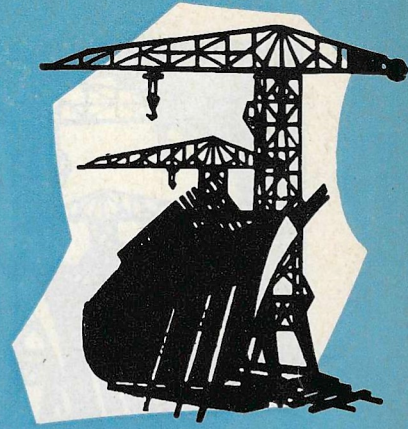
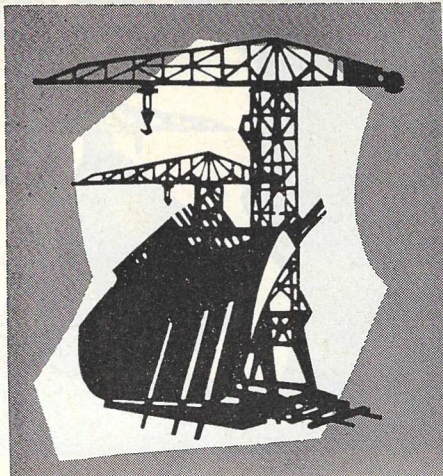


# Boele-nieuws

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





## Boele-nieuws

Uitgave ten dienste van het personeel van

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

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

**Scheepsreparatiebedrijf  
de Jong B.V.  
Schiedam**

### Hoofdredakteur:

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

### Redaktiekommissie (alf.)

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

Kopij inleveren voor de 15e van elke maand

*Het volgende nummer verschijnt in de eerste week van november.*

### BIJ DE VOORPLAAT:

Op 5 sept. 1975 vertrok de „Ocean Builder I” naar de R.D.M. en „nam” voorspoedig de bruggen.

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

Druk:

*Benedictus - N.D.U. - Rotterdam*

# Wereldrecord met twee verlengingen

Het is al weer ruim vier jaar geleden, dat we een verlenging van een zeeschip uitvoerden. Het was het m.s. „HOEGH BISCAY”, dat als laatste van een serie van 4 „Hoegh”-schepen door ons met 22 meter werd verlengd.

Vier jaar geleden. Sinds die tijd staat op onze lijst van verlengde zeeschepen het trotse getal van 57. We geloven stellig, dat Boele met dit aantal wereldrecordhouder is. Te bewijzen is het niet natuurlijk. Maar om het bewijs te leveren, dat onze bewering **niet** waar is, zal ook niet meevallen. Want wie weet een werf te noemen, die in aanmerking zou kunnen komen om ook maar van 57 te komen?

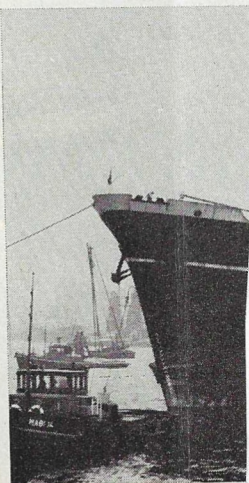
Met het boeken van de opdracht tot het verlengen en verbouwen van twee Engelse veerschepen hebben we ons wereldrecord weer wat scherper gesteld en ons uitzicht op een jubileumaantal begint een wat hoopvoller aanzien te krijgen. Als we de 75 halen zouden we toch eigenlijk weer eens een feestje moeten bouwen. We zullen 't er eens over hebben.

Eigenlijk zou de K.N.S.M. of zo dan weer eens het heldere idee moeten krijgen om een hele stoot schepen tegelijk te laten verlengen. Net als in 1966 toen



*Drukte in de scheepsbouw  
(Nov. 1966).*

*Zo moesten we in 1961 de  
(foto onder), voorschip na  
sectie aan voorschip bouw  
afbouw in Gemeentedok.*



# scherper gesteld

grote routine uitvoerden, omdat onze prijs goed was en omdat we de reputatie hebben om levertijden ook werkelijk aan te houden.

De directie was — begrijpelijk — verguld met zo'n unieke opdracht en meende het gehele personeel mee te moeten laten delen in de vreugde. Met spoed moesten derhalve 1500 monsterflesjes jonge klare op de kop getikt worden om die — bij wijze van oorlam — aan het personeel uit te reiken.

Dat viel niet mee. Heel Schiedam werd afgebeld, maar niemand kon op stel en sprong 1500 flesjes leveren. Toch lukte het. In Nieuw Venneep bleek de

stokerij Wijnand Focking ons te kunnen helpen. Leuke flesjes waren het met de letters WF erop. Minder leuk was het toen de directie informeerde waarom we Wilton Fijenoord op de flesjes hadden laten zetten! Maar ja, 't smaakte er niet minder om.

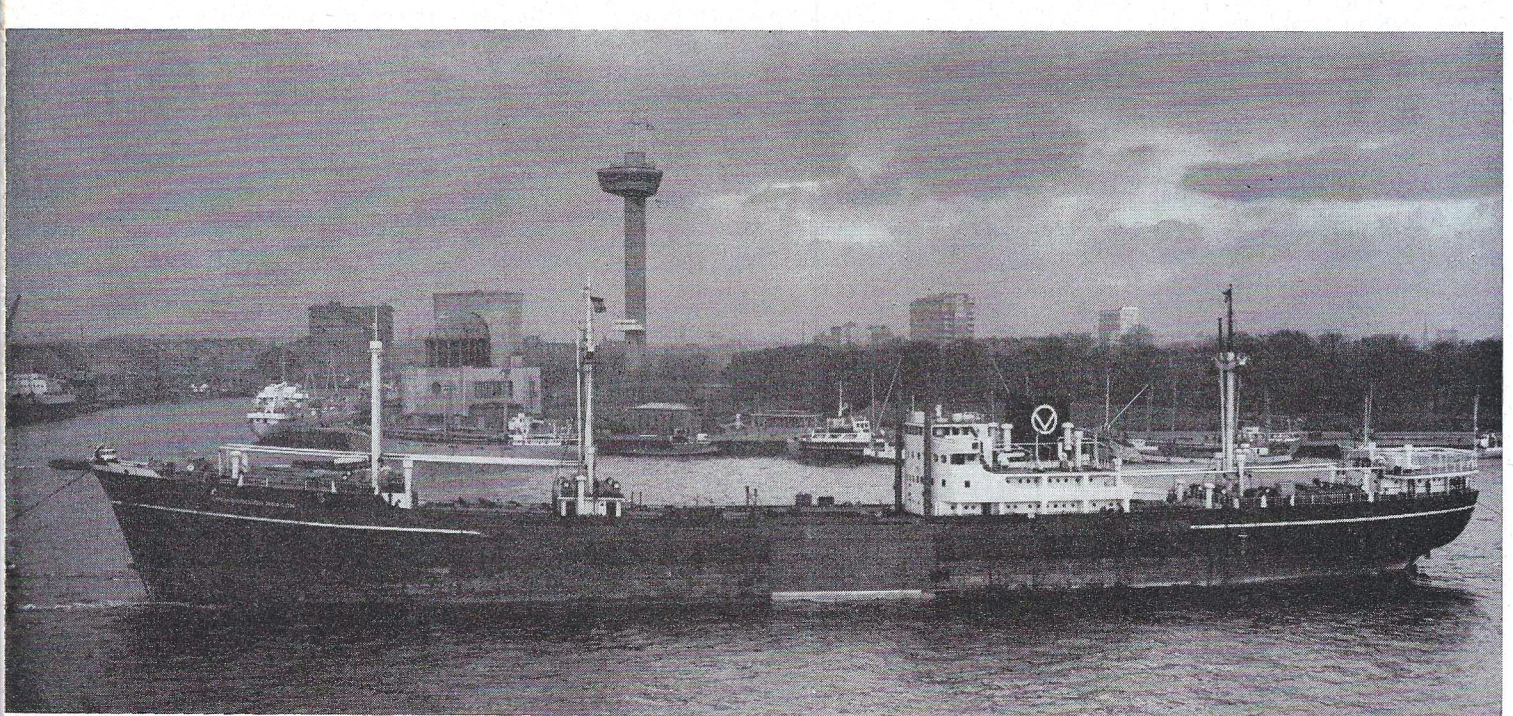
Het aantal verlengingen zal in 1976 dus 59 bedragen. In totaal zullen we dan een lengte van  $\pm$  650 meter tussengebouwd hebben. Gemiddeld dus ongeveer 11 meter per schip. Let wel, dat we nu uitsluitend gesproken hebben over zeeschepen. Zouden we de afdeling binnenvaart ook in onze beschouwingen betrekken, dan mag u nog eens 300 meter erbij tellen. Want na de oorlog hebben we ook nog 29 binnenschepen van een nieuw middenstuk voorzien.

