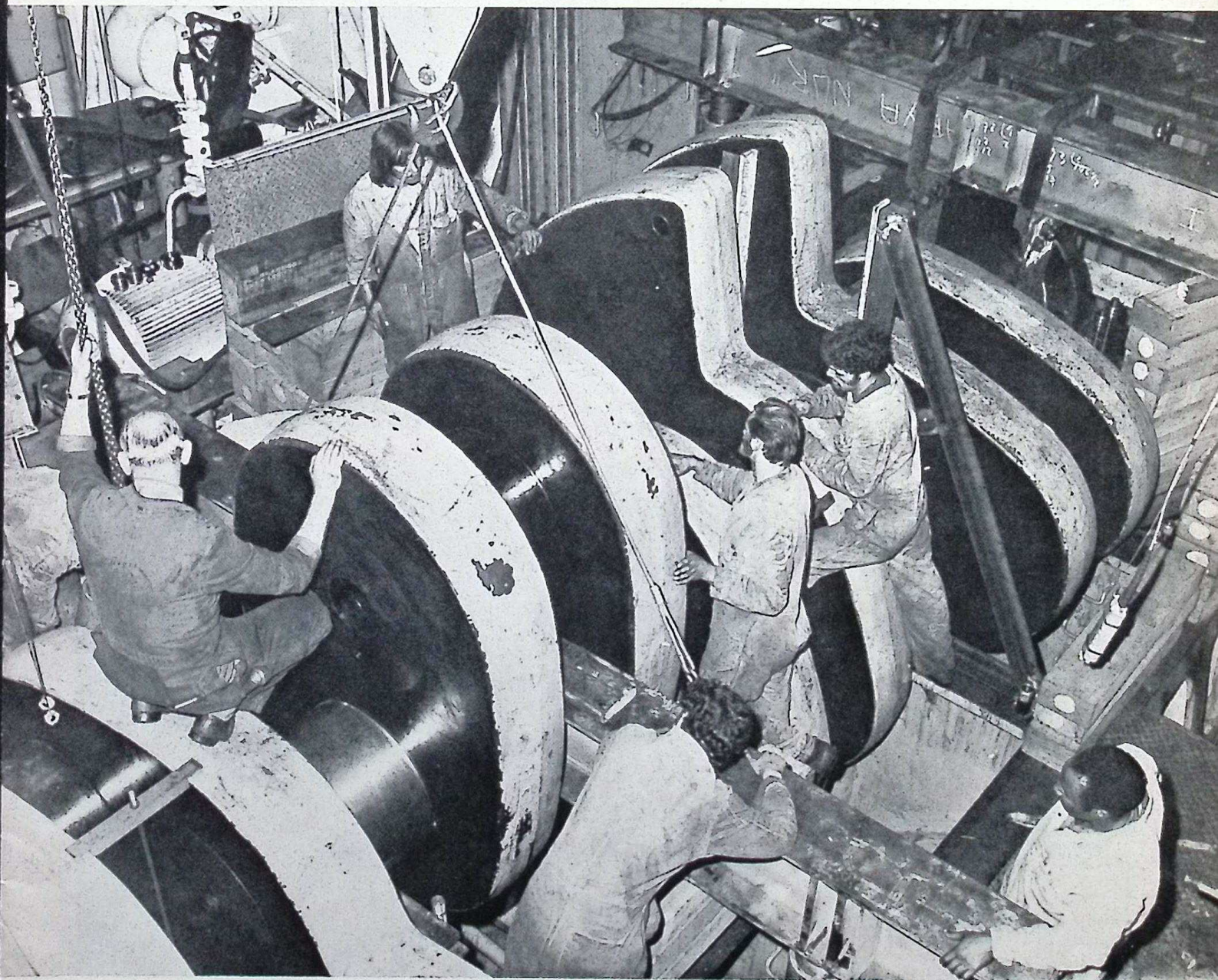
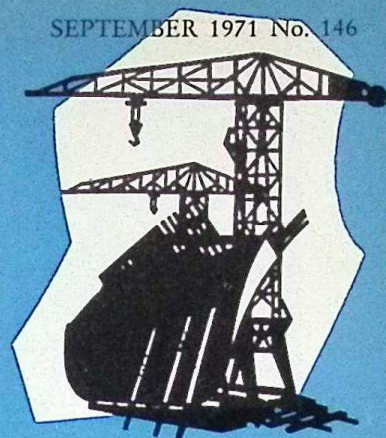


Boele-nieuws

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





Boele-nieuws

Uitgave ten dienste van het personeel van

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

tel. Rotterdam 010—134862

tel. Ridderkerk 01804— 3422

REDACTIECOMMISSIE (alf.):

L. Ardon

G. de Jong

E. H. Koch

HOOFDREDACTEUR:

J. G. v. Beek — telefoon toestel 290.
Kopij inleveren voor de 15e van elke maand.

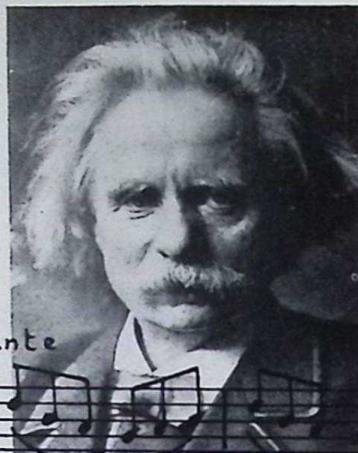
Zonder toestemming van de redactie
mogen geen artikelen, geheel of
gedeeltelijk, worden overgenomen.

Het volgende nummer verschijnt in de
eerste week van oktober.

BIJ DE VOORPLAAT

Het lichten van de krukas van m.s. „Arya
Nur“. Zie pagina's 6 t/m 8.

