

Boele-nieuws

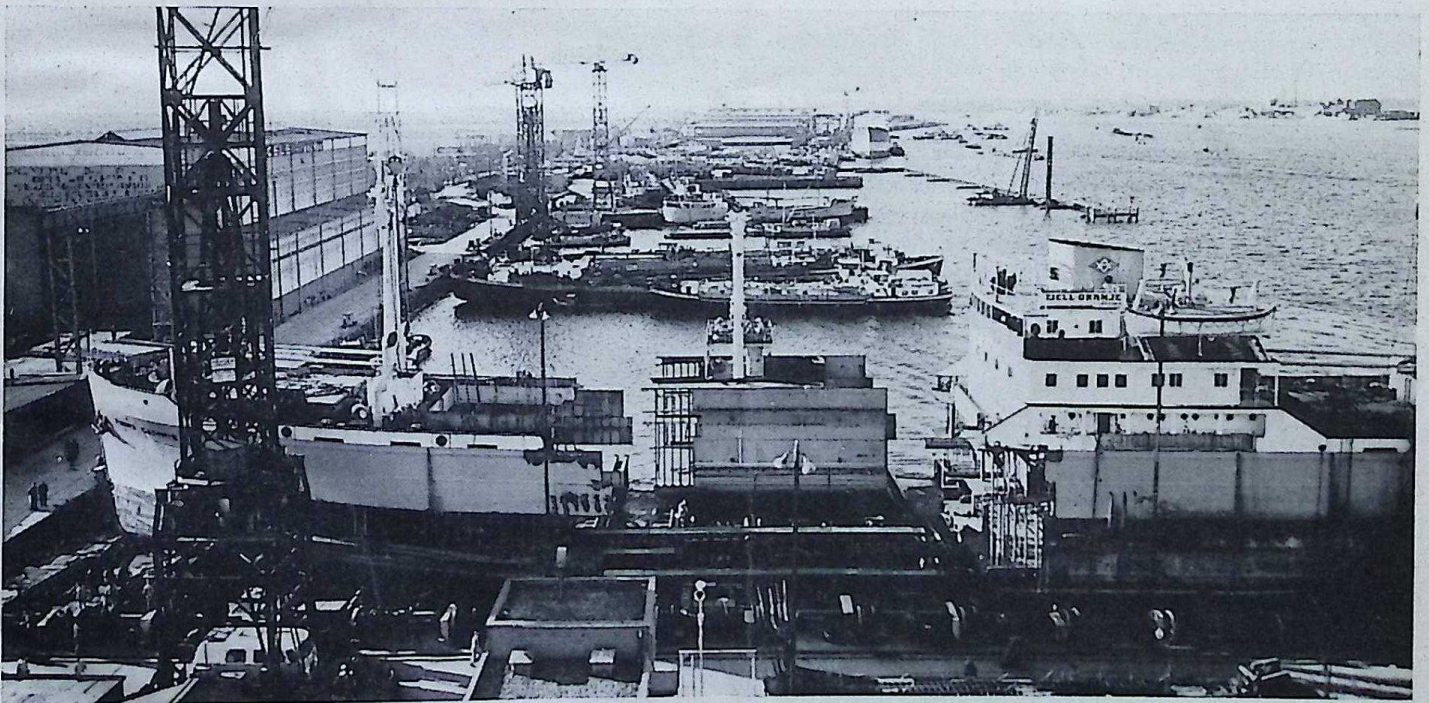
PERSONEELSORGAAN VAN DE

N.V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK - BOLNES



ANATOMISCHE LES IN BOLNES

De verlenging van de Oranje-lijn schepen Prins Casimir en Prins Willem II heeft in de Nederlandse en buitenlandse dagbladen, radio en televisie veel aandacht gehad. Hieronder drukken wij als voorbeeld het verslag af, dat in een dagblad werd gepubliceerd.



15 meter langer

Rembrandt is zaterdag niet te pas gekomen aan de anatomische les van „prof.” Boele in Bolnes. Moderne fotografen hebben daarom dat historische vaderlandse tafereel op een scheepswerf vastgelegd: snijmeesters van chirurg Boele ontleedden op de helling een vrachtschip van de Oranje-lijn in twee delen en een rupsvoertuig trok de delen op de snijtafel vaneen. Ernaast lag al een nieuwgebouwde middenmoot van een schip klaar.

De moderne plastische chirurgie wordt nu toegepast in het oude scheepsbouwvak. Tussen de oude delen van de „Prins Casimir” wordt het nieuwe stuk gesleuteld. Het schip wordt er 15 meter langer door. Heelmeester Boele had al twee dergelijke operaties (goed geslaagd!) achter de rug. Zaterdag liet hij de toeschouwers echter ook zien

(vervolg op pag. 2, onderaan 1e kolom)

SINTERKLAAS- FEESTJE

1959

2e Voorzitter J. Seton sprak het openingswoord voor het 7e Sinterklaasfeestje, dat op 5 december door de personeelsvereniging georganiseerd werd in de met dekkleden verduisterde kantine. Dit laatste, aldus de heer Seton, omdat de tijd vóór en na de aankomst van de Sint zou worden gevuld met filmvertoning.

Na een aantal filmpjes, waar Jacoba van Beieren ook al zo'n plezier om gehad had, kwam de pauze, compleet met chocolademelk en speculaasje.

Het hoogtepunt van het feest werd bijzonder origineel ingeleid met de entree van een Zwarte Piet, die een zware zak, waarin nog een Zwarte Piet zat, naar het toneel sjouwde om vervolgens de Sint binnen te gaan leiden.

Naderhand bleek de tweede Zwarte Piet in Spanje reeds in die zak te zijn gekropen, omdat hij wel eens meer van de wereld wilde zien, dan alleen maar Spanje.

Welke gezonde Spaanse knul wil tenslotte Bolnes niet zien? Deze dramatische ontknopung van het mysterie sloeg bij de kinderen geweldig in, dit temeer, daar Sinterklaas over meer dan gewone acteergaven bleek te beschikken.

De Sint was weer goed door zijn knechten ingelicht over het wangedrag van enkele snode Boele-zondaartjes, waaronder de bijzonder aardige drieling van baas Snijders.

„Hoe oud ben je?” vroeg Sint. „Vier jaar”, zei Koos en stak vijf vingers op. Henny en Adri bleken eveneens 4 jaar te



zijn, iets, wat de Sint hoogst eigenaardig vond voor een drieling.

Cobie van Vliet verscheen ten tonele. „En waarom wil jij geen boodschappen doen?” vroeg de Sint verontwaardigd. „Daarom niet”, zei Cobie en daarmee was deze kwestie ook weer opgelost.

De twee broertjes Harry en Dik Noordanus waren bij wijze van spreken jij en jou met de Sint, toen ze door de Heilige ter verantwoording werden geroepen. Ongevraagd deelde Harry mee, dat hij alleen (jazeker, helemaal alleen) naar de kapper ging en dat hij (ja, wie dacht die Sint eigenlijk vóór hem te hebben?), dat hij, als het wezen moest. . . .

„Ja, stil nou eens effe”, zei de Sint, „ik wou ook nog wat opmerken, als het even gelegen komt. Ik lees hier in mijn boek, dat jullie elkaars speelgoed nogal eens kapot maken. Nou. . . en?”

„Hij het mijne”, zei Harry prompt en wees zijn broer aan! Zelfs Sint, die als Sint toch een lange „leerschool” doorlopen heeft, moest gauw een lachbui achter zijn baard wegfrommen en daar hij bovendien aanvoelde, dat een broedertwist rijpende was, stuurde hij ze gauw met pepernoten het podium af.

Dat Sint af en toe ook wel eens grote mensen gedenken wil, bewees hij, door een cadeautje uit te reiken aan de heer A. P. Louter, die, louter en alleen om de Sint te helpen, alle pakjes in één der benedenzalen voor de kinderen gereed had gelegd. Omdat de Sint zich van zijn jeugd nog herinnerde, dat de hoofdfilm grappig moest zijn, bleef hij met zijn knechten na de pauze in de zaal om naar de film te kijken en toe te zien, hoe de heer Glas met holle ogen de film weer op zijn plaats peuterde, als enkele uitgesleten tandjes ontsporingen veroorzaakt hadden. Het deed echter geen afbreuk aan de pret, die de kinderen hadden om de malle fratsen van „die dikke en die dunne”.