Het verlengen van zeeschepen spreekt wat meer tot de verbeelding dan binnenschepen, omdat het uit elkaar trekken van zo'n groot schip spectaculair-

der is en meestal ook gecompliceerder.

Tegenwoordig zijn we heel wat beter uitgerust dan een vijftien jaar geleden. Ten tijde dat we de „Crowborough Beacon” verlengden, hadden we nog niet eens een dok. Dat was in 1961. We waren toen nog aangewezen op het gebruik van de Gemeentedokken in Rotterdam. Achteraf gezien was het een doffe ellende, maar toen wisten we niet beter. Het schip werd in een Gemeentedok doorgesneden, het voorschip ging naar de werf en werd op de helling aan de middensectie gebreed, het achterschip kwam naar de werf om provisorisch gekoppeld te worden, vervolgens met de hele handel weer terug naar het Gemeentedok.

Ja, bij velen van ons roepen die verlengingen herinneringen op en om nog meer herinneringen bij U op te laten wellen, geven we U hieronder de hele reeks tot nu toe verlengde zeeschepen in chronologische volgorde



## Bij Boele's Scheepswerven verlengde zeeschepen in chronologische volgorde

1951	Fiducia N. Yarvic	1962	Crowborough Beacon	1967	Pericles Ganymedes	1969	Echo Suffolk Aristoteles Ulysses Hercules Hermes Palamedes Socrates Sussex
1952	Spes Fredor	1963	Ivinghoe Beacon Steven			1970	Beaveroak Churruca Cervantes Nordfarer Hoegh Belle Hoegh Banniere Hoegh Benin Hoegh Biscay
1955	Tanny Alfred Plym	1964	Fairhead Hereford Beacon Macauley				
1956	Adara	1965	Rubistar				
1959	Pr. Willem George Fr. Prins Willem V Nyon	1966	Asp Bodil Schmidt Medon Sinon Thackeray Theron				
1960	Prins Casimir Prins Willem II						
1961	Fredrik Ragne			1968	Bongo Apollo		

# EEN ZELDZAAM KARWEI

## Het repareren van een banaan en een katterug

In juli werd de gastanker „Fritz Haber” aangevaren in de haven van Zeebrugge. Fritz lag rustig aan een kade gemeerd. De rust werd verstoord door een mammoettanker, die zijn neus in Fritz' rechterflank duwde. De huid werd nagenoeg doorboord en ook aan bakboord ontstond schade doordat de meerpalen in de huid gedrukt werden.

In de nacht van 18 op 19 juli werd het schip in ons dok II drooggezet. Met behulp van een laser-instrument (optisch meetinstrument, waarmee door middel van hoogfrequente lichtstralen metingen verricht kunnen worden) en de gebruikelijke zichten kwam aan het licht, dat het schip een katterug van ca. 8 cm. opgelopen had en dat het bovendien naar stuurboordzijde ca. 10 cm. doorgeknikt was. Een banaanvorm dus.

We kregen van de rederij opdracht om zowel de banaan als katterug uit de wereld te helpen. Een niet alledaags karwei, dat in eerste instantie bestond uit het met

8 cm. omhoog brengen van het voorschip en tevens het naar links terugduwen over 10 cm.

Boele's denkhoofden beraamden het volgende plan:

1. we zetten pompen onder het voorschip (7 van 100 ton) en plaatsen die pompen op rolletjes (worden in de lasloods gebruikt bij het transporteren van zware secties).
2. we monteren onze 500 tons tewaterlatingspomp zodanig tegen het schip, dat hij het voorschip naar links kan wegduwen. De zeven pompen van 100 ton rollen automatisch mee.
3. we snijden de constructiedelen ter plekke van de aanvaringsschade door, zodat het voorschip „wegschuifbaar” en „optilbaar” wordt.

't Was allemaal schitterend uitgekiend en ... ook de operatie zelf liep perfect. Spannend was het wel natuurlijk. Vooral toen een slang van de grote pomp het

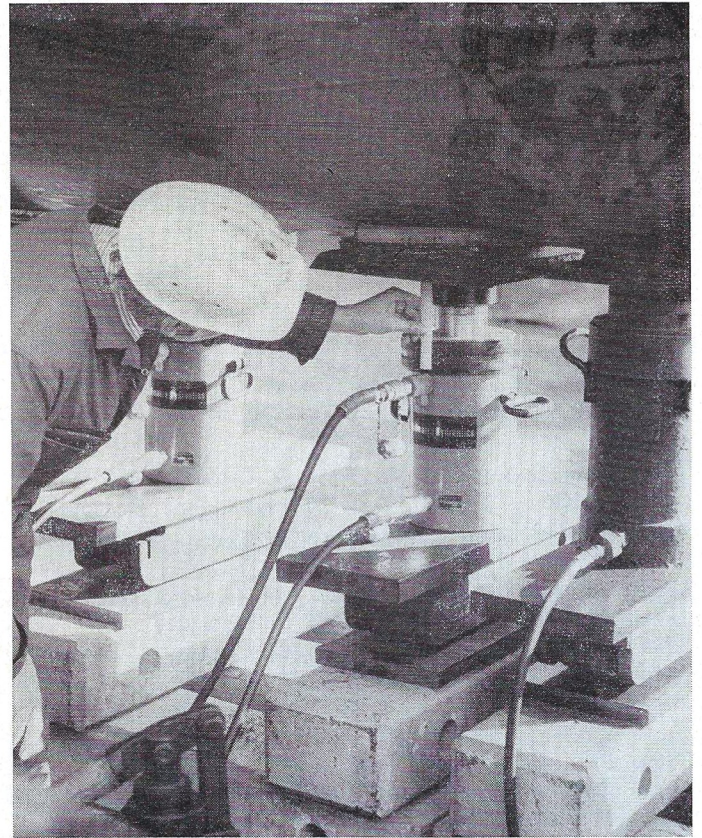
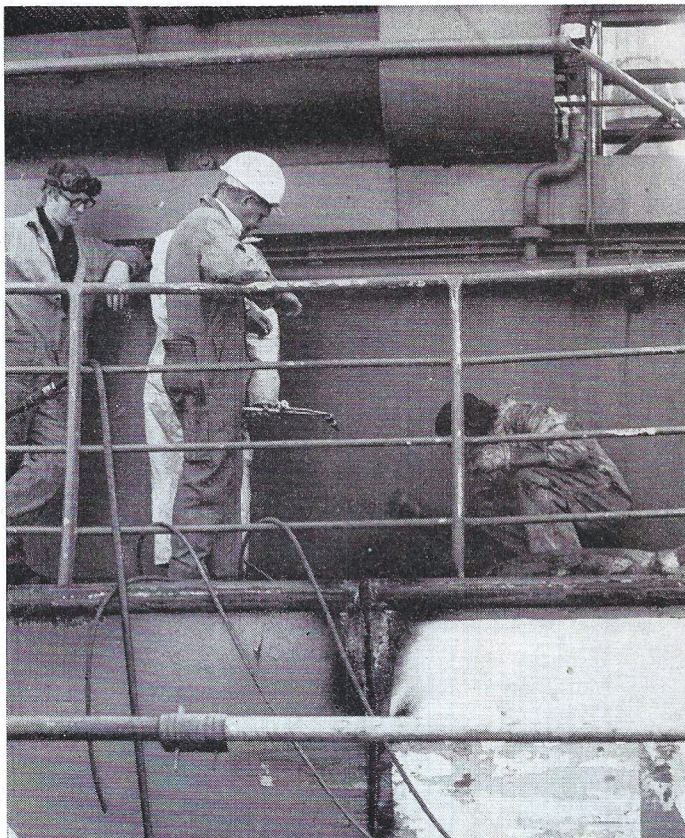
begaf. Het voorschip was toen al enkele centimeters weggeduwd en gleed prompt weer terug naar zijn „ouwe plekkie”. Toen de slang vernieuwd was, waren er geen problemen meer.