Druk: Benedictus - N.R.C. - Rotterdam



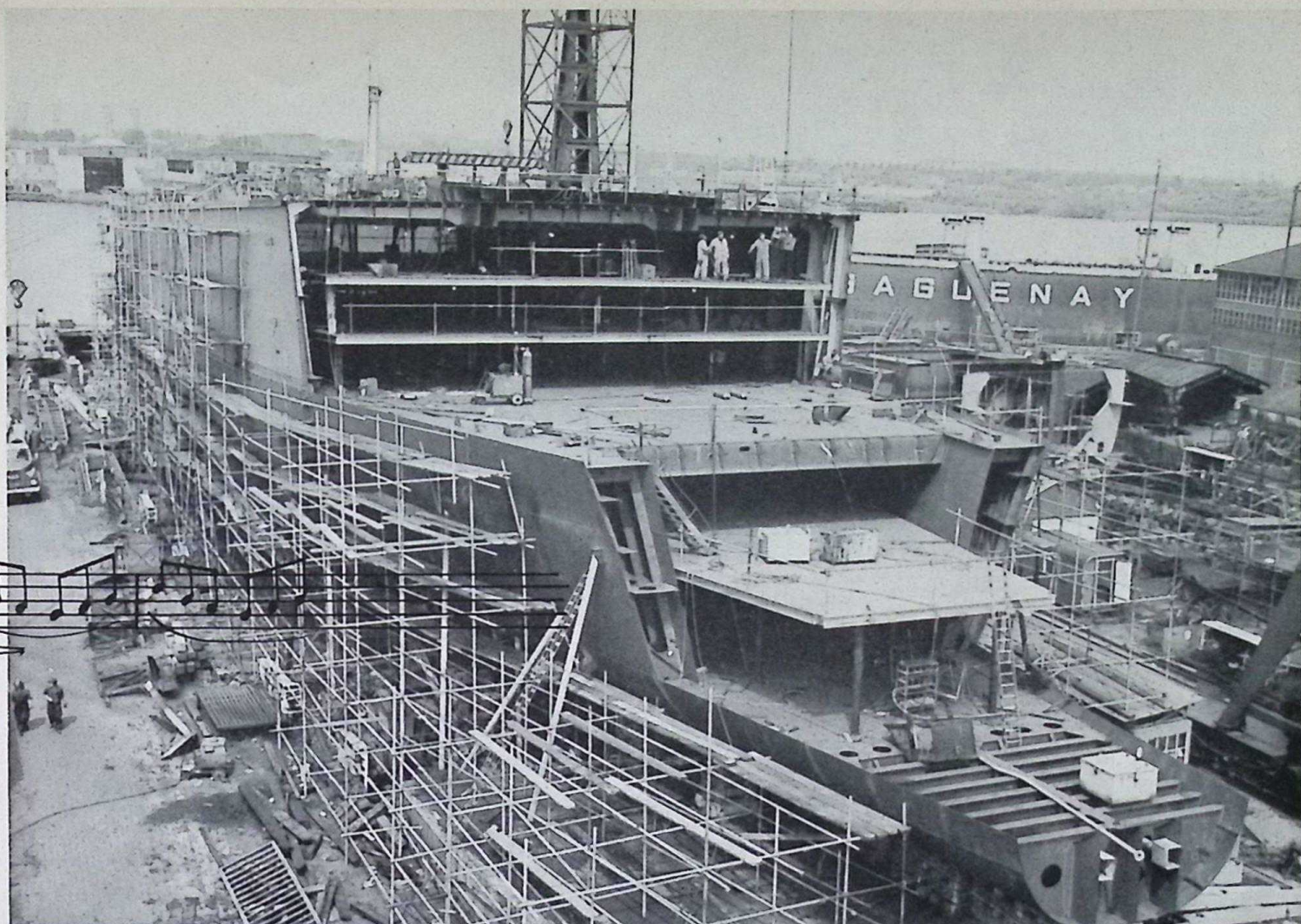
Andante



Muzikale noot in ons nieuwbouwprogramma

Bergen is een prachtige stad. Voor ons bedrijf ook een belangrijke stad met vele rederijen. U ziet op deze foto, hoe de stad als het ware omspoeld wordt door de fjorden. Bergen wordt met recht de parel van Noorwegen genoemd.





La Compagnie Générale Transbaltique, te Le Håvre, de maatschappij waarvoor wij bouwnummer 1040 bouwen, is een dochteronderneming van La Compagnie Générale Transatlantique te Parijs. Transatlantique is een grote rederij, die ruim vijftig zeeschepen in de vaart heeft. De „dochter” Transbaltique is onlangs in het leven geroepen om dienst te doen op de Baltische landen (Oostzeelanden), vandaar de naam Transbaltique.

Op dit moment heeft „Transbaltique” twee schepen in de vaart en twee zijn in aanbouw. Eén in Zweden, één bij ons. De maatschappij heeft haar schepen namen gegeven van komponisten. Zoals wij in Slikkerveer onze komponistenbuurt kennen, zo heeft deze maatschappij haar komponistenvloot. De twee nu in dienst zijnde schepen heten Debussy en Borodin naar resp. een Franse en Russische komponist. De boot die in Zweden gebouwd wordt, zal genoemd worden naar de Finse komponist Sibelius en ons bouwnummer 1040 zal de naam krijgen van de Noorse komponist Grieg. Niet

alleen de naam van bouwno. 1040 geeft ons aanleiding om in ons blad aandacht aan de komponist Grieg te besteden.

Ook de geboorteplaats van Grieg geeft daar aanleiding toe, want het was de stad Bergen waar hij het levenslicht zag. En Bergen is voor ons niet alleen maar een prachtige stad. Het is de stad, waar vele rederijen gevestigd zijn, o.a. de ons welbekende Odfjell-rederij. Een stad dus, waarmee Boele een belangrijke binding heeft. En of de aanknopingspunten niet opkunnen, de overgrootvader van Edward Grieg was... reder! Daarnaast was hij exporteur van zee kreeft. Overgrootvader heette Alexander Greig.

Alexander emigreerde uit Schotland naar Noorwegen en werd burger van Bergen. De naam werd ingeschreven als Grieg, zijnde de Engelse uitspraak van die naam.

Edward Grieg heeft prachtige muziek gekomponerd. Maar dat is niet de enige reden waarom hij reeds tijdens zijn leven

beroemd werd en zijn naam na zijn dood onsterfelijk werd. Zijn muziek ademt een geest, die geen andere muziek kenmerkt. Zijn muziek is... Noors. Het is moeilijk te omschrijven. Het heeft veel te doen met bossen, bergen, fjorden, zeelucht, middernachtzon, wolken en water. Edward Grieg gaf Noorwegen zijn eigen muziek, zoals Sibelius dat aan Finland gaf. Grieg vormt een deel van Noorwegens nationale trots. Toen en nu. Want al tijdens zijn leven werd Grieg geëerd als de grote, nationale figuur van Noorwegen. De komponist, die in klanken uitdrukte, wat woorden onmogelijk kunnen zeggen.

In het hartje van Bergen staan twee standbeelden van musici. De één is van Edward Grieg, de tweede van de beroemde Noorse violist Ole Bull. Ole Bull was een violist zonder weerga, ook wel de Noorse „Paganini” genoemd. Hij was duivelskunstenaar op zijn instrument en hij presteerde het zelfs om bepaalde fragmenten vierstemmig te spelen. Deze Ole Bull was het, die de eer toekomt

Grieg ontdekt te hebben. Hij bemerkte, dat Edward Grieg als 15-jarige jongen op school liever stiekem noten zat te schrijven dan thema's te maken. Hij bemerkte ook, dat de muzikale krabbels van Edward grote inhoud hadden. Hij maakte Edward's ouders duidelijk, dat er maar één toekomst voor hem was: muziek!

Het zou te ver voeren om in ons blad lang stil te staan bij Grieg's komposities. De meeste zijn geïnspireerd op de Noorse volksmuziek en literatuur. Twee reuzen onder de Noorse dichters waren voor hem een grote bron van inspiratie: Hendrik Ibsen en Bjørnson. Ze waren beiden vrienden van hem. Hij maakte muziek voor Bjørnson's Olaf Trygvason en voor Ibsen's Peer Gynt. De muziek voor dit laatste toneelstuk heeft door de meesterlijke constructie en de prachtige „Noors-eigen” melodieën wereldfaam gekregen.