De uitreiking van de cadeautjes was, zoals gewoonlijk weer bijzonder doeltreffend georganiseerd, waardoor de kinderen, zonder dralen, met dankbaarheid in 't hart jegens de goede Sint en een zak snoep, vlot naar huis konden vertrekken.

J.v.B.

(vervolg van pag. 1)

hoe de in 5½ dag in elkaar gezette tussenmoot van zulk een vrachtschip van een andere helling te water gleed. Die moot was bedoeld voor een chirurgische ingreep op de „Prins Willem II”, ook een vrachtschip van de Oranje-lijn.

Snel werk

Vier schepen voor de vaart op de Canadese meren liet de Oranje-lijn in 1955 bouwen, toen de sluizen in Canada nog kleiner waren. Vorig jaar kwam de nieuwe zeeweg naar de meren klaar met grotere sluizen en Boele nam de schepen op in zijn kliniek voor een verlengingskuur.

Twee schepen zijn reeds langer gemaakt, een derde de „Prins Casimir” werd zaterdag uit elkaar getrokken en vaart 25 januari alweer. Het is maar goed, dat er nu fotografen zijn. Het gaat bij Boele te vlug om voor een schilder te poseren.

(DE TELEGRAAF)

De kraanponton

Dinsdag 19 januari, 's morgens om 9.00 uur ging met goed gevolg van bouwhelling II te water de kraanponton, bouwnummer 984.

Wanneer de kraanponton eenmaal gereed is en overgedragen is aan de opdrachtgevers, dan zal hij worden ingezet bij de bouw van een golfbreker aan een der mondingen van de Nigerdelta aan de kust van Nigeria.

Voor zover bekend bestaat er geen tweede soortgelijk vaartuig.

De constructie laat zich vergelijken met die van een booreiland voor oliewinning in zee, doch inplaats van de basis waarop de boortoren rust te verheffen boven het zeeoppervlak, laat men bij deze constructie, waarop een zware roterende kraan is gebouwd, de basis, een ponton verdeeld in ballasttanks en droge tanks, zinken tot op de zeebodem, teneinde de invloed van de golfslag te ontwijken. De kraan is geplaatst op een cirkelvormige rail, welke is gemonteerd op het platformdek. Dit dek, versterkt met zware dragers, is aangebracht op 10 meter hoogte boven het dek van de ponton en wordt gesteund door 56 stutten. In gezonken toestand van de ponton blijft dit dek vrij van het zeeoppervlak.

De gehele kraanponton wordt in drijvende toestand met vier ankers vastgelegd, terwijl men met behulp van deze vier ankers het geheel in elke gewenste positie kan verplaatsen door halen of vieren der ankerstaaldraden, welke worden bediend door vier op het platform geplaatste elektrische lieren, op de wijze als dit gebruikelijk is bij baggermolens.

Direct in het oog vallen de zware cilindervormige caissons, waarvan er op elke hoek van de ponton één is geplaatst.

De hoogte van deze caissons boven het pontondek is 5 meter en tijdens het werken met de kraan, verdwijnen ze geheel onder de zeespiegel. Zij

bevatten echter de door elektromotoren gedreven ballastpomp, welke het ballastwater moeten uitspuiten, zodra het noodzakelijk is de positie van de kraanponton te veranderen. De caissons zijn dan ook te allen tijde toegankelijk door schachten, welke op de bovenzijde der caissons zijn aangebracht. Deze kunnen door een waterdichte deur worden betreden en geven via een stalen verticale ladder toegang tot het inwendige der caissons.

Op het platform zal een elders gebouwde draaibare kraan worden aangebracht, welke een last van 15 ton kan heffen op een afstand van 36 meter. Tevens vindt men op dit dek naast de ankerlieren nog een dekhuis waarin 2 hutten, 1 kombuis, 1 toilet en de motorkamer is aangebracht.

De motorkamer bevat de generatoren welke voor het opwekken van de elektriciteit benodigd zijn.

De constructie zal dus worden ingezet bij de aanleg van een golfbreker aan de mond van de Nigerdelta. Deze

dam zal het verzanden van de monding tegengaan en de rivier toegankelijk maken voor de scheepvaart.

Zoals reeds in het juli-nummer van ons blad werd beschreven worden de voor de bouw van deze golfbreker benodigde rotsblokken gewonnen in een 150 mijl stroomopwaarts gelegen steengroeve. Daar worden de stenen geladen in containers en geplaatst op het dek van rivierlichters. Deze lichters, op onze werf gebouwd (bouwnummers 975/982) brengen de lading naar de monding van de rivier, alwaar de containers worden overgeladen op zeewaardige lichters. Deze laatste brengen de containers langszij van de kraan, welke ze lost en hun inhoud op de juiste plaats in zee deponeert.

De te bouwen golfbreker zal ca. 9 kilometer in zee uitsteken en aan de zeezijde een breedte hebben van ca. 1/2 kilometer.

6 lichters vertrokken vorig jaar, begin februari zullen de laatste twee (Nr. 981/892) naar W.-Afrika vertrekken.



De Stoomturbine

(slot)

De vorige maal hadden wij het over de Laval- en de Curtisturbine; tot slot van deze reeks bespreken we de Parsons-turbine.

De Engelsman Parsons heeft in 1884 een turbine geconstrueerd die er wat anders uitzag dan de eerder behandelde turbines.

Bij deze zagen wij dat men voor stootvrije intrede van de stoom in de schoepkanalen van de loopschoepen de *absolute intreesnelheid* een bepaalde richting en grootte moet geven, waarvoor dan straalbuizen nodig zijn. Straalbuizen uitgevoerd als een krans van leischoepen met naar de uittreezijde nauwer wordende schoepkanalen.

Het principe dat Parsons volgde was nu dat, doordat hij de leischoepen aan de binnenzijde van het turbinehuis bevestigde, de stoom expandeerde zowel in de loopschoepen als in de stilstaande leischoepen. Men zou de Parsons-turbine ook een semi-reactie turbine kunnen noemen, omdat de stoom ook in de stilstaande leischoepen expandeert. Om verwarring te voorkomen wordt ze echter een overdruk-turbine genoemd als tegenstelling tot de gelijke druk turbine, omdat de stoomdruk achter elke krans lager is dan er voor.

Definitie: Een overdruk- of Parsons-turbine is een turbine waarbij de stoom zowel in de loopschoepen als in de leischoepen expandeert en waarbij de druk achter de schoepenkrans lager is dan er voor.

Kenmerkend voor de Parsons-turbine zijn de druktrappen. Een druktrap is een krans loopschoepen met bijbehorende krans leischoepen. Een groot aantal van deze druktrappen is voor deze turbine nodig om tot een bruikbaar aantal omwentelingen te komen.

Deze kranen loopschoepen plaatst men op de omtrek van een trommel of rotor,

aan beide zijden voorzien van een draaiingstrap.

Tussen elke krans loopschoepen valt een krans stilstaande leischoepen, welke zijn bevestigd aan de binnenzijde van het turbinehuis. De toppen van de leischoepen staan in geringe mate vrij ten opzichte van de rotor en de toppen van de loopschoepen hebben dezelfde afstand ten opzichte van het huis. Daar de stoomdruk achter elke krans schoepen lager is dan er voor, heeft deze vrijslag tot gevolg dat er steeds een weinig stoom over de toppen van de schoepen stroomt en deze stoom dus geen arbeid verricht. Dit verschijnsel noemen we het *toplekverlies*.

De vrijslag maakt men dan ook zo klein mogelijk maar toch wel zo groot dat er geen gevaar van aanlopen bestaat. Dit noemt men de *zg. radiale afsluiting*.

Door de toppen van de schoepen scherp af te werken, kunnen de uiteinden bij een verzakking van de rotor alleen maar ombuigen en worden de schoepen verder niet beschadigd. Het nadeel van deze afsluiting is echter dat men de vrijslag niet kan verstellen, doordat men de lekpleet niet kan vernauwen. Hiervoor in de plaats kan men de *zg. axiale afsluiting* toepassen. De vrijslag is hier gemaakt tussen de schoepen onderling, deze vrijslag is dus wel te verstellen.

