze lasstraat is een volledig geautomatiseerde installatie. De straat bevindt zich in een hal, buiten deze hal is de materiaalopslag. Via een magneet kraan wordt het materiaal (de platen)

De lasstraat van de NCM - Delft. Vooraan staan profielen van de 1046



te Delft

naar een droogoven gebracht, waar de platen gedroogd worden.

Vandaar gaan ze naar de staalslengerinstallatie en weer via een magneetkraan worden ze naar binnen gebracht en op de tafel van de autogene brandmachine gelegd, alwaar de platen en strippen worden gebrand. (lijfplaten en gordingen).

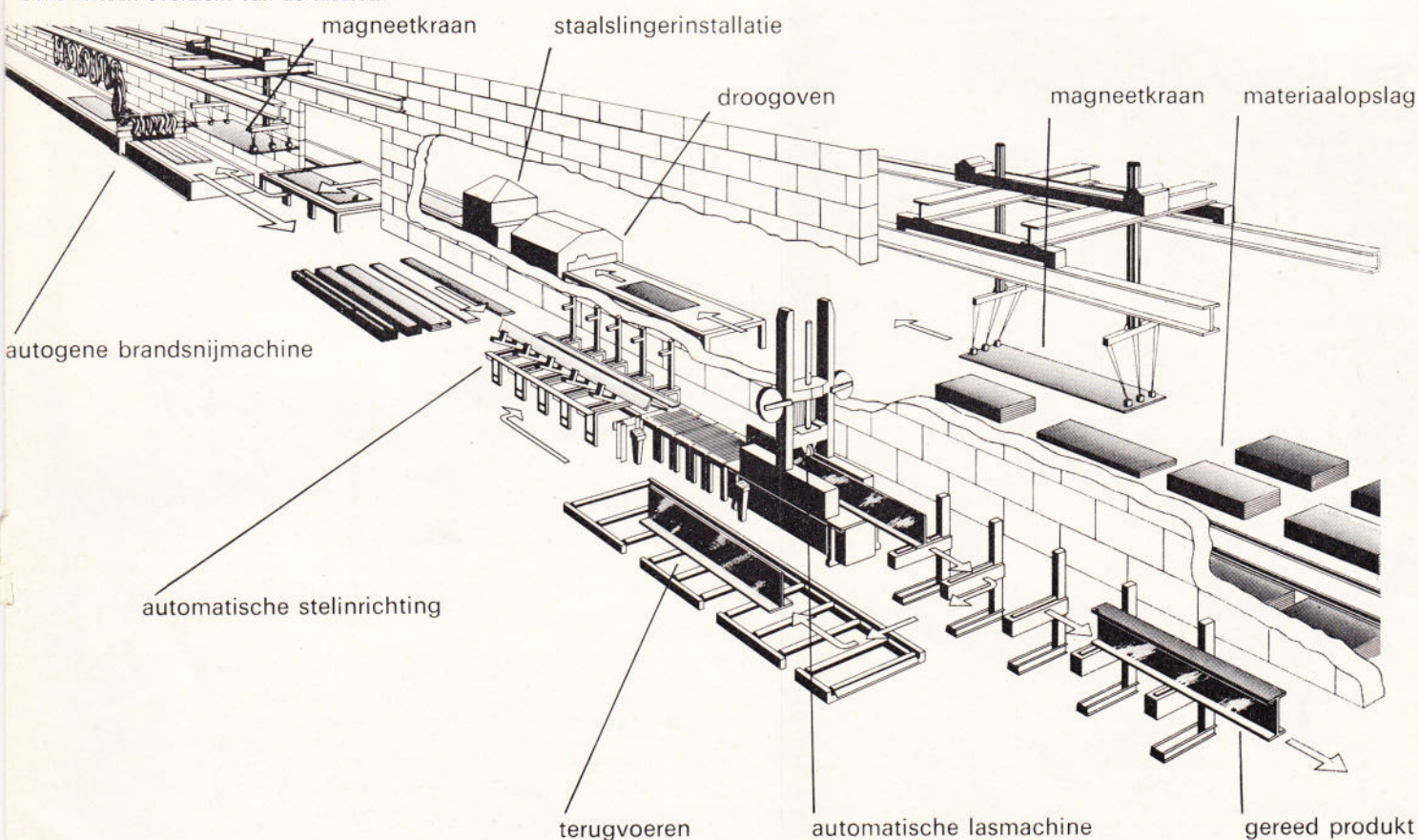
Hierna wordt het gebrande materiaal naar een buffer-ruimte gebracht en vandaar op de automatische stelinrichting geplaatst. Hier worden de lijfplaten op de gor-

dingen afgesteld. Na dit afstellen worden de combinaties door de automatische lasmachine gevoerd.