Het grote meesterwerk van Grieg is zijn pianoconcert in a opus 16. Voor degenen, die minder goed ingewijd zijn in de kennis van de muziek zij vermeld, dat een pianoconcert een solostuk is voor piano met begeleiding van een symfonie-orkest. Het heeft meestal drie delen, die tezamen ± een half uur speeltijd vergen. De toevoeging „in a” betekent, dat het stuk steunt op de grondtoon a. Van daaruit wordt het bouwwerk als het ware opgetrokken. Opus 16 betekent: werk no. 16, dus zijn 16de kompositie.

Dit pianoconcert in a vestigde voorgoed Grieg's roem. Niet minder dan Frans Liszt, de grote pianovirtuoos, was verrukt over deze kompositie. In de winter van 1865-66 reisde Grieg, met zijn zo juist gekomponeerde pianoconcert onder de arm naar Liszt, die in een klooster woonde te Weimar. Hij wilde het oordeel weten van Liszt. Liszt ontving hem hartelijk en zette zich achter de piano. Hij speelde het razend-moeilijke werk achter elkaar door, maar toen hij halverwege het slotdeel aangeland was, waar de kompositie het hoogtepunt nadert, kon hij zich niet langer beheersen. Hij liet de piano de piano, stapte met grote passen naar de kloosterhal en brulde: Dat is fameus! (Dit is de beschrijving, die Grieg zelf in één van zijn brieven geeft.)

Op 4 september 1907 stierf Grieg op 64-jarige leeftijd in het Bergense ziekenhuis. Noorwegen rouwde.

Zijn begrafenis werd een nationale manifestatie. Scholen, fabrieken en winkels waren gesloten. Alle vlaggen hingen halfstok. Tienduizend Noren liepen achter de baar; meer dan veertigduizend stonden langs de weg en ontblootten het hoofd toen de lijkwagen voorbijkwam.

Grieg behoort tot de weinige komponisten, die al tijdens hun leven werden geëerd. In 1873, hij was toen dertig



Het stadspark in Grieg's geboortestad Bergen. Uiterst links staat Grieg's standbeeld en geheel rechts staat een sierlijke muzikent.

Het standbeeld van nabij gezien. Grieg was heel klein van gestalte, maar groot van geest.



jaar, kreeg hij van de Staat een jaargeld, dat hem in staat stelde zich geheel aan het komponeren te wijden. 's Zomers deed hij dat aan de Hardangerfjord; 's winters in zijn geliefde Bergen. In 1885 liet hij een huis bouwen enkele kilometers buiten Bergen. Dit huis, villa Frolldhaugen, staat op een heuvel. Aan de voet van de heuvel staat aan een prachtig meer een hutje. Dat is zijn komponeerhut. Vlakbij de hut steekt een steile rotswand omhoog. Die rots heeft hij aangewezen als de plaats waar hij begraven wilde worden. Villa, komponeerhut en graf (uitgehouwen in de rots) zijn in dezelfde staat gebleven als tijdens Grieg's leven. Het is het Grieg-museum geworden. Alles staat er nog.

Zijn piano, zijn schrijftafel, zijn sofa. Rondgaand in dit museum zal de muzikliefhebber aangegrepen worden door de nabijheid van al die stoffelijke dingen, die dienst deden, om eeuwige muziek te maken.



Dit is Grieg's beroemde komponeerhut, onder aan de heuvel waarop zijn woonhuis gebouwd is, en uitzien op een meer. Hier ontstonden vele van zijn meesterlijke komposities. Huis en hut worden in de oorspronkelijke staat gehouden en zijn nu ingericht als het Grieg-museum.

Dit is een zeldzame foto, exclusief voor Boele-Nieuws, uit de collectie van mr. S. Torsteinson te Bergen. Ze toont Grieg met zijn vrouw in 1906, toen ze in Holland op bezoek waren bij zijn vriend mr. Julius Röntgen (staand).



ONZE BANKWERKERS HAALDEN EEN KRUKAS UIT DE „ARYA NUR”

Op 13 juli j.l. arriveerde bij stralend weertje een opvallend schip aan de werf. Opvallend, omdat alles er nog zo nieuw uitzag, opvallend ook door de eigenaardige masten en schoorstenen, die als het ware wijdbeens staan. De „wijdbeense” masten vormen tezamen een patent-systeem voor het laden en lossen. De constructie maakt het mogelijk om met de laadboom zowel het voor als het achter de laadboom gelegen ruim te bedienen. De schuine stand van de schoorstenen heeft te maken met de verspreiding van rook en roet, zodat het niet op dek terecht zal komen. Deze gespreide masten en schoorstenen, gecombineerd met een fraaie scheepsvorm en lijnen, geven de „Arya Nur” een grote bekoorlijkheid. 't Is een mooi schip.