Daar de stoom in elke schoepenkrans expandeert moet de doortocht voor de stoom in elke volgende krans groter zijn dan in de voorgaande. Door de schoep-lengte in elke volgende krans groter te maken kan men dit bereiken. Men vormt een *expansiegroep* door de schoepen groepsgewijze langer te maken.

Aangezien de druk achter de schoepenkrans lager is dan er voor ondergaat de rotor een belangrijke axiale kracht, waardoor deze in de stromingsrichting van de stoom wil verschuiven. Door een evenwichtszuiger (over het algemeen blinde zuiger genaamd) te gebruiken, vermindert men deze axiale kracht aanzienlijk.

Links van de blinde zuiger staat de druk van de verse stoom en de ruimte rechts van deze zuiger in verbinding met de afvoerruimte door middel van een leiding. Door het drukverschil aan

weerszijden van de zuiger ondervindt de rotor een kracht, welke ongeveer even groot doch tegengesteld van zin is aan de kracht die op de loopschoepen uitgeoefend wordt, zodat de rotor onder de werking van beide krachten zo goed mogelijk in evenwicht wordt gehouden. Veiligheidshalve voorziet men de rotor-as aan de voorzijde nog van een klein *drukblokje* dat voorkomt dat de rotor in de een of andere richting verschuift, als voornoemde krachten niet volkomen aan elkaar gelijk zijn.

De afsluiting van de blinde zuiger geschiedt door *zg. labyrintingen*.

De blinde zuiger is voorzien van een aantal messing labyrintingen waarvan de scherp bijgewerkte omtrek een paar tienden van een millimeter vrijslag heeft ten opzichte van het omringende huis.

Het huis is ter plaatse van soortgelijke ringen voorzien. De verse stoom die door de eerste spleet stroomt, expandeert daardoor gedeeltelijk tengevolge waarvan het a.v.b. (arbeidsvermogen van beweging) toeneemt.

Deze lekstoom botst met flinke snelheid tegen de volgende ring en de hierdoor ontstane wervelingen putten de snelheidsenergie uit. De stoom in het eerste kamertje heeft nu een iets lagere druk gekregen en bezit nagenoeg geen snelheid meer in axiale richting.

Vervolgens expandeert de stoom in de tweede spleet enz. In elk volgend kamertje is de druk lager dan in het voorgaande zodat de druk in het laatste kamertje maar weinig met de tegendruk verschilt.

Hoewel een labyrint dus niet volledig afsluit is de lekkage toch zeer gering.

De werking van een labyrint kan men dus als volgt samenvatten: *drukverlaging ten gevolge van expansie in elkaar opvolgende nauwe spleten*.

Ook de doorgang van de rotoras door het turbinehuis sluit men eveneens nagenoeg stoomdicht af met behulp van labyrintingen. Men noemt dit een labyrintpakkingbus. Het belangrijkste voordeel is dat dit geen wrijvingsweerstand oplevert.

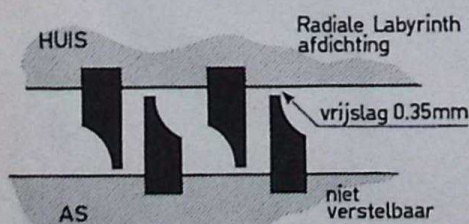
Dit waren dus enkele artikelen (in grote trekken) over de stoomturbine.

Wij hopen dat het tot uw genoegen is geweest.

De redactie houdt zich warm aanbevolen voor andere suggesties over onderwerpen waarvoor eventuele belangstelling bestaat.

D.H.

(Geschreven met gebruikmaking van „Calorische werktuigen” van ir. Knop en Lahey.



Jubileum



Op 19 december 1919 kwam de ijzerwerker H. v. d. Berg (Hein), die toen nog op weg was om 56 dienstjaren bij ons bedrijf vol te maken, met een zoon aanzetten, die ook in 't vak moest. Dat was Bas.

De opleiding welke hij zoonlief gaf, was krachtiger dan die tegenwoordig wordt gegeven en Bas heeft hier nog wel wat pijnlijke herinneringen aan.

Het waren in 't begin de eerste grote zeeboten op onze werf waarmede B. v. d. Berg zijn eerste jaren, het begin van een reeks van 40 tot nu toe, doorbracht. Ook werkte hij, afhankelijk van de hoeveelheid werk, wel in de Machinefabriek, toen rond zijn 27e jaar hem daar een kleine schaaftank toeviel, welke later verwisseld werd voor een grote.

Zo herdacht hij maandag, 21 december 1959 deze 40 jaren. De directie bezocht hem thuis en bood hem de gouden ketting voor zijn zakhorloge aan.

Vele herinneringen, ook aan zijn nu helaas overleden vader werden toen opgehaald, want de familie beschikt over Boele-ervaring, haast zo lang als Boele bestaat.

Wij wensen hem nog gezonde en gelukkige jaren voor het restant van zijn diensttijd toe, de 50 jaar behoort tot de mogelijkheden.

NIEUWE OPDRACHT

Van de N.V. Van Nievelt Goudriaan & Co. ontvingen wij de opdracht tot bouw van 5 coasters (bouwnrs. 990-994), welke schepen in de plaats komen van bouwnr. 965. Nog niet alle gegevens zijn bekend, maar wel kan gezegd worden dat het gelijke schepen worden van elk ongeveer 1200 ton deadweight. De lengte wordt 70 meter, terwijl een Werkspoor-motor van 1100 pk het schip een proeftochtsnelheid van ± 12 knoop zal geven.

De schepen zullen elk 2 laadpalen voor de brug hebben en 1 mast op het middenschip. Deze coasters zijn geschikt voor de grote vaart.

Van de Afdeling Loonadministratie

Op uw loonstrookje werd tot dusverre onder de kolom „premie Soc. Verz. Wetten” een totaal ingehouden van 12,25 %. Dit percentage was samengesteld uit de werknemersaandelen in de verschillende premien, als volgt:

premie ziekewet	2,50 %
premie ziekenfondsenbesluit	2,25 %
premie wachtgeld en werkloosheidsverzekering	0,60 %
premie sociaal fonds	0,30 %
premie Algemene Ouderdomswet ..	6,60 %

Totaal 12,25 % inhouding

Veranderingen

Per 1 januari zijn enkele veranderingen nodig geworden. De premie A.O.W., tot dusverre 6,6 % (met een herberekening per halfjaar) wordt nu vastgesteld volgens een tabel, waarbij direct het juiste in te houden bedrag bepaald kan worden. Herberekening vindt dus niet meer plaats. Nu is er dan ook een aparte kolom (premie A.O.W.) hiervoor ingeruimd.

De premie wachtgeld- en werkloosheidsverzekering is verminderd tot 0,55 %, de premie ziekenfondsenbesluit daarentegen verhoogd tot 2,4 %.

Onder de kolom „premie Soc. Verz.wetten” vindt u dus nu:

premie ziekewet	2,50 %
premie ziekenfondsenbesluit	2,40 %
premie wachtgeld en werkloosheidsverzekering	0,55 %
premie sociaal fonds	0,30 %

Totaal 5,75 %

Zoals u wel in de dagbladen hebt gelezen is de loonbelasting met ingang van 1 januari 1960 gewijzigd.

Daar de Kinderbijslag is verhoogd met f 0,12 per dag voor het eerste, tweede en derde kind en met f 0,13 per dag vanaf het vierde kind is het vaste bedrag dat aan L.B. wordt ingehouden verhoogd met f 0,10 per week per kind.

Voor ongetrouwden is de L.B. verlaagd.

De tijdelijke duurtetoeslag op de K.B. is verwerkt in de verhoging en is hiermede vervallen.

Het werknemersaandeel in de premie van het bedrijfspensioenfonds dat tot nu toe f 1,80 per week bedroeg, is ingaande 4 januari 1960 omgezet in een percentage van 2,2 % van het bruto-loon.

Personeelsvereniging — Vakantiehuisjes

Verschillende malen is er bij diverse adressen getracht voor de leden van de Personeelsvereniging in collectief verband vakantiehuisjes te huren tijdens de werfvakantie. Daar steeds weer opnieuw blijkt, dat hieraan vele bezwaren en onaanvaardbare voorwaarden zijn verbonden, heeft het bestuur besloten van verdere actie af te zien.