Wanneer de vervaardigde profielen aan twee zijden een gording krijgen worden ze weer met een magneetkraan naar de automatische afstelrichting gebracht en nogmaals door de lasmachine gevoerd.

Met dit systeem is het dus mogelijk profielen van diverse afmetingen snel te vervaardigen, waarvan veel werven in het Waterweggebied dan ook een dankbaar gebruik maken.

Schematisch overzicht van de lassraat



Onderlinge competitie 1972

Uitslagen

Lasloods—Koperslagerij 0—5 (Lasl. N.O.)
Koperslagerij—Combinatie 5—0 (Comb. N.O.)

Eindstanden

Mach. Fabriek 10—17 (Kamp.)
Koperslagerij 10—15
Scheepsbouw 10—9
Combinatie 10—8 *
Lasloods 10—5 *
Administratie 10—2

* 2 punten in mindering gebracht.

Zomeravond competitie

Eindstanden

Afd. A		Afd. B	
v. Dam 1 (Kamp)	10—15	Boele 2 (Kamp)	10—16
Boele 1	10—14	Matab Smit	10—13
Verolme	10—11	Koutstaal	10—10
Contact 1	10—11	P.T.T.	10—9
v. Splunder 1	10—5	Gr. e/v. Vliet	10—7
Schram (Degr.)	10—4	Nugteren (Degr.)	10—5
Afd. C		Afd. D	
Onderwijzers (Kamp)	10—16	Gem. Pers. (Kamp)	12—22
v. Splunder 2	10—14	Gusto	12—16
Pols	10—12	Bakker	12—13
Ridderhof	10—10	v. Dam 2	12—10
de Veer (Degr)	10—3*	Boele 4	12—8
Boele 3	10—3	Politie	12—7*
		Contact 2	12—6

* 2 punten in mindering gebracht



De kampioensploeg van Boele II.

PERSONALIA

Jubilea

25-jarig dienstverband

22-9 H. van Rees, draaier
29-9 F. F. Singewald, elec. lasser

Promotie

1-8 R. J. M. Horsten, assistent bedrijfs-leider afd. Scheepsbouw

In dienst getreden zijn

24-7 C. de Geus, hulp-ijzerwerker
31-7 J. van Buren, I.I. metaalbew. i.d. Scheepsbouw
P. A. van Rij, I.I. metaalbew. i.d. Scheepsbouw
A. Vrijenhoek, I.I. mach. bankwerker
F. H. Haaksema, I.I. metaalbew. i.d. Scheepsbouw
L. Hoogstad, I.I. metaalbew. i.d. Scheepsbouw
A. J. Offermans, I.I. metaalbew. i.d. Scheepsbouw
L. Reijerkerk, I.I. elec. lasser
W. F. Rosenbrand, I.I. elec. lasser
A. Verveer, I.I. mach. bankwerker
J. C. de Waardt, I.I. metaalbew. i.d. Scheepsbouw
J. E. de Roo, elec. lasser
G. van Breeden, elec. lasser
F. C. Ipskamp, hulp ijzerwerker
J. J. de Boer, magazijnbediende
J. Bontes, hulp bankwerker
J. A. Amaro Belgado, I.I. metaalbew. i.d. Scheepsbouw