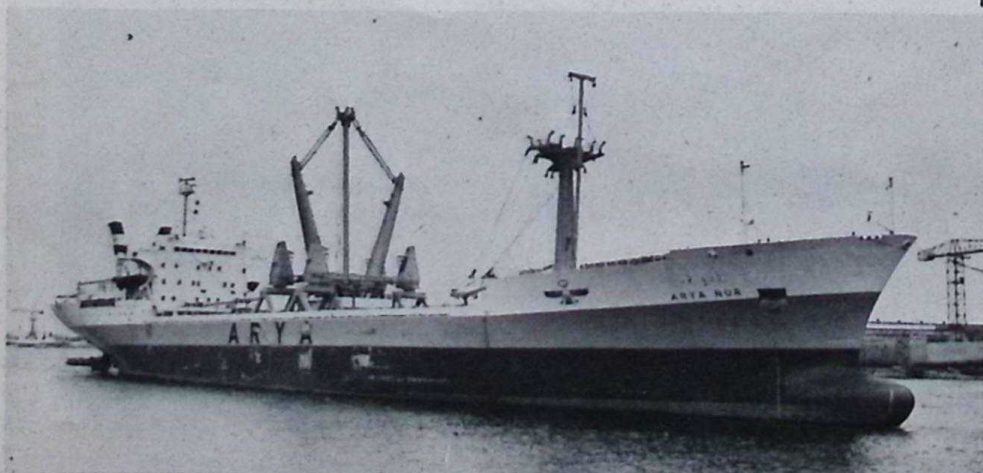
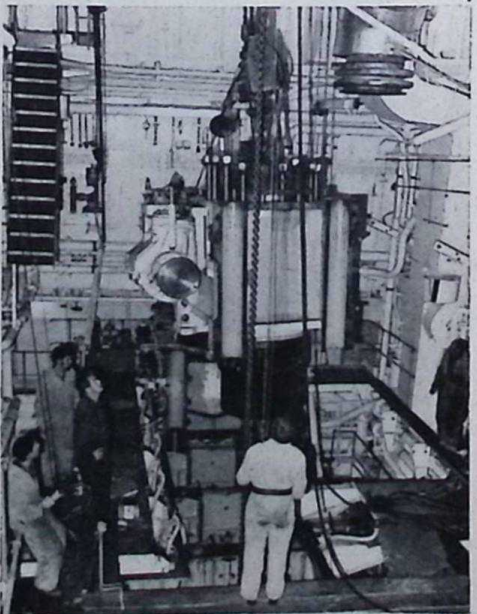
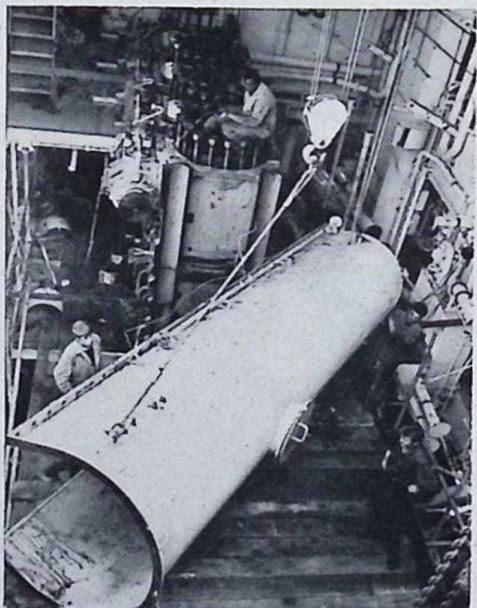
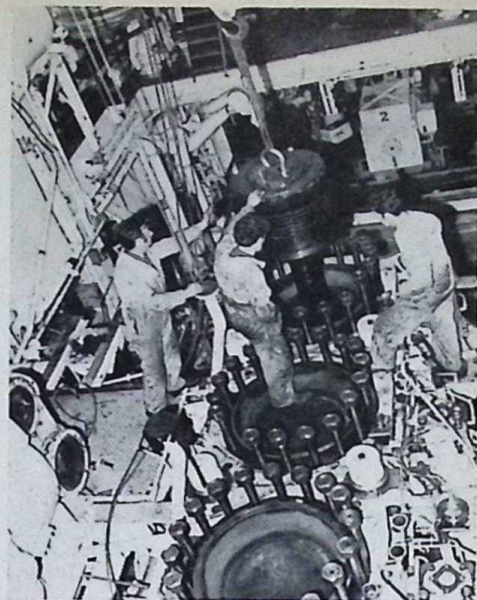
Maar alles wat mooi is, behoeft niet altijd helemaal goed te zijn. Er kan binnen wel eens iets niet deugen en dat was toevallig het geval met dit schip. Het werd gebouwd bij Cockerill in Antwerpen. Na de proefvaart bleek bij controle van de krukas, dat deze was beschadigd. De ashalzen bleken niet meer in één lijn te staan. Een groter tegenslag is nauwelijks denkbaar, want voor reparatie van een dergelijke schade is maar één oplossing mogelijk: de krukas moet er uit. En wat dat betekent, kunnen onze bankwerkers U beter vertellen dan wij. Want Cockerill, zelf tot over de oren in het werk zittend, verzocht ons dat karwei op te knappen. Althans, Cockerill verwijderde zelf het kleinste deel van de as onder de machinekamerschacht en bedacht dat het wellicht beter ware om het grootste en meest tijdrovende deel door de Boele-jongens te laten doen. Zo zag de machinefabriek zich geplaatst tegenover een karwei, dat niet alle dagen voorkomt: het uitnemen van een krukas en het later weer plaatsen van de gehele krukas. Het verwijderen van een krukas uit een zeeschip is heel iets anders dan het verwijderen van een vuiltje uit een oog. De krukas is helaas het onderste gedeelte van de machine en er zit dus niets anders op dan heel de boel te demonteren en op te slaan totdat de krukas terugkomt van reparatie. Is de krukas helemaal „blootgelegd”, dan moet dat gevaarte van 62 ton (!) omhoog gebracht en versleed worden. Het omhoog brengen gebeurt door middel van oppompen en onderstoppen met blokken. Het sleeën moet gebeuren om de krukas op die plaats te krijgen waar de opening in het dek is, zodat een bok de as er uit kan tillen. Precies op de beraamde tijd hing de krukas in de bok en de bedoeling was, dat een wagen van Cockerill gereed zou staan om het vrachtje verder naar België te brengen. Helaas... de wagen liet verstek gaan. Zodoende heeft de krukas een paar dagen op de wal bij haven II gelegen in afwachting van de dingen die komen zouden. De krukas heeft een weekend daar gelogerd en is toen naar Antwerpen vertrokken. Na terugontvangst hebben de bankwerkers weer een omvangrijk karwei voor de boeg: het optuigen van de hele zaak. In die tussentijd ligt de „Arya Nur” met opgekropt gemoed en zonder hart en ingewanden te wachten in de Rijnhaven.

1. De „Arya Nur” arriveerde op 13 juli aan de werf.

2. Het begin was routinewerk: cilinderkoppen, zuigers, kruiskoppen met drijfstangen uitnemen en opslaan.

3. Teneinde gemakkelijk te kunnen werken werd achter de motor een complete werkvloer gebouwd, waarboven de zojuist gedemonteerde spoelluchtkoker hangt.

4. Hier verdwijnt een cylinderblok met voering naar hoger sferen.



Krukassistenten

Een deel van de bankwerkersploeg, belast met het lichten van de krukas.