Na de wegschuif-optil-operatie kon de eigenlijke reparatie beginnen. Schade wegbranden, nieuwe sectie plaatsen en zo.

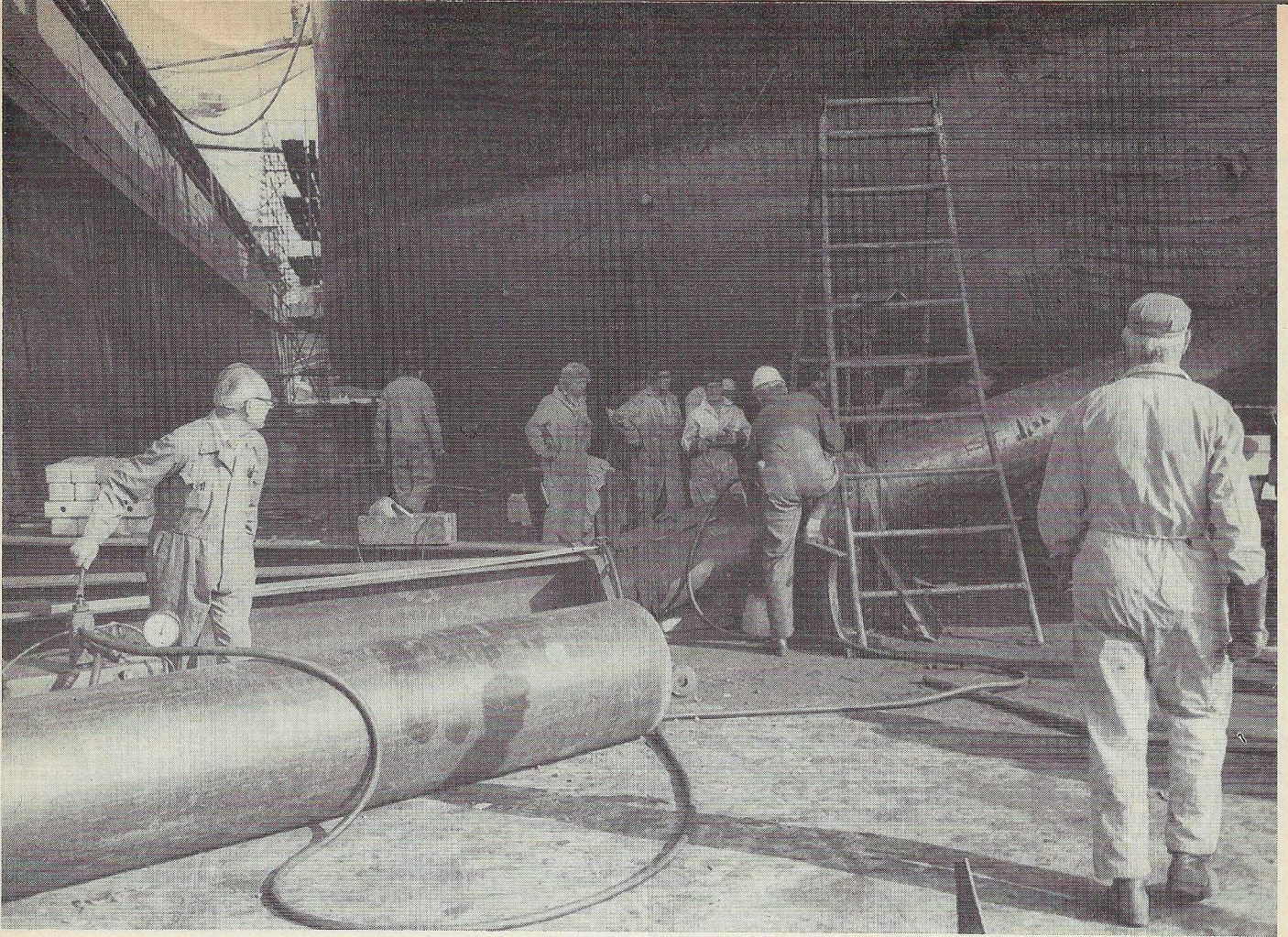
De Fritz Haber vaart al lang weer darterl op de wereldzeeën en zingt een meeslepend lied:

*Ik kan weer lachen, gieren, brullen  
Dat dank ik aan die Boele-knullen  
Dat zijn beslist geen grote nullen  
Noch ondermaatse scheepswerfprullen  
Ze werken daar met goeie spullen  
Staan niet permanent te lullen  
't Was voor mij om van te smullen  
en ik kan u wel onthullen  
dat mijn neus van pret zal krullen  
als nog vele schepen Boele's dokken  
vullen zullen.*

Constructiedelen werden doorgebrand.



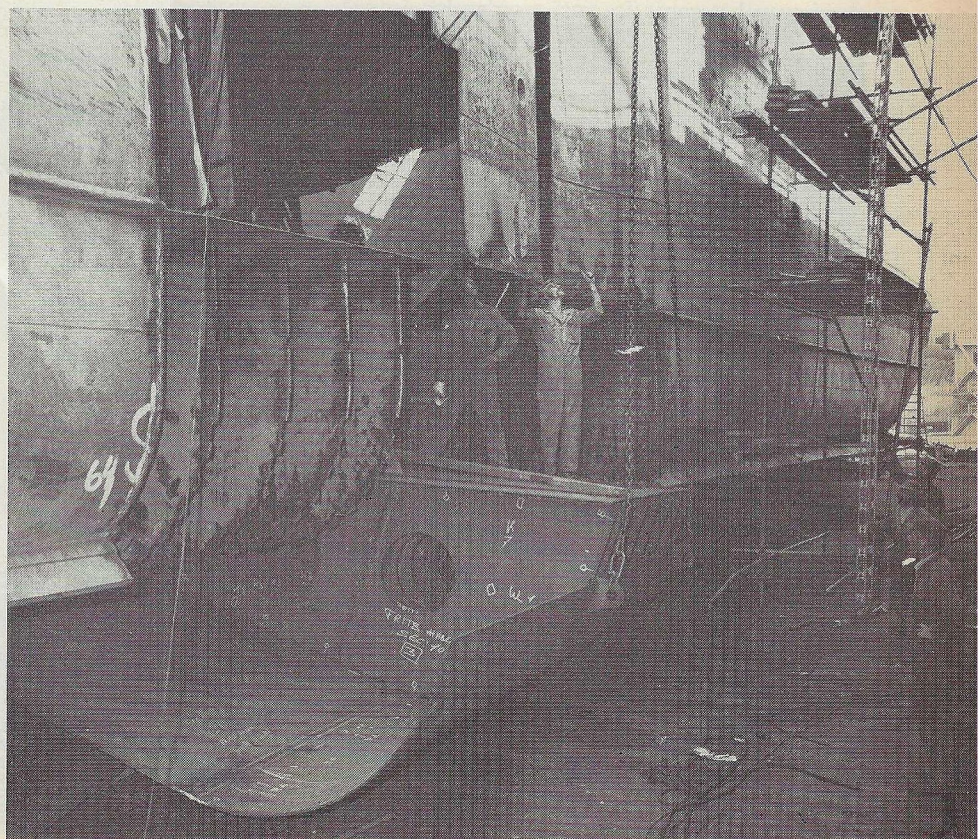
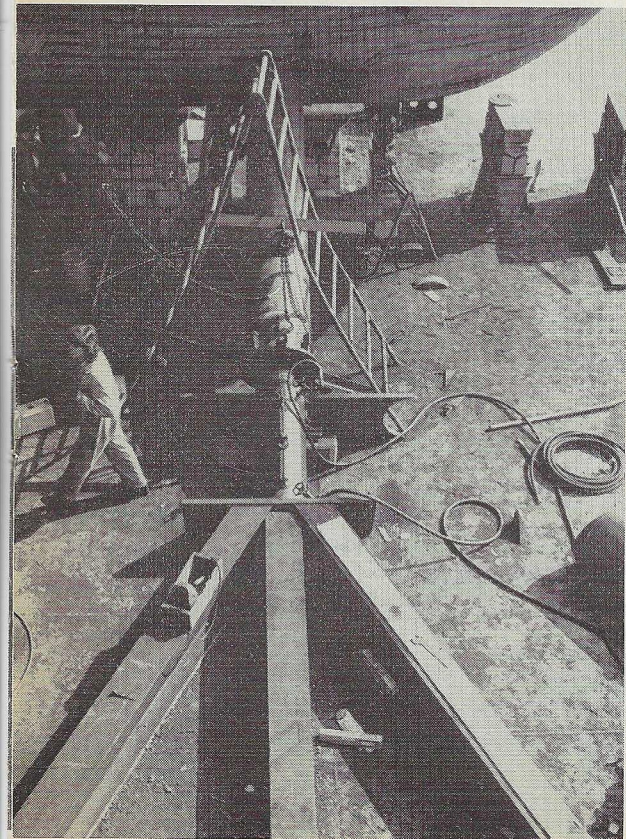
Algemeen Hoofdbedrijfsleider G. de Jong controleert hoever het voorschip omhoog gegaan is.