HET BESTUUR.

UITSLAG VERKIEZING VOOR DE ONDERNEMINGSRAAD

Bij de verkiezing op 1 december j.l. waren de resultaten als volgt:

KIESGROEP I (personeel IJzeren scheepsbouw met 5 zetels)

Aantal kiesgerechtigden: 384. Aantal uitgebrachte geldige stemmen: 260.
Ongeldig: geen. Kiesdeler 52.

KANDIDATEN

A.N.M.B.	Aantal stemmen	C.M.B.	Aantal stemmen	St. Eloy	Aantal stemmen
A. Dekker	39	H. Dokter	13	H. v. d. Berg	8
E. Goedegebuure ...	28	A. Euwijk	11	S. Broersen	—
B. Hagoort	29	J. de Haan	13	J. Heymen	—
J. Hegeman	6	C. Moed	1	A. van Osch	5
M. Hollander	18	M. Schop	13	J. W. C. M. v. d. Ven	1
P. Kooyman	3				
C. Westbroek	72				
Totaal ..	195	Totaal ..	51	Totaal ..	14

GEKOZEN LEDEN

A. Dekker	H. Dokter (bij loting)	geen
E. Goedegebuure		
B. Hagoort		
C. Westbroek		

KIESGROEP II (personeel Machinefabriek met 4 zetels)

Aantal kiesgerechtigden: 211. Aantal uitgebrachte geldige stemmen: 123,
Ongeldig: geen. Kiesdeler 30 $\frac{3}{4}$.

KANDIDATEN

A.N.M.B.	Aantal stemmen	C.M.B.	Aantal stemmen	St. Eloy	Aantal stemmen
J. Akker	14	H. Heiden	6	V. Eggenhuizen	2
A. Bode	26	P. Huijzer	3	M. Heinen	4
D. Flach	22	G. Legerstee	16	P. Konings	—
H. Kooyman	2	J. Schop	2	B. Westerbeeck	—
P. Tuk	26				
Totaal ..	90	Totaal ..	27	Totaal ..	6

GEKOZEN LEDEN

A. Bode	G. Legerstee	geen
D. Flach		
P. Tuk		

KIESGROEP III (Restgroep, 3 zetels)

Aantal kiesgerechtigden: 180. Aantal uitgebrachte geldige stemmen: 98.
Ongeldig: 1. Kiesdeler 32 $\frac{1}{3}$.

KANDIDATEN

A.N.M.B.	Aantal stemmen	C.M.B.	Aantal stemmen
J. Bosman	34	W. L. Bendeler	7
W. Gerritse	9	D. Bijl	3
D. Kooy	11	H. G. de Jong	8
T. W. de Ruiter ..	11	A. v. Rietschoten ..	4
L. Slikkerveer	7	J. A. de Vogel	3
Totaal ..	72	Totaal ..	25

GEKOZEN LEDEN

J. Bosman	H. G. de Jong
T. W. de Ruiter (bij loting)	

KIESGROEP IV (Administratief personeel, 1 zetel)

Aantal kiesgerechtigden: 33. Aantal uitgebrachte geldige stemmen: 32 + blanco. 1.

KANDIDATEN

Ongeorganiseerden	Aantal stemmen
J. G. van Beek	6
A. Plaisier	25
GEKOZEN	A. Plaisier

KIESGROEP V

(Technisch personeel)

Aantal kiesgerechtigden: 73. Aantal uitgebrachte geldige stemmen: 51.
Ongeldig: geen.

KANDIDATEN

A.N.M.B.	Aantal stemmen	C.M.B.	Aantal stemmen
J. Smit	5	W. IJsselstein	6
P. de Wijer	5		
Totaal	10	Totaal ..	6

N.B.M.T.	Aantal stemmen	Onge-org.	Aantal stemmen
A. Groeneweg ..	11	P. J. v. Dijk	—
J. J. Keukenbring	5	J. Schop ..	19
Totaal ...	16	Totaal	19

GEKOZEN J. Schop

KIESGROEP VI

(Toezichhoudend personeel met 1 zetel)

KANDIDAAT

A.N.M.B.: A. Mudde (gekozen door enkelvoudige kandidaatstelling).

PERSONEELSVERENIGING

Ons voornemen is om op 6 en 7 april a.s. weer een contactavond te organiseren. Onze bedrijfstoneelvereniging en Boele's Mannenkoor hebben voor deze avonden medewerking toegezegd. Nadere mededelingen volgen te zijner tijd.

HET BESTUUR.

GEVRAAGD:

een

KETELPAKNAAISTER

voor halve dagen

Aanmelden:

AFD. PERSONEELSZAKEN

Hoeveel is een ton?

Ha, dat is makkelijk hoor ik u al zeggen, de eerste prijs in de voetbalpool natuurlijk! Ja, gelijk hebt u, dat ook, alhoewel die al bijna 1½ ton is. Maar in dit artikel willen wij het nu maar eens niet hebben over geldtonnen, ook niet over bier- of andere lekkere-dranken-tonnen, nee, we willen het nu eens hebben over de tonnen uit de scheepvaart.

GESCHIEDENIS

Het is niet bekend wat de naam is van het schip, dat voor de eerste maal lading vervoerde tegen een bepaalde vergoeding. Het is echter heel waarschijnlijk, dat de kapitein eerst eens even achter zijn oor zal hebben gekrabbd alvorens zijn prijs te noemen. Zelfs is het waarschijnlijk, dat het zo ontzettend lang geleden is, dat men in die tijd nog geen inhoudsmaten kende. Het zal dus wel een kwestie van loven en bieden zijn geweest tussen schipper en verlader.

De mogelijkheid is niet uitgesloten, dat voor het eerst ten tijde van de Grieken en de Romeinen, dus toen er van een min of meer regelmatig zeetransport sprake was, bepaalde maten zijn vastgesteld om een hoeveelheid lading in uit te drukken. Vroeger ging dat heel anders dan tegenwoordig. We hoeven niet aan te nemen, dat verscheppers samen met reders destijds een conferentie hebben belegd om nu eens na een tijdlang heerlijk vergaderen vast te stellen hoe ze de lading in voorkomende gevallen in bepaalde eenheden zouden gaan uitdrukken. We weten dat ten tijde van de geweldige Griekse oorlogen, de manschappen in ieder land genoeg leeftocht (eten) aantreffen om zich te voeden. In die tijden waren de landen nog niet zo dichtbevolkt en zelfs in ons lage land aan de zee waren we niet afhankelijk van import. Wel hadden die Grieken, maar later ook en vooral de Romeinen behoefte aan iets, wat ze niet overal aantreffen. Dit produkt was WIJN. Dit edele vocht nu werd in die tijd al opgeslagen in fusten of vaten. Deze vaten nu werden veel vervoerd met de schepen. Ook olijfolie was in die tijden een artikel waar nogal eens naar werd gevraagd en wat ook niet overal voorkwam. Ook dat vervoer geschiedde in vaten.

Dit nu is een hele tijd zo gebleven. Een van de vroegertjes in de geschiedenis van de scheepvaart is, buiten de Romeinen, Grieken, Portugezen en Hollanders, ook de

Engelsman. Ook zij vervoerden dus vaten wijn, olijfolie en wat dies meer zij. Het Engelse woord voor vat is cask, maar omdat ook teer en meer artikelen in vaten werden verpakt, werd ter onderscheiding van de andere vaten, het wijnvat een „tun of wine” genoemd. En om een lang verhaal kort te maken, dat „TUN” werd „TON” en daarom spreken wij heden ten dage nog steeds van tonnen lading.

WETGEVING

In de 14de en 15de eeuw werden de inhouden der schepen uitgedrukt in het aantal tonnen wijn, dat men in de ruimen kon stuwen. Omdat ook hierin voor elke wijnstreek nog een verschil schulde werd in Engeland in 1423 wettelijk vastgesteld dat een wijnton een inhoud had van 252 gallons. Dit kwam dan neer op ongeveer 40 cft. (1 cft. = 0,028315 m³). Ook Lodewijk de XIV deed nog een duit in het zakje en stelde wettelijk vast in 1687, dat een ton gelijk was aan 42 cft. inhoud. De slimmerik had namelijk bekeken, dat je ook het materiaal van het vat zelf nog mee moest tellen en dacht de Engelsen natuurlijk eens fijn de loef af te steken. Dit is hem echter helemaal niet gelukt, want die ton van 40 cft. (kubieke voeten) is heden ten dage nog steeds de eenheid waarin men een bepaalde hoeveelheid lading uitdrukt.