Boven: A. D. IJsselstein — J. Broeren — A. J. Groenendijk

Midden: A. R. Saunders — D. den Outer

Onder: J. v. Wingerden — L. Verschoor — J. Sloof



5. De krukas is zichtbaar geworden. Een begin wordt gemaakt met het verwijderen van de A-frames.

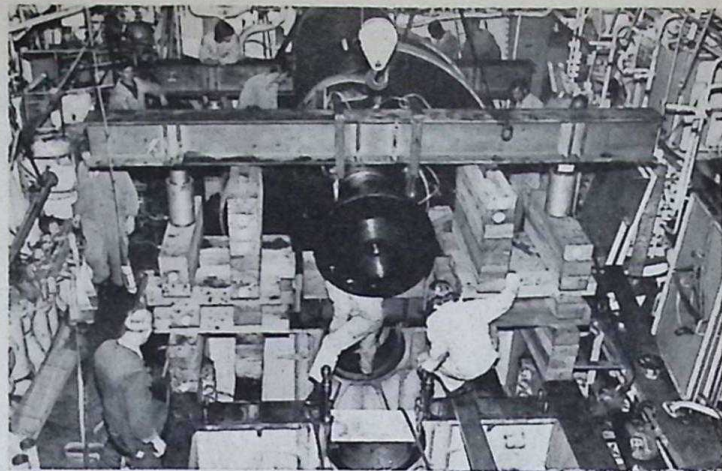
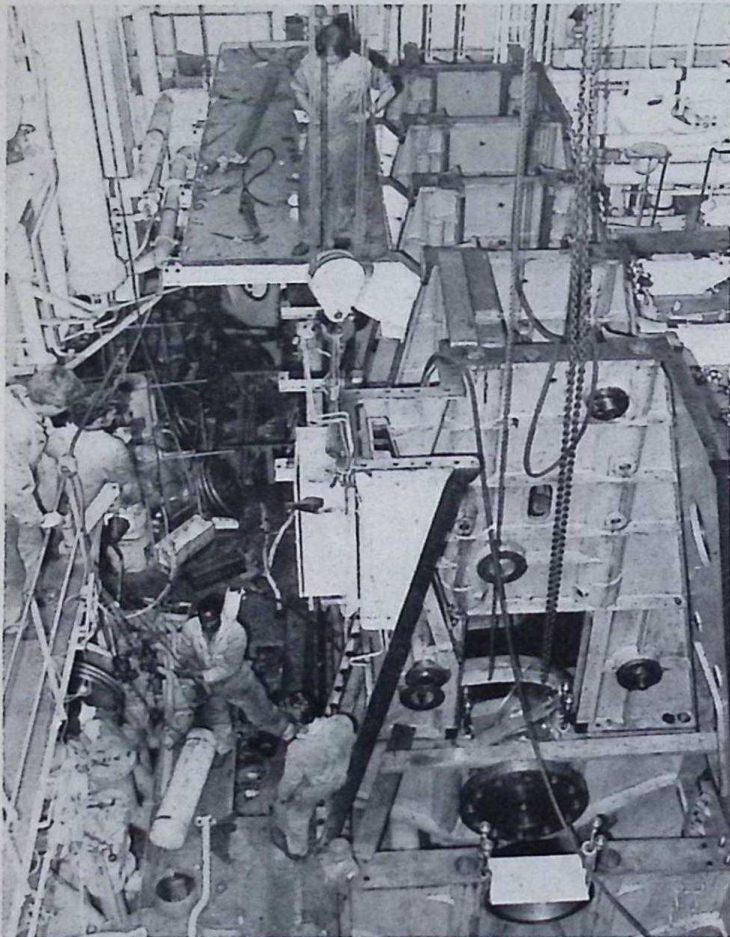
6. Beeld van het oppompen. De krukas is opgehangen aan zware balken, de balken rusten op stopblokken. De pompen, die u onder de balk ziet, brengen het geheel steeds wat hoger door beurtelings te pompen en op te stoppen.

7. Het geheel is „versleed“ en de krukas ligt recht onder de machinekamer-schacht. Leden van onze transportploeg brengen de stropen aan. Op de rug gezien Renée van de Boom.

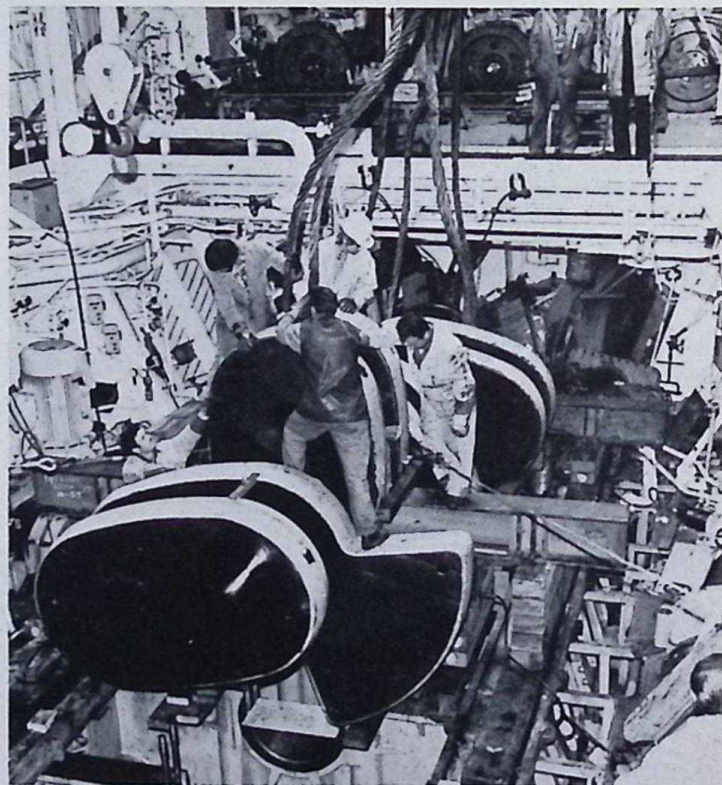
8. Na drie weken intensieve arbeid legt de krukas de eerste meters af op de weg naar Antwerpen.

9. De krukas bovendeks. Bankwerker IJsselstein kijkt alsof hij alleen dit karweitje klaarde.

5



6

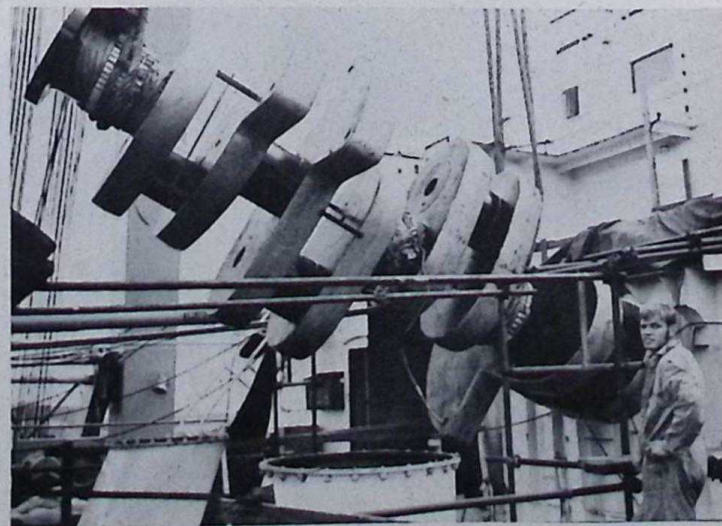


7

8



9





FIGUUR 1.



FIGUUR 2.



FIGUUR 3.



FIGUUR 4.

TIL ER NIET TE ZWAAR AAN

Til er niet te zwaar aan. Dat bedoelen we dan in letterlijke zin. Het optillen en dragen van zware voorwerpen gebeurt dikwijls foutief en het is daarbij niet denkbeeldig, dat letsel ontstaat ten gevolge van verkeerd tillen. We zullen trachten het U uit te leggen.

Bij tilwerkzaamheden denken we in de eerste plaats aan onze rug. De rugspieren zijn *niet sterk* en kunnen door te zwaar of verkeerd gebruik gemakkelijk beschadigd worden. Is dat het geval dan veroorzaakt het hevige pijn en men hoort dan de klacht: „ik heb me vertild”.