*Onderhoudsbaas L. Kwak zet de grote pomp in werking.*

*Hoe de grote pomp opgesteld stond.*

*Later volgde de eigenlijke reparatie.*



# Verlenging en verbouwing van twee veerschepen

De nietsvermoedende vakantieganger die alle zomers zijn vakantie op het eiland Wight doorbrengt, zal als hij de komende zomer aan boord rijdt van één van de vertrouwde veerschepen die tussen Southampton en Cowes heen en weer vaart, ontdekken dat hij deze schepen minder goed kent dan hij aanvankelijk dacht.

De veerschepen „Cowes Castle” en „Norris Castle” zullen dan nl. door onze werf duchtig onder handen zijn genomen.

Medio augustus is door de Red Funnel Group, die de eigenaresse van deze schepen is, aan onze werf opdracht gegeven om de bovengenoemde schepen te verbouwen. Het belooft een interessant karwei te worden.

Op onze tekenkamers is men reeds druk in de weer om de vernieuwingen op papier te zetten zodat, als de schepen komen, er onmiddellijk aan begonnen kan worden. Dit is nodig want de tijd die we hebben verkregen voor elk schip is slechts twee maanden.

Hoewel beide schepen niet precies gelijk zijn, is de verbouwing voor beide schepen in principe dezelfde, nl.

- De romp zal met 9 m. verlengd worden.
- De accommodatie voor de passagiers boven het cardeck zal worden losgebrand en twee meter hoger worden geplaatst. Bij de „Cowes Castle” zal de accommodatie  $\pm 14$  m naar voren worden verplaatst, bij de „Norris Castle”  $\pm 23\frac{1}{2}$  meter.
- De achterzijde van deze accommodatie zal met een nieuwe salon worden uitgebreid.
- Het autodek zal naar achter worden uitgebreid en in de achtersteven zullen deuren worden aangebracht zodat ook via de achtersteven auto's aan of van boord kunnen rijden.
- Het autodek zal worden versterkt en omdat de accommodatie 2 m. naar boven wordt verplaatst, zullen over de gehele lengte van het schip zware vrachtauto's met een belasting tot 10 ton en een hoogte van 4 m kunnen rijden. Om het aantal personenwagens dat meegenomen kan worden te vergroten zullen er ook nog scharnierende en wegklapbare autodekken worden aangebracht.
- De accommodatie voor de bemanning zal worden uitgebreid.
- Een boegschroef zal worden geïnstalleerd om met het langere schip toch nog goed te kunnen manoeuvreren in de nauwe haventjes met veel stroom waar de schepen hun dienst doen.

Om dit alles te kunnen realiseren moeten tevens vele extra werkzaamheden worden uitgevoerd zoals het uitbreiden van de elektrische installatie, de ventilatie, de centrale verwarming, enz.

Ook de motorkamerschachten en de schoorstenen worden respectievelijk geheel vernieuwd en verplaatst.

Deze belangrijke order hebben wij kunnen krijgen mede dankzij onze goede reputatie voor wat betreft het aanhouden van levertijden.

## HOOFDAFMETINGEN:

vóór de verbouwing	na de verbouwing	
lengte	tussen loodlijnen	54.862 63.930
breedte	.....	12.190 12.190
holte	.....	3.530 3.530

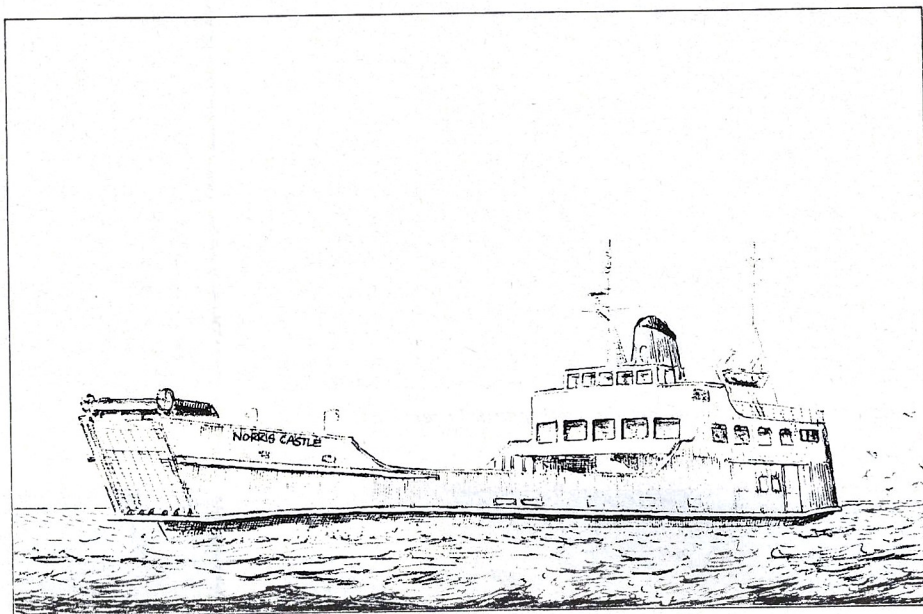
## DATA:

### Cowes Castle

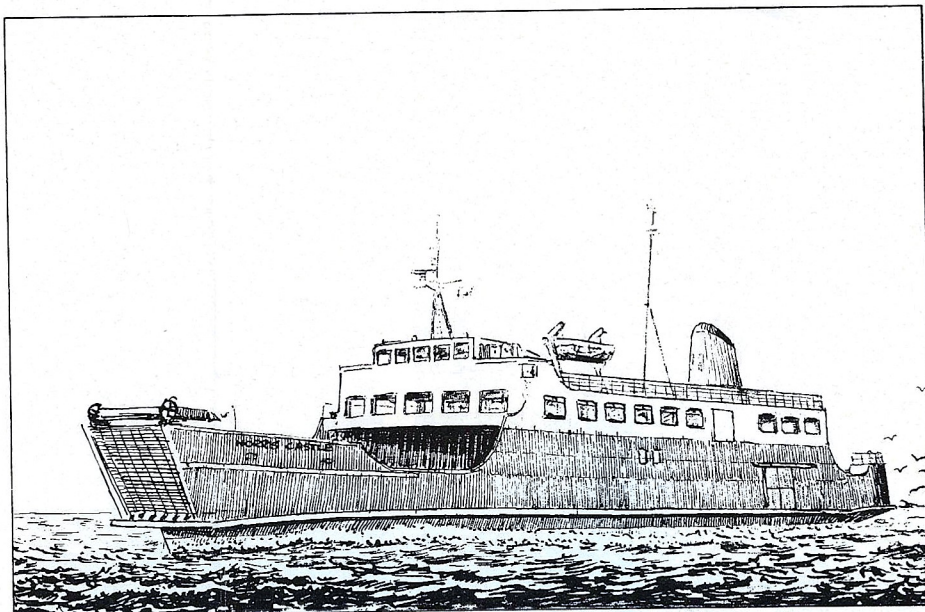
Aankomst werf: 5 oktober 1975  
Vertrek werf: half december 1975