In die tijd dus was de uitgedrukte tonnage van een schip het getal dat aangaf *hoeveel lading* zo'n schip kon meenemen.

Echter heeft men van 1694 tot 1849 steeds weer getracht om methoden te vinden, de inhoud of beter grootte van een bepaald schip te bepalen *met behulp van de afmetingen* van het schip. De eenvoudigste van 1694, gebruikelijk in Engeland tot 1773 was wel de formule:

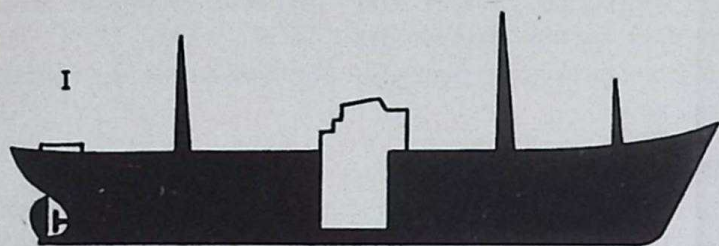
$$\frac{L \times B \times D}{94} \text{ is tonnage}$$

waarin L de lengte, B de breedte en D de holte van het schip is.

Maar de schepen werden groter, inplaats van houten schepen ging men ijzeren schepen bouwen en de stoommachines vervingen de zeilen. Straks vervangen de atoomcentrales misschien onze vertrouwde stoommachines en motoren. Met al deze veranderingen, zullen ook de

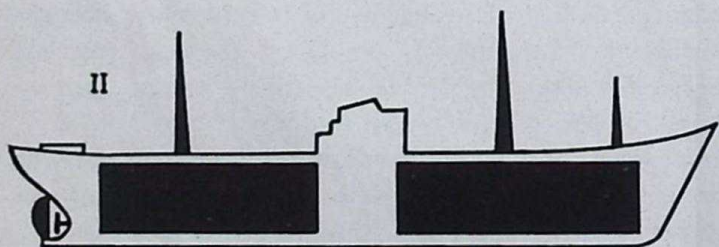
bepalingen van het vaststellen van de tonnage van schepen veranderen. Stelt u zich maar eens voor, dat in een Liberty waarin een installatie staat van bijvoorbeeld 230.000 kg gewicht een atoomcentrale komt, die wegens het stralingsgevaar een loden mantel heeft en dan, pak weg, 2.300.000 kg weegt.

Dan zouden beide schepen nog even groot zijn nietwaar, ongeveer 7250 BRT (bruto registertonnen) en de eigenaar zou voor beide schepen evenveel liggeld, dokgeld en noem maar op moeten betalen, maar aan lading kan hij 2.070.000 kg minder meenemen. De inkomsten worden dus minder terwijl de kosten gelijkblijven. Hierop moet dan weer iets gevonden worden en hebben we zó weer een andere ton. Maar tot op de huidige dag is de situatie nog steeds als volgt:



BRUTO TONNAGE (fig. 1)

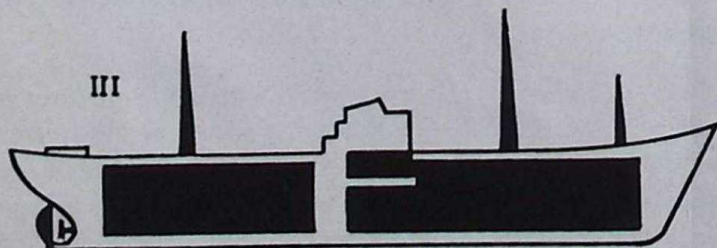
Dit is de inhoud van het schip zelf en heeft geen betrekking op de mee te nemen lading. Het wordt vastgesteld door alle afsluitbare ruimten op een enkele uitzondering na, bij elkaar op te tellen en het resultaat in kubieke voeten uitgedrukt, te delen door 100. Een schip dus van 7250 BRT (brutoregistertonnen) heeft aan afsluitbare ruimte 725.000 cft.



NETTO TONNAGE (fig. 2)

Dit is de bruto tonnage verminderd met de ruimten voor huisvesting van bemanning en officieren, machinekamer, bunkers, stores en andere dergelijke ruimten.

Oorspronkelijk is deze tonnagesoort in het leven geroepen om de mogelijkheid van winst te maken in een getal uit te drukken. Dus lading en passagiersruimten.



DEADWEIGHT TONNAGE (fig. 3)

Dit is het aantal tonnen (van 1016 kg) dat een schip kan laden met inbegrip van bunkers en voorraden. Voor diegene die de wet van Archimedes nog niet helemaal zijn vergeten is het het verschil tussen de tonnen zeewater welke het schip verplaatst wanneer het ledig is en het aantal wat het verplaatst als het is afgeladen tot op de zomerdiepgang.

Zo zijn er nog meer tonnen, een ton lood is natuurlijk een ton van 1000 kg, dat begrijpt u, maar met een ton watten bedoelen ze in de scheepvaart een m³, een ton water echter heeft de eigenaardige gewoonte precies een m³ ruimte in te nemen. Over het algemeen genomen dus maakt het voor goederen met een soortelijk gewicht gelijk aan 1 niet veel uit of men rekent met wichttonnen of maattonnen. Eerst wanneer dat soortelijk gewicht aanmerkelijk gaat verschillen van 1 dan wordt het van belang te kijken wat voordeliger is, maat of wicht.

5 + !

Teleurstellend was het voor de redactie dat slechts 8 lezers het formuliertje, dat in de vorige uitgave van het Boele Nieuws was geplaatst, invulden en inleverden.

Niet dat nu verwacht was dat honderden enthousiastelingen met een opgewekt ingevuld papier zouden komen aandraven, maar op enkele tientallen belangstellenden hadden wij toch wel gerekend.

Speciaal hoopten wij met de antwoorden op de vraag: „Ik zou in het Boele Nieuws graag artikelen lezen over: . . .” te kunnen komen tot initiatieven voor nieuwe artikelen.

Het is voor de redactie belangrijk te weten in hoeverre zij er in slaagt een aantrekkelijk personeelsblad te produceren en in hoeverre het Boele Nieuws geeft, wat het individuele personeelslid er van mag verwachten. Anders dan bij een uitgave waarop een abonnement moet worden genomen en uit het getal der abonnementen valt op te maken in hoeverre een blad voor een bepaalde groep belangwekkend is, heeft de redactie van een personeelsblad weinig houvast.

Het enige wat wij nu zeker weten is dat slechts 8 collega's moeite voor ons hebben willen doen. Naar de oorzaak hiervan kunnen wij slechts raden: gemakzucht („het blad komt er zonder mij toch ook wel”) of onverschilligheid („het blad zou er, wat mij betreft, net zo goed niet kunnen zijn”).

Toch blijven wij rekenen op de belangstelling van en op medewerking uit onze lezerskring.

Zij die wel het enquête-formuliertje inzonden zijn wij dubbel dankbaar. Dat er twee gepensioneerden bij waren, was bijzonder prettig.

Voor zover mogelijk hopen wij ons voordeel te doen met de zo vriendelijk gegeven suggesties.

Afscheid werd genomen van die leden, welke geen zitting meer zullen hebben in de nieuwe Ondernemingsraad.

Het zijn de heren: J. G. van Beek, W. Gerritse, M. Hollander, H. J. de Jong, D. Kooyman, R. Mokry.

De voorzitter, de heer Joh. Boele, dankte de aftredende leden voor hun werk in de Ondernemingsraad en voor de prettige wijze, waarop steeds van gedachten is gewisseld.

Hierna volgde de installatie van de nieuwe leden, de heren: A. Bode, H. Dokter, H. G. de Jong, A. Plaisier, P. Tuk, C. Westbroek.

De voorzitter heette allen hartelijk welkom en hoopte, dat de besprekingen in dezelfde goede verstandhouding gevoerd zullen worden als voorheen, zulks in het belang van het bedrijf en allen die er bij betrokken zijn.