Deze klacht is meestal van voorbijgaande aard, maar er zijn ernstiger gevolgen van te zwaar of verkeerd tillen. Tussen de ruggewervels bevinden zich zgn. „tussenwervelschijven”, bestaande uit veerkrachtig kraakbeen. Deze dienen o.a. om mechanische schokken, veroorzaakt door lopen, springen enz. zoveel mogelijk af te dempen. Een soort schokbreker dus. Wordt zo'n tussenwervelschijf beschadigd of verschoven door foutief tillen, dan kan dat de oorzaak ervan zijn, dat één der vele zenuwen van de wervelkolom bekneld raakt. Dat is dan de gevreesde „rug-hernia”, die ernstige gevolgen kan hebben en meestal gepaard gaat met hevige pijn in de rug.

De grote fout, die bij het tillen meestal gemaakt wordt, is, dat men hoofdzakelijk de rugspieren het werk laat doen en, we zeiden het al, die rugspieren behoren niet tot onze sterkste. Het is dus zaak om gebruik te maken van veel sterkere spieren en die hebben we in armen en benen.

Goed tillen en dragen is eenvoudig te leren.

Het is dus zaak om juist te tillen en niet te zwaar. Men moet dat met overleg doen. In hoofdzaak komt het erop neer, dat men nooit met gebogen rug moet tillen, want men belast dan nagenoeg uitsluitend de rugspieren met het tilkarwei.

Doe het zo:

1. Ga zo dicht mogelijk bij het te tillen voorwerp staan.
2. Door de knieën zakken, knieën spreiden, voeten plat op de grond houden en natuurlijk: alles met zo recht mogelijke rug.
3. Zoek goed „houvast” aan het voorwerp en houdt de armen zo veel mogelijk gestrekt en zo dicht mogelijk tegen U aan.
4. Haal diep adem en til nu geleidelijk door de benen te strekken. Niet met

een ruk tillen. Rug recht houden. Laat de benen zo het werk doen, niet de rug.

5. Sta en loop met Uw last rechtop. Ook hier de rug niet gebogen houden. Alleen rechtop wordt het gewicht gedragen door Uw gehele skelet en minder door de spieren.

Tenslotte nog een wenk.

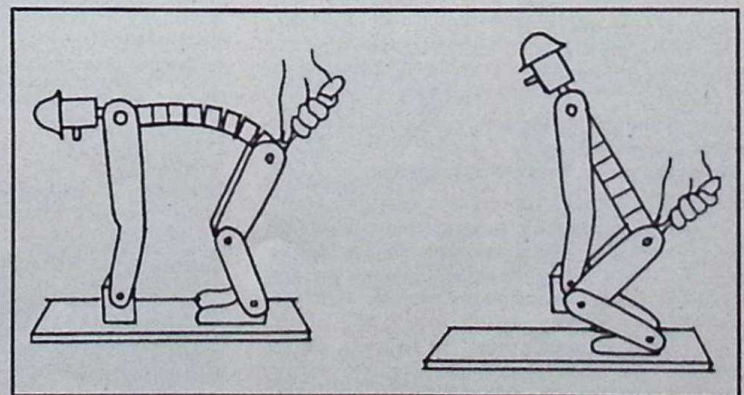
Verdraai nooit Uw rug zijdelings tijdens tillen of dragen. U begrijpt nu misschien wel welk een geknars en gewring er in de rugwervels moet ontstaan als U met Uw last draait, zoals op afbeelding 4 is aangegeven. Nooit verdraaien dus, maar eerst de voeten plaatsen in de richting, die U gaan wilt en dan volgt de romp met de last vanzelf.

In het Veiligheidsmuseum te Amsterdam staat een instructiemodel, waarmee gedemonstreerd kan worden hoe je niet moet tillen en hoe je wel moet tillen. 't Is een houten mannetje, dat je met een handgreep tilwerk kunt laten doen. Hij kreeg de naam Toontje Til.

We laten tot slot Toontje een demonstratie voor U geven:

FIGUUR 5.

Verkeerde tilhouding, rugspieren overbelast, rugwervels „gapan”.



FIGUUR 6.

Juiste houding tijdens tillen, gestrekte rug.

SOCIAAL VOORZIENINGSFONDS

Ter toelichting op het financieel overzicht van het sociaal voorzieningsfonds diene het volgende: Het voordelig saldo van 44.665,42 gulden, dat over het jaar 1970 aan de reserve is toegevoegd, is vooral te danken aan het grote bedrag van niet uitbetaalde winstuitkering, dat overeenkomstig de bepalingen van het huidige winstdelingsreglement, door het bedrijf in het sociaal voorzieningsfonds wordt gestort.

Zoals bekend mag worden verondersteld, wordt de winstuitkering alleen uitgekeerd aan die medewerkers, die op het moment van uitbetaling nog in dienst van het bedrijf zijn. Enkele uitzonderingen op deze regel worden met name in het winstdelingsreglement genoemd.

Degenen, die op het tijdstip van uitbetaling niet meer in dienst van het bedrijf zijn, ontvangen de winstuitkering dus niet. Het bedrijf stort de voor deze medewerkers berekende winstuitkering in het sociaal voorzieningsfonds.

De premie die onze medewerkers voor het sociaal fonds betalen, is vrij laag te noemen. Het bedrijf stort jaarlijks een bedrag gelijk aan de totale premie van de medewerkers in het sociaal fonds. De som van de premie van de medewerkers en de bijdrage van het bedrijf moet voldoende zijn om elk jaar de uitgaven te dekken, ook nu in de loop van vorig jaar een aantal vergoedingen uit het fonds aanzienlijk is verruimd. Het fonds moet zich zelf dus zonder bezwaar kunnen bedruipen. Dat het sociaal voorzieningsfonds over een zekere reserve beschikt, is een goede zaak. Het is echter niet nodig dat die reserve een hoogte heeft, zoals nu is bereikt, nl. f 203.872,16. Een dergelijke reserve is eigenlijk onverantwoord en verdere toename van dit bedrag is zeker niet gewenst.

Verwacht mag worden, dat in de toekomst het totaal van de niet uitbetaalde winstuitkering aanmerkelijk lager gaat worden. Er is namelijk een voorstel in voorbereiding om de winstdelingsregeling zodanig te wijzigen, dat ook veel medewerkers, die op de datum van uitbetaling niet meer in dienst zijn, alsnog de winstuitkering uitbetaald zullen krijgen. Het betrokken voorstel zal binnenkort in de ondernemingsraadvergadering worden besproken.

AFDELINGSKAS

Het voordelig saldo van f 91.248,38 hiernaast in het Jaaroverzicht wil zeggen dat de Afdelingskas f 91.248,38 meer heeft ontvangen dan is uitgegeven.

Dit batig saldo werd toegevoegd aan de reserve, die per 1 januari 1970 f 440.837,73 bedroeg en per 31 december 1970 dus is opgelopen tot totaal f 532.086,11. Deze reserve is nu ca. f 100.000,— hoger dan de verplichte reserve die de Afdelingskas moet hebben. De verplichte reserve (voorgeschreven door de bedrijfsvereniging) bedraagt ca. f 430.000,— en is zo samengesteld:

1/6 gedeelte van de uitgaven van de Afd. Kas over 1970 vermeerderd met

1/6 gedeelte van de geschatte uitgaven v. d. Afdelingskas over 1971.