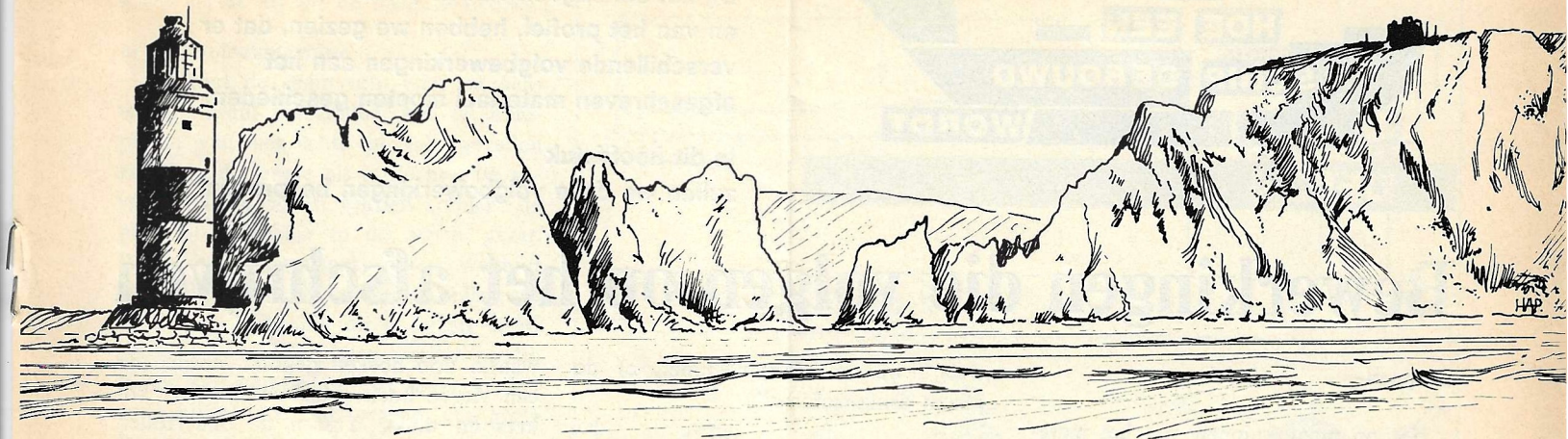
### Norris Castle

Aankomst werf: begin januari 1976  
Vertrek werf: begin maart 1976

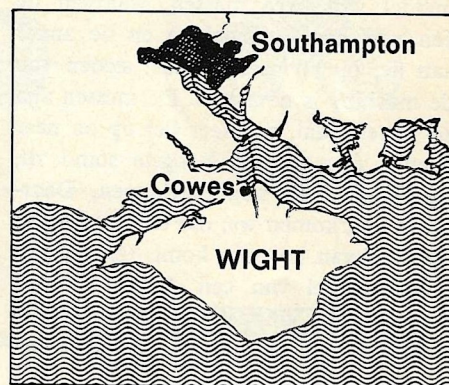


Zo zal het verschil zijn tussen de oorspronkelijke en de verbouwde „Norris Castle”.  
(tekeningen ir. L. H. Brozius)





Zicht op Wight.



De „Coves Castle” in 1965 vóór de werf in Southampton, waar ze gebouwd werd. Hieronder een kijkje op de haven van Southampton. Het grote schip rechtsboven is de „Queen Elisabeth II”.



Bij het afschrijven van de plaat en van het profiel, hebben we gezien, dat er verschillende volgbewerkingen aan het afgeschreven materiaal moeten geschieden.

In dit hoofdstuk zullen we deze volgbewerkingen bespreken.

## Bewerkingen die volgen op het afschrijven

### Knippen

Het op maat knippen van het materiaal gebeurt met de „schaar”, door middel van twee messen, waarvan de één vast aan de machine en de ander aan de, op en neer gaande, sleden van de machine is bevestigd. De messen zijn zo gesteld, dat, wanneer het op en neer gaande mes op zijn hoogste stand zit, zij elkaar toch nog overlappen. Daarmede voorkomen we, dat de plaat onder de punt van het mes komt. (zie fig. 1). Door middel van een handel is het mogelijk het knippen uit te schakelen, waardoor de te knippen lijn tamelijk zuiver ingesteld kan worden.

### Vormen van platen

De machines voor het in de vorm maken van platen kunnen we in drie groepen onderverdelen, nl.: a) de

„wals”; b) de „flensmachine” c) de „platen drukmachines”.

### Wals (fig. 2 - a, b en c)

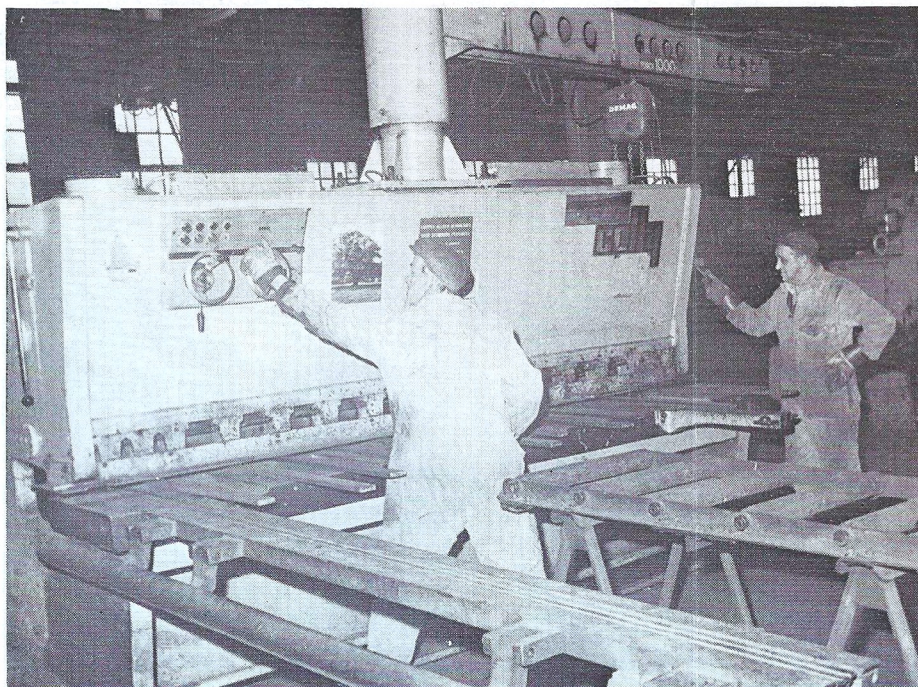
Een wals bestaat uit drie rollen en wordt in hoofdzaak gebruikt voor het walsen van pijpen. De bovenste rol is verstelbaar. Hij kan hoger of lager ingesteld worden, waardoor pijpen van verschillende diameter gewalst kunnen worden. Door de plaat heen en weer te rollen, waarbij de bovenste rol steeds lager (dieper) gesteld wordt, wordt de pijp gewalst. Daar het niet mogelijk is de plaat over de gehele breedte te walsen (de plaat zou van de onderrol aflopen), moeten de einden van de plaat eerst in de vorm gezet worden. Men zegt: de kanten moeten worden „gebroken”. Ook is het mogelijk knikken in platen te zetten m.b.v. de wals. Dit gebeurt in hoofdzaak met onderdelen

waarin drie hoeken geknikt worden en een vierde hoek gelast wordt, b.v. kokers en tanks. Tussen de onderrollen wordt een hoekstaal gelegd, waarvan de flenzen zo breed zijn, dat het behoorlijk gedragen wordt. (zie fig. 2-c). Op dit hoekstaal wordt de plaat gelegd. Tussen de plaat en de bovenrol wordt een tweede hoekstaal gelegd met de nek op de kniklijn. Door de bovenrol steeds dieper te stellen, wordt de knik gezet. Om het mogelijk te maken een gewalste pijp of een geknikte koker uit de wals te nemen, is de ondersteuning van de bovenrol aan één zijde van de wals scharnierend gemaakt.

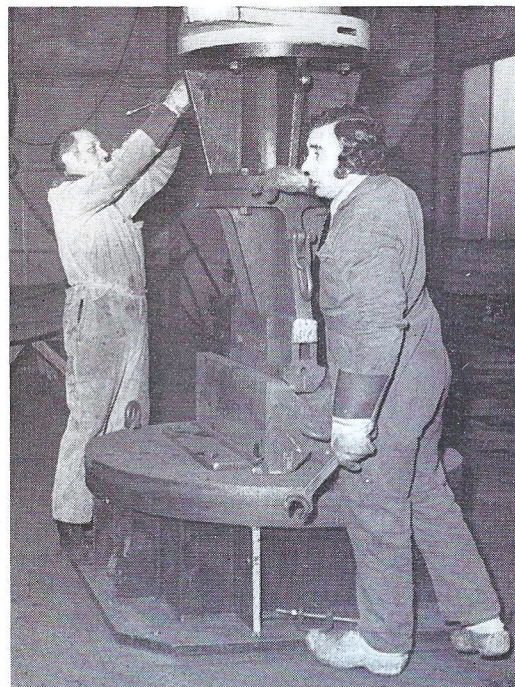
### b) Flensmachine (fig. 3)

Deze machine gebruikt men voor het zetten van flenzen aan platen. Het mes drukt de plaat door, die op het zadel rust. Het zadel kan hoger of lager ge-

Knippen.