Zonder stemming werd de heer P. Tuk gekozen tot secretaris. De kleine commissie voor het adviseren bij het samenstellen van de agenda en voor overleg in kleine kring en in spoedeisende gevallen, zal gevormd worden door de heren: P. Tuk (secretaris), B. Hagoort, G. Legerstee, C. Westbroek.

Als bestuurslid van het Sociaal fonds werd ter vervanging van de heer W. Gerritse aangewezen de heer J. Bosman.

In overleg met de Ondernemingsraad is de vakantie voor 1960 als volgt vastgesteld:

Aaneengesloten vakantie

vanaf zaterdag 23 juli t.m. woensdag 3 aug.	10 dagen
reisdag (datum nader vast te stellen)	1 dag
24 december (zaterdag voor Kerstmis)	½ dag
31 december, zaterdag (Oudejaarsdag)	½ dag
vrije snipperdagen	3 dagen
	<hr/>
	15 dagen

Zij, die door bepaalde omstandigheden de aaneengesloten vakantie anders willen regelen of de vrije snipperdagen willen laten aansluiten aan de aaneengesloten vakantie, dienen dit per verlofbon via hun baas aan te vragen voor 1 april 1960. Voor 1 mei 1960 ontvangt men de verlofbon terug met de beslissing of dit verzoek is ingewilligd.

Uitreiking vererende getuigschriften

Zij die in aanmerking wensen te komen voor een vererend getuigschrift van de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel en vóór 1 mei 1958 — 25, 30, 40 of 50 dienstjaren hebben, kunnen zich tot 1 maart 1960 opgeven bij de afdeling Personeelszaken.

Een prettige beslissing voor ons bedrijf werd enige tijd geleden door de directie genomen. Het gevolg daarvan was dat wij ons zelf konden opdragen bouwnummer 989 te bouwen. Een typische opdracht, want het is een drijvend dok voor eigen gebruik.

Niet alle bijzonderheden zijn reeds bekend, maar wel kunnen wij de hoofdafmetingen vermelden, te weten:

lengte over alles	175,00 m
grootste breedte	32,60 m
vrije breedte tussen de dokwanden	25,80 m
max. waterhoogte boven de kielblokken ..	7,40 m
max. diepgang	3,35 m
hefvermogen	11.250 ton
totale hoogte van het dok	13,40 m

Het dok is door middel van 2 langs- en 3 dwarsschotten verdeeld in 12 tanks. Voor het leegpompen zullen 4 pompen dienst doen.

Schepen tot 20.000 ton zullen gedokt kunnen worden. Het dok zal in 4 delen op de hellingen I en II worden gebouwd en het aan elkaar lassen zal in het water geschieden.

Voor de ligging van het dok bij dwarshelling III zal een nieuwe haven worden gebouwd. Deze krijgt een bodemdiepte van 12 m onder N.A.P. voor het inzinken van het dok tot de diepte waarop de schepen het dok kunnen invaren. Dat wil zeggen, om u een indruk te geven, dat de bodem van de haven 15,50 m onder de begane grond van de pier van reparatiehelling III komt te liggen. Hiervoor zal dus heel wat grond moeten worden weggebaggerd. Deze baggerwerkzaamheden zullen echter pas in 1961 plaatsvinden. Om deze nieuwe haven met de nodige diepte te kunnen bouwen is het nodig gebleken om een stalen damwand te heien. Deze wand, welke reeds geheid is, is voorzien van de nodige zgn. pijlers, verdeeld in hoofd- en hulppijlers. Deze pijlers dienen ter versterking van de beschoeiing en voor het er overheen aanbrengen van een betonnen wegdek ter breedte van 9,75 m.

Dit wegdek wordt zo uitgevoerd, dat er eventueel ook kranen op geplaatst kunnen worden voor de werkzaamheden bij schepen in het dok opgenomen.

De hoofdpijlers hebben bovendien nog de functie het dok op zijn plaats te houden. Zij moeten de enorme windkracht bij storm op het dok en schip uitgeoefend, trotseren. Aan elk der hoofdpijlers zal hiervoor dan een T-vormige geleidingspaal verbonden worden, waarlangs het dok dan door middel van stoelen met rollen, die aan het dok gemonteerd worden, op en neer kan glijden.

Voor de toegang naar de betonnen pier, het dok en de nieuwe haven IV, zal het nodig zijn om op het land (opslagterrein) nog een stalen damwand te heien, daar voor de opslag anders te veel terrein verloren gaat. Deze schoeiing kan dan tevens als nieuwe loswal dienst doen, want de bestaande los-steigers moeten ook verdwijnen voor de nieuwe werken.

Vanaf de wal naar de betonnen pier komt dan een hulpsteiger, waarover wel rollend transport kan plaatsvinden. Verder moeten voorzieningen getroffen worden voor een nieuwe rijweg, diverse leidingen enz. enz.

Wanneer dit alles voltooid zal zijn, zij het op bepaalde punten voorlopig nog niet volledig, dan zal er toch zeker in een grote behoefte voor ons bedrijf voorzien zijn.

Idee No. 321

Voorgesteld wordt de nieuwe rookafzuigers te voorzien van een raam van gaas. Dit is geen nieuw idee, daar voorheen de rookafzuigers van een dergelijk raam voorzien waren. Inzender heeft waarschijnlijk, in verband met de veiligheid, gemeend hier de aandacht op te moeten vestigen. Een aanmoedigingspremie van f 2,50 wordt toegekend.

Idee No. 322

Inzender vraagt een draaibare arm met elektrische takel aan te brengen bij de boormachine in de scheepsbouwloods. Dit is geen idee maar een aanvraag, welke rechtstreeks via de baas kan geschieden.

Een beloning kan niet worden toegekend.

Idee No. 323

Dit is een voorstel om onder de oliedrukpompjes, die gebruikt worden in nieuwbouw en reparatie een houten voetstuk te maken. Dit voetstuk zou een nadeel betekenen, daar het gebruik hierdoor op bepaalde plaatsen onmogelijk wordt. Deze pompen worden dus bewust zonder houten voetstuk gebruikt. Een beloning wordt derhalve niet toegekend.

Idee No. 324

Voorgesteld wordt om stellingjukken uit te voeren in ijzeren plaat inplaats van I-balk. Dit geeft praktisch geen voordelen, maar wel het nadeel dat platen gebruikt in dwarsrichting een geringere weerstand hebben tegen buiging.

Een aanmoedigingspremie van f 2,50 wordt toegekend.

Idee No. 325

Beide ideeën betreffen stellingen aan schepen.

In het eerste idee wordt voorgesteld om de boeihaken zodanig te veranderen, dat langs de stelling een afzetting gemaakt kan worden voor de beveiliging. Het andere idee betreft een verstelbare werkstelling voor de kop van een zeeboot.

Beide ideeën worden uitgevoerd en een beloning van totaal f 10,— wordt toegekend.

Idee No. 326

Inzender stelt voor de verbindings-

schalm tussen de Gallse ketting en staal draad op de reparatiehellingen te vervangen door een slof die deze verbinding tot stand brengt.

Doordat de slof nu over de diverse obstakels glijdt, zal het onmogelijk zijn, dat de verbinding zich vastzet en zodoende de staal draad beschadigt.

Dit is een prima idee dat besparing van staaldraden geeft.

Een beloning van f 50,— wordt toegekend.