In verband met het vrij gunstig verloop over 1970 en de hierboven genoemde hoogte van de reserve kon eind 1970 worden besloten met ingang van 1 januari 1971 de totale premie voor de Afdelingskas terug te brengen van 8% naar 6,8%. Deze verlaging hield in, dat het gedeelte dat de medewerkers in die premie bijdragen, kon worden teruggebracht van 1% naar 0,85%.

Financiële overzicht Sociaal Voorzieningsfonds Boele 1971

Ontvangsten:

Ingehouden premie werknemers - 0,2%
Bijdrage N.V.
Niet uitbetaalde winstuitkering

f 37.271,21
.. 37.271,21
.. 56.055,59
f 130.598,01

Uitgaven:

Vergoeding wegens verzuim voor het bezoek aan huisarts en tandarts f 18.230,70
Vergoeding wegens verzuim bij ziekte van huisgenoten .. 19.760,68
Kosten commissieleden .. 2.509,50
Bijdrage in de kosten voor gezinshulp .. 5.146,04
Bijdrage in de kosten voor hulp in de huish. .. 1.160,75
Kosten voor dieet, extra voeding enz. van werknemers .. 1.360,—
Kosten voor dieet, extra voeding enz. van gezinsleden .. 697,50
Tegemoetkoming in de kosten voor gen. behand. .. 542,—
Tegemoetkoming in de reiskosten voor bezoeken aan specialist enz. .. 1.389,10
Tegemoetkoming tandartskosten werknemers .. 2.268,03
Tegemoetkoming tandartskosten gezinsleden .. 899,75
Medicamenten .. 650,42
Vergoeding veiligheidsbrillen .. 774,04
Vergoeding brillen werknemers .. 6.238,94
Vergoeding brillen gezinsleden .. 3.022,78
Uitkering bij overlijden van werknemers en van echtgenoten .. 7.200,—
Vergoeding voor kunstgebitten van werknemers .. 2.754,57
Vergoeding voor kunstgebitten van echtgenoten .. 681,50
Tegemoetkoming in de kosten voor gehoorapparaten van werknemers .. 473,31
Tegemoetkoming in de kosten voor gehoorapparaten van echtgenoten .. 425,—
Tegemoetkoming in de kosten voor steunzolen, elastieke kousen, orthopedische schoenen enz. .. 955,98
Herniaplanken .. 455,78
Fruitschalen voor ziekenhuispatiënten en langdurige zieken .. 2.073,73
Hulpmiddelen .. 423,90
Uitkering bij geboorten .. 3.100,—
Uitkering bij invaliditeit gezinsleden .. 1.386,84
Bijdrage in de extra kosten bij ziekenhuisopname en overlijden van huisgenoten .. 1.303,—
Diversen .. 48,75

f 85.932,59

Voordelig Saldo

Saldo per 1 januari 1970

f 44.665,42

.. 159.206,74

Saldo per 31 december 1970

f 203.872,16

Jaaroverzicht Afdelingskas Boele 1971

Uitgaven:

Ziekengeld
Premie A.K.W.

f 1.278.412,43
.. 25.632,74

Controlekosten:

Bedr. Gen. Dienst
Gem. Adm. Kantoor
Reisk. contr. geneesheer
Specialistenbezoek
Porti

f 35.663,—
.. 4.528,66
.. 195,86
.. 1.865,95
.. 804,20

.. 43.057,67

.. 15.791,43

.. 4.000,—*

.. 33.000,—*

.. 7.500,—*

.. 91.248,38*

f 1.498.642,65

Administratiekosten N.V.

Aandeel adm.kosten Bedr.Ver.
Bijdrage deelneming verlengde ziekengeldregelingen
Aandeel in omslag nadelig saldo oud-verplicht verzekerden
Voordelig Saldo

* Vooruitlopend op de definitieve afrekening van de Bedrijfsvereniging voor de Metaalindustrie en Electro-technische Industrie, zijn deze bedragen door ons geschat.

Ontvangsten:

Premies werkgeversaandeel (7%)
Premies werknemersaandeel (1%)
Interest en koersverschillen

f 1.309.946,54

.. 183.500,21

.. 5.195,90*

f 1.498.642,65

Balans per 31 dec. 1970.

Rekening-courant onderneming
Beleggingen:
Rijkspostspaarbank
Nutsspaarbank
Amrobank

f 427.609,12

f 1.865,10*

.. 286,—*

.. 86.062,50*

f 88.213,60

.. 16.263,39*

f 532.086,11

Afrekening Bedr.Ver.

Reserve

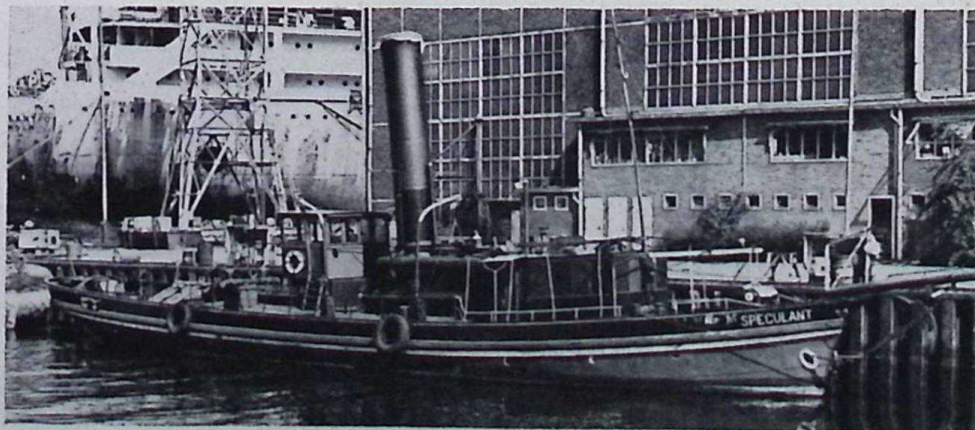
f 532.086,11

f 532.086,11

Terug in het ouderlijk huis

In haven I ligt al enige tijd de prachtige sleepboot „Speculant” en U hebt zich misschien wel afgevraagd welke reparaties we aan die boot moeten verrichten. Wel, dat is snel beantwoord, want de „Speculant” gaat niet meer bij Boele vandaan, althans dat is voorlopig de bedoeling. U herinnert zich misschien nog wel, dat deze sleepboot al eerder in ons blad in het nieuws was. We ontdekten op een goeie dag een advertentie, waarin werd aangeboden een stoomsleepboot model klipperkop met boegspriet, gebouwd bij Boele Bolnes in het jaar 1894, ligplaats: Dordrecht. Nieuwsgierig geworden zijn we toen voor U in Dordrecht gaan kijken en in de Wolwevershaven zagen we het duidelijke bewijs, dat het vakmanschap van de Boele-medewerkers ook toen al op een hoog niveau moet hebben gestaan. Want, U kunt het zelf constateren, deze 77-jarige sleepboot ziet men zijn ouderdom niet aan. Niet alleen de bouwers, maar ook de eigenaars komt natuurlijk eer toe voor de prima conditie waarin het schip verkeert. Het onderhoud moet voortreffelijk geweest zijn. Eén van de laatste eigenaars was de heer Willy Tijssen te Dordrecht, die er 37 jaar op voer. In 1965 verkocht hij de boot aan een Amerikaan, die voornemens was om hem mee te nemen naar de Verenigde Staten. Die overstek ging om één of andere reden niet door. De financiën zullen daar wel een overwegende rol in gespeeld hebben. Wel maakte de Amerikaan een reis langs de Rijn om een film te maken. Een Dordtenaar kocht de boot vervolgens, maar hij kon er niet in slagen