Platendrukmachine.





steld worden. Daardoor is het mogelijk zowel haaks als uit de haak te flenzen.

**c) Platendrukmachine**

Doordat de spantvorm voor en achter gootspant verschillen, zijn de huidplaten van het schip in vele gevallen zowel in de lengte als in de breedte gevormd. Deze platen worden „onder” de platendrukmachine in de vorm gezet. Waardoor dit ontstaat zullen we hier niet behandelen. Maar veelal zullen we de platen „rekken”, dit is langer en/of breder maken. De platen worden hierbij tussen een stamper en een zadel, als het ware uitgedrukt. Dat hiervoor een grote kracht nodig is, behoeft geen betoog. Met een mes en een zadel, zoals bij de flensmachine, kunnen we met deze machine ook flenzen en pijpen drukken. De pijpen kunnen hier niet in hun geheel gedrukt worden, doch moeten in twee keer gemaakt worden.

**Koud buigen van profielen (fig. 4)**

Het koud buigen van profielen gebeurt met behulp van de „buigmachine”. De werking van deze machine is als volgt. Op de machine zit een vast blok, dat door een mechanisme heen en weer bewogen wordt. Door middel van een draadstang waarop een handwiel is aangebracht, kan het blok in- of uitgedraaid worden. Vast op de machine zit een leidbaan, waartussen twee blokken

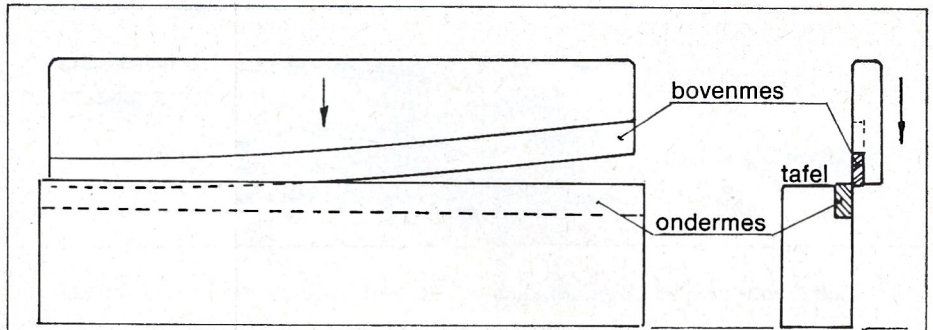


fig. 1

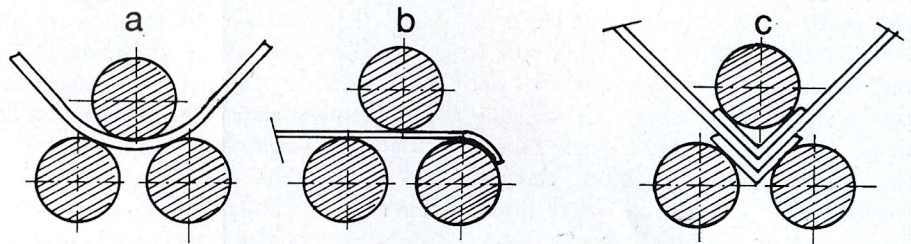


fig. 2

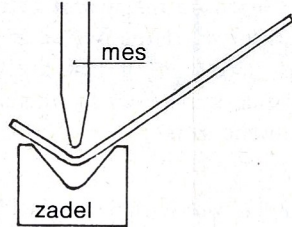


fig. 3

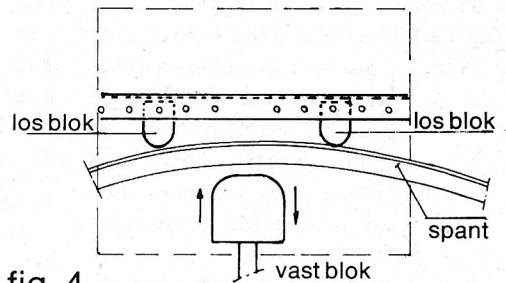
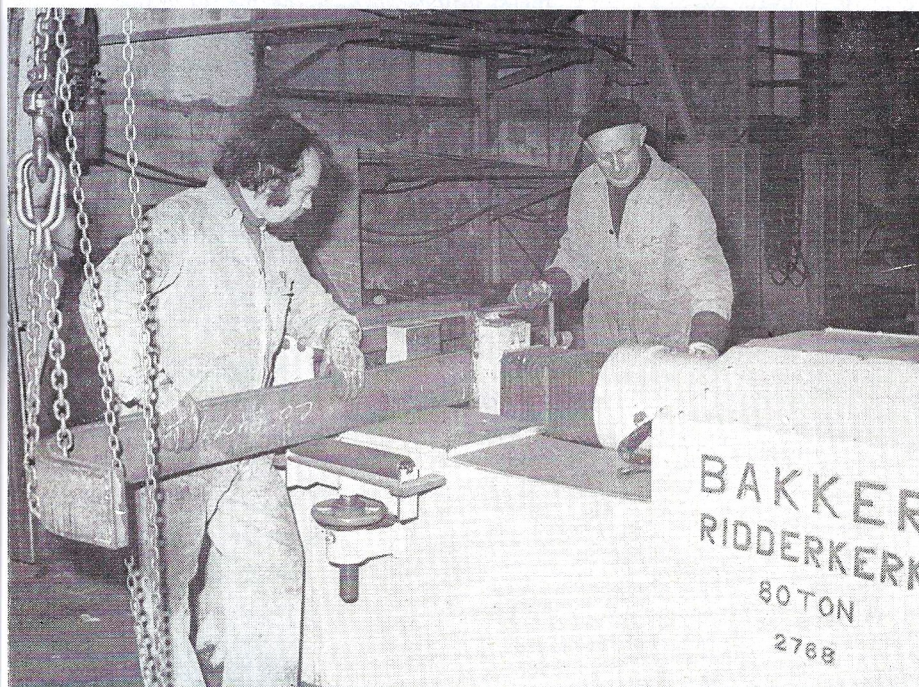


fig. 4

*Koud buigen van profielen.*

*Branden.*



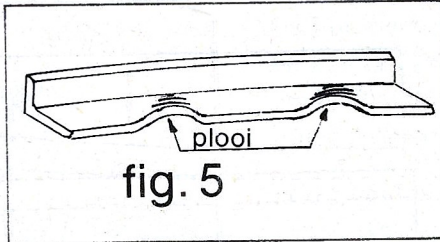
# Hoe een schip gebouwd wordt

## Bewerkingen die volgen op het afschrijven

die verschuifbaar zijn en daardoor dicht bij elkaar of verder uit elkaar gesteld kunnen worden. Bij een flauwe bocht staan de blokken verder uit elkaar dan bij een scherpe bocht. Het profiel wordt door het vaste blok tegen de losse blokken gedrukt. Het vaste blok is met de draadstang zo afgesteld, dat het profiel doorgedrukt wordt. Het zal duidelijk zijn, dat het profiel niet in één keer in de gewenste vorm gebogen wordt, maar dat dit in meerdere malen gebeurt. Door het buigen komen in de flens, waartegen gedrukt wordt, plooien te zitten. Deze plooien ontstaan, doordat de binnenbocht van de flens korter is dan de buitenbocht. Hier bevindt zich dus te veel materiaal. De plooien moeten weg geslagen worden, waardoor de bocht teruggaat. In verband hiermede wordt het profiel ronder gebogen dan de „proever” aangeeft, waardoor het, na het uitslaan der plooien, de gewenste vorm heeft.

### Warm buigen van profielen (fig. 6 en 7)

Wanneer de profielen te zwaar zijn om ze koud te kunnen buigen, gebeurt dit warm. Hiertoe worden de profielen verwarmd in de „spantenoven” totdat zij roodgloeiend zijn. De spantenoven wordt gestookt met cokes of met olie.