A. Azevedo, elec. lasser
1-8 B. J. A. Hollander, jongste medew. rekeningenafd.
M. R. Wagenaar, praktikant werktuigbouw
7-8 M. Camon Fuentes, elec. lasser
A. de Ronde, I.I. metaalbew. i.d. Scheepsbouw
A. van Mullem, I.I. mach. bankwerker
G. D. Verheij, I.I. mach. bankwerker
W. Maris, I.I. mach. bankwerker
J. T. Oosterhof, I.I. metaalbew. i.d. Scheepsbouw
K. Sloof, I.I. mach. bankwerker
J. L. Verhoef, I.I. metaalbew. i.d. Scheepsbouw
F. N. Schoenmaker, praktikant werktuigbouw
F. J. Parrin, praktikant werktuigbouw
J. H. van Osnabrugge, praktikant werktuigbouw
11-8 J. Pascual Degracia, elec. lasser
J. Ruiz Peruyera, elec. lasser
J. A. Osorio Fernandez, elec. lasser
J. Otero Fernandez, stellingmaker
F. Morales Durau, elec. lasser
I. Dominguez Cardenas, elec. lasser
V. Bolea Moliner, elec. lasser
J. Repiso Rodriguez, elec. lasser
E. Benito Peña, elec lasser
I. Iglesias Fernandez, elec. lasser
J. A. Delgado Coria, elec. lasser
M. Garcera Plá, elec. lasser
J. Carrasco Diaz, elec. lasser
S. Ingelmo Rodilla, elec. lasser

14-8 J. A. G. v.d. Linden, I.I. lasser
J. Wiersma, elec. lasser
A. Bode, praktikant werktuigbouw
A. H. Andriese, I.I. mach. bankwerker
W. Otterspeer, I.I. mach. bankwerker
C. de Snoo, I.I. mach. bankwerker
L. de Waard, I.I. mach. bankwerker
R. W. Dias, I.I. mach. bankwerker
C. H. Noordijk, I.I. mach. bankwerker
G. Bonefaas, I.I. lasser
J. J. N. Heijnemans, I.I. metaalbew. i.d. Scheepsbouw
J. J. Boxma, I.I. metaalbew. i.d. Scheepsbouw
J. Visser, I.I. bankwerker
P. A. van Wingerden, elec. lasser
M. J. Vos, I.I. metaalbew. i.d. Scheepsbouw
J. A. Maat, I.I. metaalbew. i.d. Scheepsbouw
J. J. A. Guldemeester, I.I. metaalbew. i.d. Scheepsbouw
A. het Jonk, I.I. metaalbew. i.d. Scheepsbouw

Terug uit militaire dienst

14-8 F. W. Rombout, hulp bankwerker

De dienst verlaten hebben

14-7 J. A. Sobrino Codesal, scheepsbeschieter
R. Morrazo Romero, hellingschipper
D. J. Johnston, bankwerker
27-7 J. Cerdeiro Dourado, stellingmaker
31-7 J. A. A. Brouwer, jongste medew. rekeningenafd.
2-8 J. A. Vigo Lago, hulp ijzerwerker
3-8 J. Garcia Dominguez, elec. lasser
J. Couto Torres, stellingmaker
7-8 F. Labajos Cosme, elec. lasser
11-8 J. J. Zwaard, koperslager
D. Brew-Daniëls, bankwerker
mevr. M. W. v. Zeland-Burgerhout, typiste/telexiste
A. Señorís Malvarez, transporteur
K. W. Siertsema, elec. lasser

Overgeplaatst naar D. v. d. Wetering N.V.

4-8 T. Pijpers, mach.bankwerker/instrukteur

Voor eerste oefening naar militaire dienst

4-8 E. Garcia Doval, elec. lasser

Geboren

14-7 Olga, dochter van de heer en mevrouw Cabrera-Bailon.
15-7 Edwin, zoon van de heer en mevrouw Oostdijk-van Dam.
19-7 Maria de la Pasion, dochter van de heer en mevrouw Rojas-Alaminas.
22-7 Coryan Hendrik Wouter, zoon van de heer en mevrouw Kooiman-Snel.
24-7 Jean Jacob Cornelis, zoon van de heer en mevrouw Haasdijk-Langeveldt.

Gehuwd

10-7 de heer J. L. Hernandez Perez met mej. D. Quillis de Rueda.
20-7 de heer P. L. Hensen met mej. J. N. M. van Wingerden.
25-7 de heer A. A. Zamacola Monis met mej. M. Perea Gonzalez.
28-7 de heer H. Rijkeboer met mej. S. H. Blok.