Bedrijfsgeneeskundige notities

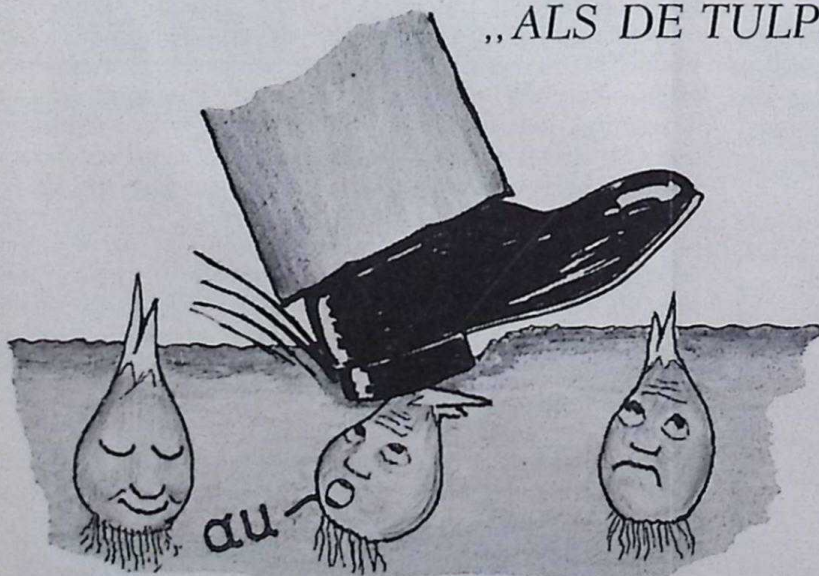
Het valt mij de laatste tijd herhaaldelijk op, dat van de door het bedrijf beschikbaar gestelde voorzorgs- en veiligheidsmaatregelen te weinig gebruik gemaakt wordt. Een man met een gebroken teen, die „toevallig net geen schoenen met stalen neuzen” aanhad; je zou haast denken, dat hij graag een paar weken vakantie wil hebben. Hoeveel tenen en voeten reeds gered zijn door deze schoenen is niet bij benadering te schatten. Bovendien wordt onvoldoende gebruik gemaakt van de oordoppen. Deze besparen veel doofheid en latere duizeligheidsklachten.

Ik was op de Alwaki, waar een dusdanig lawaai was door het bikken van tanks dat ik de benen nam. Maar de enige commentaar, die ik hoorde, was: kom nou, daar zitten wij de hele dag in. Met een gezicht van: zijn we geen flinke jongens? Nu moet ik zeggen, dat ik grote bewondering heb voor wat er op de werf wordt ge-

presteerd; als ik kans zag er een lastige maag uit te halen en er een nieuwe in te zetten, zoals op de werf een cilinder of tank, was ik nog eens wat mans! Het zou alleen een beetje moeilijk zijn voor het magazijn. Maar je oren niet beschermen vind ik alleen maar dom. En tenslotte: het vorige jaar hebben we voor een aanzienlijk bedrag maskers met verse-luchtaanvoer aangeschaft. Dat bij voorkomende werkzaamheden in tanks en dubbele bodems deze niet méér worden gebruikt, is dood-zonde. Het werk loopt regelmatig, en hoeveel ziektenarigheid kan voorkomen worden. Dit is pas op later leeftijd te waarderen. Iedereen kent wel een continu-blafhoester in zijn omgeving. Wie er prijs op stelt, later in deze categorie te belanden, moet vooral de voorzorgsmaatregelen verwaarlozen, die met zo weinig moeite kunnen worden genomen.

DE BEDRIJFSARTS

„ALS DE TULPEN WEER IN BLOEI STAAN”



Het zal u opgevallen zijn dat langs een gedeelte van de rijweg op de werf een beplanting is aangebracht. Honderden bollen zijn er gepoot. Dit kan in het voorjaar een aardige aanblik geven, mits wij allen ons best doen, deze beplanting niet te beschadigen. Betreedt dus dit gedeelte niet en deponeer er geen voorwerpen op.

Het zou jammer zijn als dit initiatief mislukte.

Wat is hernia?

Vele mensen prefereren voor hun nachtrust zachte, sterk verende bedden. Het gevolg hiervan is, dat deze slapers de natuurlijke neiging van het lichaam tot houdingsverandering saboteren. Liggende in een heerlijke kuil wordt de slaaphouding gefixeerd, en de noodzakelijke houdingsverandering tegengegaan. Dit is m.i. een van de meest frequente oorzaken voor rugklachten. Wanneer men de lijder aanraadt, op een harde onderlaag te gaan slapen, ziet men vele rugklachten reeds verdwijnen, tenzij de foute ligging reeds heeft geleid tot een permanente draaiing van de lendenwervels. Alle primitieve rassen slapen op een zeer harde onderlaag; echter ook de Chinezen, zeker een van de meest pientere en cultureel hoogstaande volkeren slapen op een hard bed, met in de nek een houtblok. Dat dit niet alleen voor het kapsel wordt gedaan, bewijst het feit, dat ook de mannen na de afschaffing van de staart dit nog steeds doen. Gedurende mijn Indische praktijkjaren kan ik me niet herinneren bij een der leden van dit ras over „hernia” te hebben horen klagen, hoezeer juist de Chinezen geneigd zijn voor alle mogelijke en onmogelijke klachten geneeskundige hulp in te roepen. Ik ben er dan ook vast van overtuigd, dat, hoe zachter het bed, hoe meer kans op rugklachten. En dit oordeel wordt door zeer velen met mij gedeeld.

Voorts is het van belang te vermelden, dat de onvoldoende lichaamsbeweging leidt tot vetzucht; en evenzeer als een zwangere de statiek van de rug belast door het door haar gedragen kind, kan een overmatige vetafzetting in de buik dezelfde doorbuiging van de lendenwervels naar voren veroorzaken. Schoeisel, te hoge of te lage hakken, afhankelijk van de natuurlijke of verkregen vorm van de wervelkolom; beenverkorting na een beenbreuk of een neurologische aandoening, al deze factoren moeten in het oog worden gehouden bij de beoordeling van rugklachten.

Voor de aandachtige lezer zal het wel duidelijk geworden zijn, dat de simpele klacht „rugpijn” te veel oorzaken kan hebben, dan dat ik niet van mening zou zijn, dat een persisteren van deze klacht tot het inroepen van medische hulp moet leiden. Hoezeer de hulp van heilgymnast en masseur door ons wordt gewaardeerd bij de behandeling van klachten, waarbij nauwkeurig onderzoek heeft geleid tot uitschakeling van ziekelijke oorzaken als verklaring, het op eigen houtje laten masseren voor de dokter dit heeft gesanctioneerd is apert onjuist. Massage is een hulpmiddel, dat ik niet graag zou missen; maar de beste massage is wandelen en spieroefening. Is de kracht der rugspieren dusdanig afgenomen, dat een flinke wandeling niet wordt verdragen, dan kan een goedgeleide oefening, zoals bv. Mensendieck-methode die verschaft, veel doen om de spieren fitter te maken. Juist in de aanvang van de behandeling moet worden gewaakt tegen overbelasting, vooral overbelasting in torsie. Zijdelings tillen, zwaaiend verzetten van zware meubels, gevulde emmers en wasmachines kan grote schade doen na een gelukte repositie. Soms kan het nodig zijn, gedoseerd een corset te dragen, hoewel dit altijd moet gebeuren met de uitdrukkelijke beperking, dat zo spoedig mogelijk getracht moet worden de spieren de rol van dit onding weer te doen overnemen. Een corset immers beperkt altijd de vrije bewegingsmogelijkheid

van de rug; bij voortdurend dragen weigeren de uitgeschakelde spieren hoe langer hoe meer de dienst, en een steeds zwaarder corset is hiervan het ongelukkige gevolg. Vervanging door een elastische steun na enige tijd moet dus voorwaarde zijn bij het tijdelijk voorschrijven van een steuncorset.

En dan tenslotte: in bepaalde gevallen kan — helaas — operatie nodig zijn. Is door de overbelasting inderdaad een breuk opgetreden van de kraakbeenring, die de verende kern van de tussenwervelschijf omsluit, en puilt hierdoor de kern-massa uit in het tussenwervelkanaal, met als gevolg druk op de wortels van de grote beenzenuw, dan is operatie en uitpelling van de uitgetreden massa niet meer te vermijden. Gelukkig is in een deel der gevallen daarna de kwaal uit de wereld. Daar echter, zoals u uit mijn betoog zult hebben begrepen, ik de belangrijkste oorzaak voor de „hernia” de verstoring van de statiek van de wervelkolom acht, volgt, dat indien deze tengevolge van de operatie en de nabehandeling niet tot de norm is teruggekeerd — en dit is, bij ons gebrekkig inzicht in deze uiterst moeilijke materie, niet eenvoudig en min of meer een zaak van geluk — een recidief zeer gemakkelijk kan optreden. En de droeve statistiek leert dan ook, dat dit vrij dikwijls het geval is. Dat de operateurs gelukkig aanzienlijk voorzichtiger zijn geworden in hun advies: operatie, is dus begrijpelijk. Alleen wanneer werkelijk langs andere weg geen uitzicht op verbetering meer bestaat, moet het wel gebeuren.