Op een speciale vloer die bestaat uit zware platen met gaten, worden de profielen langs een mal gezet. De mal is gemaakt van platstaal. M.b.v. hanepoten die meestal gemaakt zijn van 1½" of 2" rondstaal, en stalen pennen, wordt de mal op de „riffelvloer” vastgelegd. De hanepoten en pennen hebben een zodanige diameter dat zij in de gaten van de riffelvloer passen. Het roodgloeiend profiel wordt langs de mal getrokken. Dit kan op verschillende manieren gebeuren. Een verouderde methode is die met behulp van een staaldraad op een lier. De draad wordt op het profiel vastgezet, waardoor het profiel met behulp van de lier tegen de mal wordt getrokken. Een meer moderne methode bestaat uit in het tegen de mal drukken van het profiel, m.b.v. een hydraulische of pneumatische pers.

### Branden

Het branden wordt onderverdeeld in drie groepen, a) het branden uit de hand; b) het halfautomatisch branden en c) het automatisch branden. Deze drie methoden zullen we in het kort bespreken.

#### a) Branden uit de hand

De handsnijbrander is in diverse uitvoeringen in de handel verkrijgbaar,

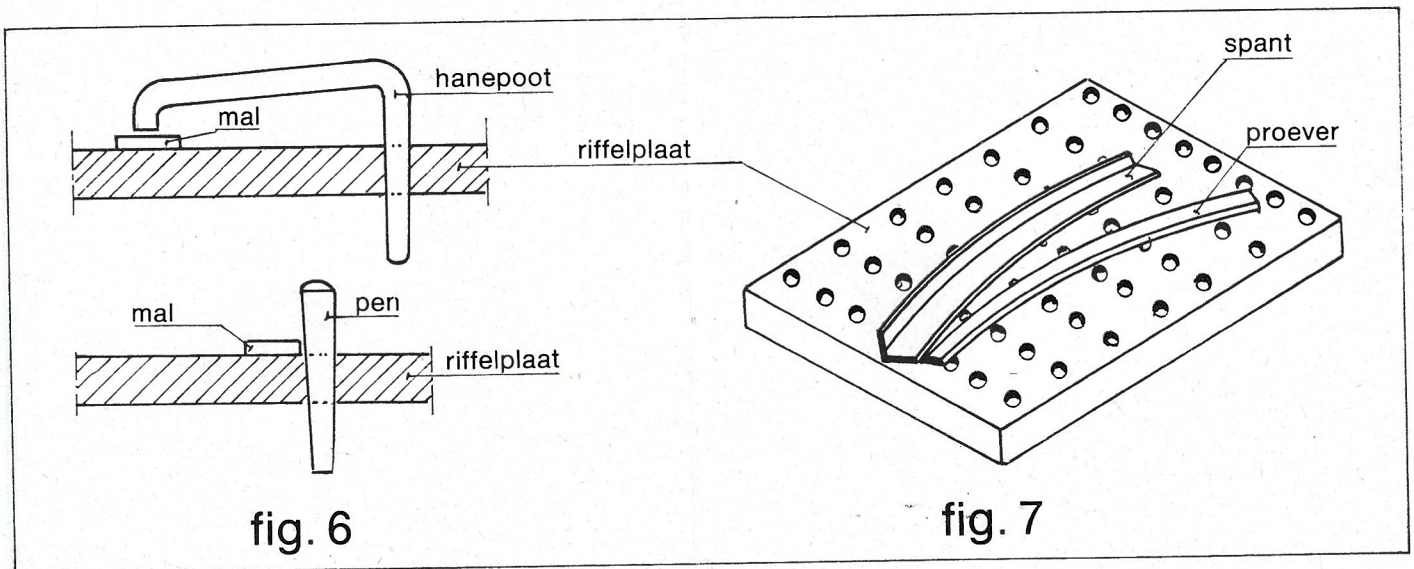
doch de werking van al deze toestellen komt nagenoeg op het zelfde neer. Aan de achterkant van het toestel zijn aansluitingen voor de slangen aangebracht, voorzien van afsluiters. Door afzonderlijke leidingen, wordt de zuurstof en het acetylene gas in een „kamer” gebracht waar zij zich vermengen en verder naar de kop van de brander lopen. De vlam, waarin zich de acetyleen en zuurstof bevindt, dient ter verhitting van het te snijden materiaal. Een aparte zuurstofleiding blaast in het vloeibaar geworden materiaal, waardoor dit verbrandt. De bediening van de snijzuurstof geschiedt met een afzonderlijke afsluiter. Bij het snijden „uit de hand”, is de vastheid van de hand van de brander zeer belangrijk; die bepaalt in hoofdzaak de kwaliteit van het werk.

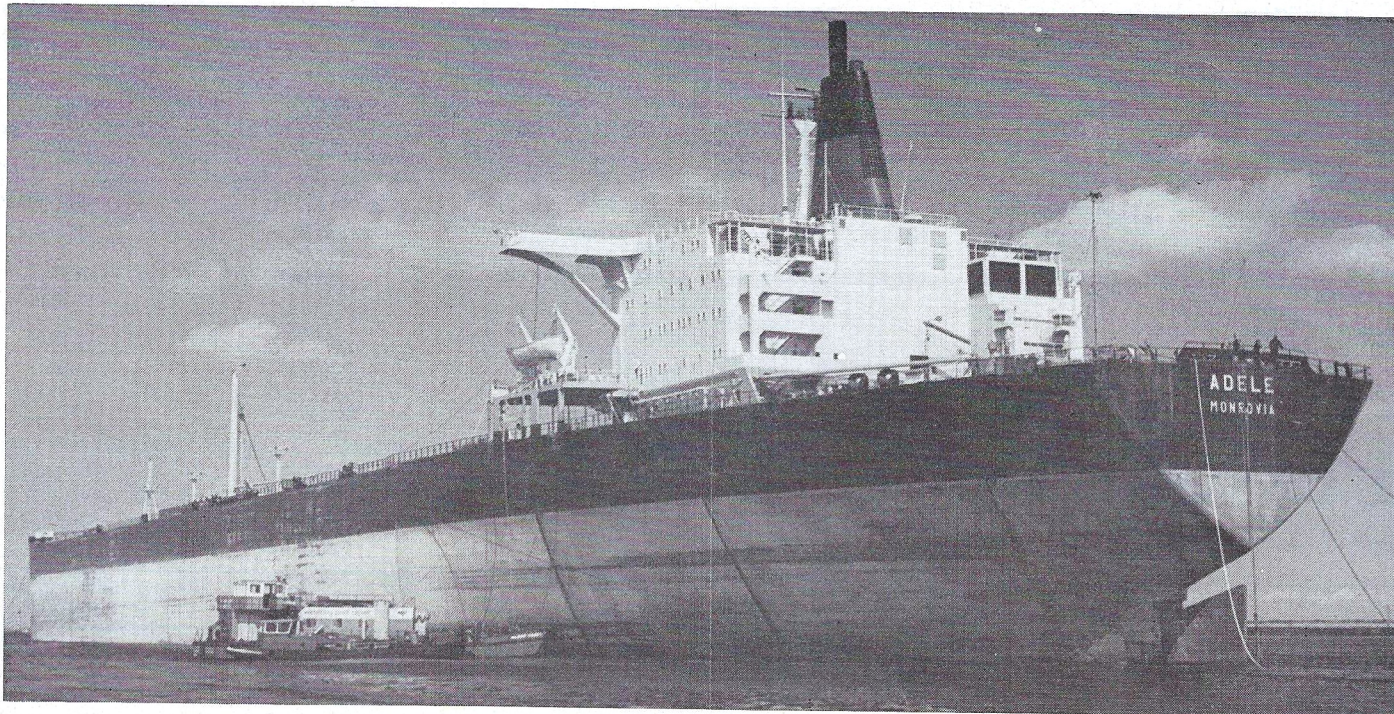
#### b) Halfautomatisch branden

Als gevolg van de sterke toeneming van het elektrisch lassen is men gaan zoeken naar een methode waarbij het snijden van te lassen materiaal zo recht en strak mogelijk geschiedt. Deze methode is gevonden in met de hand verplaatsbare snijmachines, die elektrisch worden voortbewogen. Deze machines, „secators” genoemd, lopen over rails.