Juist wanneer men denkt aan het devies: de wervelkolom moet in zijn statiek weer worden opgebouwd — is het wellicht voor verschillende lijders aan deze bijzonder onaangename en zeer pijnlijke afwijking meer begrijpelijk, dat zo dikwijls het advies wordt gegeven: oefenen! En men moge begrijpen, dat dit dan niet gebeurt, omdat de dokter niet begrijpt hoe heftig de pijnen zijn — ik heb wel eens horen mompelen: „U moest het zelf maar eens voelen!”, maar omdat wij er zozeer van zijn overtuigd, dat het beste corset uiteindelijk de eigen spieren zijn.

De conclusie? Hoe vermijden we het best de genoemde afwijking?

Ten eerste: Er moet zekerheid bestaan over de diagnose.

Ten tweede: Houdt u fit; zwemmen, wandelen, verstandige sport zijn de beste voorwaarden voor goede rugfunctie.

Ten derde: Hete baden, persoonlijk geloof ik, dat een sauna *) eens per week zeer veel rugklachten doet verdwijnen.

Ten vierde: Zorg voor goede ligging; vooral niet te zacht.

Ten slotte: Regelmatige controle door ter zake deskundigen is voor elke afwijking der gezondheid de beste weg tot vroegtijdige ontdekking en adequate behandeling.

Maar ook: DURF TE LEVEN!

M.

*) SAUNA: Fins stoombad, afgewisseld met mechanische prikkeling met berketakken en koudwaterafwassing. De Sauna bevordert de afscheiding van zweet (en met deze die van afvalstoffen) en de bloeddooorstrooming in de huid. De stoom wordt verkregen door het gieten van water op hete stenen.

PUZZLENIEUWS

De in het vorige Boele Nieuws geplaatste puzzle is weer eens een „daverend succes” geworden.

Niet minder dan 10 inzendingen zijn er binnengekomen en dat terwijl er van alle kanten herhaaldelijk was gevraagd wanneer er weer eens een puzzle zou worden geplaatst. Het resultaat is echt wat je noemt „bevredigend”. Of was ze soms te moeilijk?

Van de 10 ingekomen oplossingen is helaas maar 1 goed en wel de oplossing van No. 764 — B. de Ruiter. De overige inzendingen hadden 1 of meer fouten en komen dus ook niet in aanmerking voor de uitgelofde prijzen. Uw puzzle-redacteur is wel zeer in u teleurgesteld.

De juiste oplossing was:

Horizontaal: 1. dekbalk; 8. lasbril; 14. voorloper; 16. oor; 18. AP; 20. Erm; 21. mik; 22. ton; 23. Ka; 24. lak; 26. dozijn;

28. aardgas; 30. klap; 32. een; 33. lab; 34. ark; 35. sonde; 38. ketel; 41. et; 43. roe; 44. kim; 46. las; 47. pu; 48. mal; 50. lager; 52. bok; 53. keg; 54. bob; 55. tol; 56. vijg; 57. dek; 59. kegel; 62. les; 64. O.L.; 65. dar; 67. lor; 68. dek; 70. NN; 71. tonijn; 73. beton; 75. Leo; 77. lat; 78. eek; 79. pomp; 81. holster; 84. villa; 86. kap; 87. os; 88. lus; 89. sak; 90. Alp; 92. p.e.; 93. wei; 94. mokerslag; 97. zwengel; 98. ratelen.

Verticaal: e.v.; 3. koe; 4. bord; 5. armoede; 6. l.l.; 7. komijn; 8. lek; 9. ar; 10. boor; 11. rond; 12. Ir.; 13. malklem; 15. pin; 17. gaskruk; 19. pal; 22. tabel; 23. kar; 25. kas; 27. zee; 28. aak; 29. gal; 31. por; 36. nop; 37. wig; 39. tap; 40. es; 42. takel; 44. kabel; 45. meter; 47. pogen; 49. lek; 50. lok; 51. rol; 52. bijl; 57. doolhof; 58. fan; 60. gok; 61. vet; 63. snapper; 65. do; 66. rijles; 68. deklust; 69. kop; 71. tol; 72. nar; 73. bel; 74. nok; 76. Eos; 78. eiker; 80. map; 82. slee; 83. tuin; 84. vak; 85. alle; 89. sol; 91. pal; 93. WW; 94. me; 95. Ra; 96. ge.

KONINKLIJKE ONDERSCHIEDINGEN



Op 20 november 1959 ontving burgemeester Van der Hoeven in het bijzijn van onze directie op het Gemeentehuis te Ridderkerk het niet geringe aantal van 10 jubilarissen met hun echtgenoten.

Hij kon hun de verheugende mededeling doen dat in verband met hun jubileum aan hen een Koninklijke onderscheiding was toegekend. In zijn toespraak feliciteerde hij het bedrijf met dit grote aantal jubilarissen, hij vond het een compliment dat zoveel mensen zo lang op het bedrijf hebben gewerkt.

De jubilarissen feliciteerde hij met hun wel duidelijk gebleken trouw en hij trok hieruit de conclusie dat zij in hun werk bevrediging hadden gevonden.

Hierna ging hij over tot de uitreiking en speldde de jubilarissen het ere-metaal op.

De zilveren medaille verbonden aan de orde van Oranje Nassau ontvingen de heren: A. Huizer en Andr. Huizer, terwijl de bronzen medailles werden uitgereikt aan de heren: C. v. d. Stel, C. Kooi, A. Vrolijk, B. Ipskamp, W. Kreuk, A. Saly, J. van Driel en B. v. d. Berg.

PERSONALIA

De dienst hebben verlaten:

- 5 dec. 1959: J. van Sliedregt en W. Stout, scheepsbeschieters.
- 8 dec.: J. van Oorschot, nagelheter.
- 31 dec.: C. Oostrijk, tekenaar/constructeur tekenkam. machinebouw; mej. C. J. de Jager, kantoorbediende; C. C. Glansdorp, hulp ijzerwerker (vol.).
- 2 jan. 1960: A. van Gent, h. scheepmaker.
- 5 jan.: C. H. Beermann, h. mach.-bankwerker (vol.).

In dienst getreden:

- 30 nov. 1959: A. Spier, h. machinebankwerker (vol.).
- 4 jan. 1960: J. H. Kalis, leerling ijzerwerker; M. van Brugge, kokerhaker.

Terug uit militaire dienst:

- 16 nov. 1959: N. Kruithof, kantoorbediende loonadministratie; E. A. Groenewegen v. d. Weiden, hulp machinebankwerker.
- 25 nov.: G. Loeve, h. machinebankwerker.

Naar militaire dienst:

- 27 nov. 1959: P. Lodder, L. Huizer en B. A. van Heek, h. machinebankwerkers.
- 2 dec.: W. Schippers, h. machinebankwerker.

In het huwelijk getreden:

- 22 dec. 1959: P. Kranendonk (mach.-bankwerker) met mej. C. de Ruiter.
- 23 dec.: H. Kersten (kantoorbediende) met mej. M. Bouman.
- 12 jan. 1960: R. van Beek (machinebankwerker) met mej. C. v. d. Wind.

Geboren:

- 30 okt. 1959: Johanna, dochter van C. de Ruiter (elektr. lasser).
- 9 nov.: Pieter, zoon van W. C. v. d. Stel (boorder).
- 14 nov.: Teuntje, dochter van J. Baars (hellingschipper).
- 30 nov.: Eddy, zoon van M. de Gelder (ijzerwerker).
- 8 dec.: Elizabeth, dochter van E. J. Fokkens (hellingschipper).
- 11 dec.: Alletta, dochter van H. Ouburg (elektr. lasser).
- 19 dec.: Nelly, dochter van G. Baars (bedrijfsassistent afd. scheepsbouw).
- 20 dec.: Henrika, dochter van D. den Boef (scheepsbeschieter).
- 29 dec.: Gerrit, zoon van H. Raven (machinebankwerker).
- 30 dec.: René, dochter van F. C. Dezentje (machinebankwerker).
- 31 dec.: Lydia, dochter van J. de Haan (ijzerwerker).