#### c) Automatisch snijbranden

De automatische snijbrandmachines bestaan uit een tafel met rails, waarop de brandmachine loopt. Aan de brandmachine zit een arm, waarop één of meer brandkoppen zijn gemonteerd. De meest grillige vormen zijn met deze machine te branden. Op de tafel kan een mal of tekening gelegd worden en daarna kan men de brander bewegen.





*Port Repair en Adèle - mug en olifant.*

# Weteringswaardigheden

„Doodjammer dat die kraan er nog niet opstaat”, zei baas Snoey. Gelijk had ie. Want voor het werk, dat van de Wetering op moest knappen aan boord van 286.000 tonner „Adèle”, leverde de Port Repair I weliswaar uitstekende diensten, maar een kraan op het schip

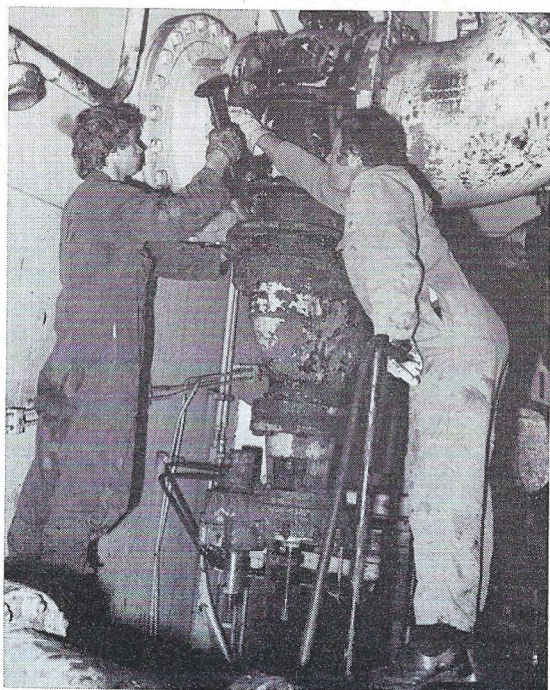
zou de zaken toch aanmerkelijk vereenvoudigd hebben.

De bijna 350 meter lange „Adèle” lag aan het andere einde van de wereld, dat wil zeggen in het Caland-kanaal bij Hoek van Holland.

De kapitein had haast, want hij moest op tijd ergens anders heel ver weg op de aardbol zijn. Daarom werd van de Wetering ontboden, omdat zij nou eenmaal op zulk werk op afstand ingesteld is.

't Is erg indrukwekkend, zo'n kast van een schip. Dat vonden de Wetering-medewerkers ook, als ze 28 meter langs de vette trappetjes af moesten dalen om in de pompkamer te komen. 't Was er een troep van jewelste. (Vervolg pag. 12)

*In de pompkamer van Adèle.*



*De kraan werd op het moederbedrijf aangebracht.*



Tegen dit decor moet U de werkzaamheden bezien, die o.a. bestonden uit het vernieuwen van een groot gedeelte gietijzeren ladingleiding met diameters van 300 tot 900 mm. Ongeveer 17.000 kg materiaal moest uit die diepe echoput naar boven worden gebracht. En weer

terug natuurlijk. De hoofd- en hulpketel werden aan vuur- en waterzijde schoongemaakt, alle veiligheidsen werden losgenomen — naar „huis gestuurd — aldaar gerepareerd en afgesteld — en vele andere klussen werden tegelijkertijd „meegenomen”.

Inmiddels heeft baas Snoey zijn zin gekregen want de kraan staat er op. Getest en wel.

Mocht „Adèle” nog eens terugkomen, dan kan ze rekenen op een nog kortere tijd dan de 168 uur die Van de Wetering nu nodig had.

# Personalia

## Boele B.V.

### JUBILEA: 25 jaar

6-11 J. F. Bijkerk voorman  
koperslagers  
13-11 C. de Haard bankwerker  
13-11 J. P. Kievit voorman  
koperslagers  
13-11 E. de Vos ass. leermeester

### JUBILEA: 40 jaar

7-11 A. A. Schop buitenbank-  
werkersbaas  
25-11 K. Verschoor constructeur

### IN DIENST GETREDEN ZIJN:

1-9 I. van der Schans scheepsbeschieter  
1-9 B. C. A. Rade-  
makers pijpenbewerker  
1-9 P. Fortuin scheepsbeschieter  
1-9 H. Louter scheepsbeschieter  
1-9 M. J. Ponsen afschrijver  
2-9 C. de Paauw opl. pijpenbewerker  
8-9 P. C. Broersen transporteur

### UIT DIENST GETREDEN ZIJN:

15-8 A. Jañez Alvarez handbrander  
18-8 J. Gil Sevilla koperslager  
20-8 A. Canle Garcia brander  
22-8 F. Barroso Garcia koperslager  
22-8 F. Santos Benitez koperslager  
22-8 J. Moreno Alvarez koperslager  
27-8 L. C. Groene-  
wegen l.l. pijpenbewerker  
29-8 G. Rode l.l. mach. bank-  
werker  
29-8 H. Dokter ijzerw./sectieb.  
29-8 R. Heger elec. lasser  
29-8 G. Hoeksema elec. lasser  
29-8 J. Taboada Graña koperslager  
1-9 R. van Middell-  
koop l.l. mach. bank-  
werker  
2-9 J. O. Amatpawiro rep. ijzerwerker  
5-9 W. van de Braak ijzerwerker  
12-9 J. A. G. van der  
Linden elec. lasser

### VOOR EERSTE OEFENING NAAR MILITAIRE DIENST:

2-9 E. de Ronde ijzerwerker

### TERUG UIT MILITAIRE DIENST:

1-9 F. A. Loijenga ijzerwerker  
1-9 T. Hoogerwaard bankwerker

### GEBOREN:

26-8 Gülizar, dochter van dhr. en mevr.  
A. Doymaz-Yilmaz.  
28-8 Miranda, dochter van dhr. en mevr.  
J. W. Steenberg-Jonker.  
3-9 Alexandra, dochter van dhr. en mevr.  
C. van Houten-Vos  
5-9 Leendert, zoon van dhr. en mevr.  
J. den Otter-Verhey

### GEHUWD:

26-7 Dhr. E. Garcia Doval met mej.  
E. Padin Fernandez.  
22-8 Dhr. J. Paymans met mej. J. Geleyns.  
22-8 Dhr. H. van Pelt met mej. J. van der  
Burg.  
29-8 Dhr. H. Muntz met mej. A. Timmer.  
31-8 Dhr. C. Seoane Seoane met mej. J.  
Pérez Calvo.

## D. v. d. Wetering B.V.

### IN DIENST GETREDEN ZIJN:

8-9 J. Pijl ijzerw./sectieb.  
8-9 J. P. Rietdijk plaatwerker

### UIT DIENST GETREDEN IS:

25-8 J. J. Muileboom magazijnbediende  
5-9 V. de Pasquale bankwerker  
5-9 C. Verbaas-Blok adm. medewerkster

## De Jong B.V.

### UIT DIENST GETREDEN ZIJN:

28-8 A. Hommel bankwerker

### VERJAARDAGEN KONINKLIJK HUIS:

11-10 Z.K.H. Prins Constantijn

### IN MEMORIAM

Op 7 september 1975 ontviel ons de heer

#### A. C. DEKKER

die gedurende 35 jaren zijn beste krachten aan ons bedrijf heeft gegeven.

Gedurende vele jaren was hij een gewaardeerd lid van de Ondernemingsraad.

Wij wensen zijn vrouw en verdere familie de sterkte toe dit verlies te kunnen dragen.

## VOETBAL



### VOETBALUITSLAGEN

#### Gespeelde vriendschappelijke wedstrijden

Boele 3	— Wortington	9—3
Boele 2	— P.T.T.	5—3
Boele 4	— v/d.Linden-Matenu	1—1
Boele 3	— Favado	2—1
Boele 4	— Slikkerveer 8	1—2
Boele 5	— S.S.H.	1—2
Boele 2	— R.V.S.	1—2
Boele 2	— Afrikaander Boys	2—4
Boele 3	— Everts	1—3
Boele 1	— Pols	2—1
Boele 5	— Smit Slikkerveer	1—0
Boele 2	— Zwanenburg	0—2
Boele 3	— Bakker	1—4
Ass. Boele	— Assistenten Verolme	0—0
Admo Boys	— Snijders Boys	2—1
Boele 3	— Everts	4—0