een koper te vinden. En toen dreigde voor deze, voor de praktijk waardeloze, maar historisch waardevolle sleepboot een ongelukkig einde op te doemen... de sloper. „Dat mag niet”, heeft ons bedrijf gezegd, „dan kopen wij 'm. Wat we er mee doen, zullen we nog wel zien, maar naar de sloper zou verschrikkelijk zonde zijn”. Zo ligt de Speculant weer op zijn geboortegrond. Eén van de eerste maatregelen, die we gaan nemen is de naamsverandering. De doopnaam was „Wacht am Rhein”, de tussennaam „Speculant”, de nieuwe naam werd gekozen naar de grondlegger van ons huidige bedrijf Pieter Boele (1827-1887). De naam zal er niet zomaar opgeschilderd worden. Om in stijl te blijven wordt de naam omrand door een ornamentiek, zoals dat zo'n zeventig jaar geleden veel gedaan werd. De leerschool zal dat karweitje vermoedelijk op te knappen krijgen. Verschillende kranten hebben aandacht besteed aan het feit, dat Boele de sleepboot „van een wisse dood” redde. Ook kregen we nog een verzoek om toestemming voor het doen vereeuwigen van de „Pieter Boele” door een bekend zeeschilder. Zoveel historische waarde wordt aan dit schip toegekend. Mocht deze schilder inderdaad tot aktie overgaan, dan houden we U uiteraard op de hoogte. Reeds eerder werd van de „Pieter Boele”, toen nog „Speculant”, een schilderij gemaakt. Het is eigendom van de heer Willy Tijssen te Dordrecht. U zoudt hem eens kunnen vragen of het schilderij te koop is. Het antwoord zal zijn: „Nog voor geen miljoen”.



Geslaagden: Proficiat!

Ook dit jaar zijn weer een groot aantal medewerkers geslaagd voor het Bemetel-examen. De resultaten zijn als volgt:

Metaalbewerken in de Scheepsbouw. D. Aanen, W. K. v. Draanen, A. de Graaf, J. F. Haaksema en F. A. Loijenga.

Sectiebouw Afschrijven. H. F. Buis, T. Diepenhorst, E. Hoogeveen, L. Vos en G. de Vries.

Uitgebreid Uitslaan en Afschrijven. J. B. Rijkeboer.

Machinewerkeren. D. Bravenboer, A. H. Eeland, J. O. Geene, B. de Haan, J. F. van Hees, J. P. Kooy, J. Stolk en A. v. Vlissingen.

Uitgebreid Bemetel-examen. A. H. Eeland, J. O. Geene, J. F. Haaksema, B. de Haan, J. F. van Hees, J. P. Kooy, F. A. Loijenga en R. E. van Vliet.

Frezen. W. J. Vermaas.

Booglassen. J. Bislip, D. J. Brouwers, J. C. H. Dekker, B. v. d. Hoek, J. B. Hoenderboom, L. Huijzen, C. van Oostende, W. P. W. v. Rixel, D. N. Rotteveel en K. W. Siertsema.

Voortgezette Beroepsopleiding „Bankwerken en Montage”. W. Boon.

De diploma's zullen door de Directie worden uitgereikt op 19 november a.s.

De uitnodiging voor deze feestelijke avond wordt U te zijner tijd toegestuurd.

Nog meer geslaagden. Zes medewerkers van ons bedrijf slaagden voor de V.V.A. Opleiding „Gezel Scheepsmetaalbewerken”, te weten de heren:

P. Blom, C. van Driel, G. T. Harreman, H. Heiden, P. G. C. Koedood en J. van Wijnen.

De heer Joh. Huijser behaalde het diploma „Bedrijfslektronica-D”.

De heer E. Preesman behaalde het „Sleutel-diploma Algemene Ontwikkeling”.

Mevr. I. v. d. Grient-Leening van de Bedrijfsgeneeskundige Dienst slaagde voor het diploma „Doktersassistent”.

Mej. J. T. E. Bentinck slaagde voor het diploma „Typist Engels”.

De heren M. J. de Bel en P. J. van Duyvendijk, beiden bedrijfsassistent, slaagden voor het Avond-H.T.S.-diploma Scheepsbouw. Een bijzonder mooie prestatie.

Alle geslaagden onze hartelijke gelukwensen.



Dit zijn de heren M. J. de Bel en P. J. van Duyvendijk (r), die het Avond-H.T.S.-diploma scheepsbouw behaalden.

MARY HOLYMAN IS VERTROKKEN

Te langen leste is bouwno. 1039 dan toch vertrokken en wel op zaterdag 14 augustus jl. De vertrektijd was eigenlijk twee dagen eerder gepland, maar tijdens het beproeven van de hydraulische klapbrug op het achterschip ging er iets mis met het hydraulische systeem, waardoor de brug met veel geraas in het water belandde. Provisorisch is een en ander weer vastgemaakt en de leverancier in Engeland zal moeten zorgen, dat de zaak weer in orde komt.
De opdrachtgevers van bouwno. 1039

hebben blijkbaar niet voldoende vertrouwen gehad in de proeven, die door het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation in Wageningen zijn genomen en in het advies, dat door Wageningen werd uitgebracht teneinde het probleem van de trillingen in het schip op te lossen.

De opdrachtgever heeft een Brits scheepsbouwkundig laboratorium geraadpleegd. Dit laboratorium, dat blijkbaar niet kan samenwerken met Wageningen, heeft geadviseerd het schip van

enkel- tot dubbelschroever te verbouwen.

Nog is men het er niet over eens, welk voorstel toegepast moet worden, terwijl ook de vraag van „wie zal dit betalen” nog niet is opgelost.

Om verder tijdverlies te voorkomen werd besloten het schip op voor ons bedrijf acceptabele voorwaarden in de huidige staat naar Australië te laten vertrekken, teneinde daar met een aangepaste snelheid dienst te gaan doen.

TOERNOOI 1971

POULE A

Electro A.—Bolnes 5 Za.	0—1
Bolnes 5 Zo.—Scheepsbouw	0—0
Koperslagerij—Lasloods	0—1
Electro A.—Koperslagerij	0—1
Bolnes 5 Za.—Bolnes 5 Zo.	1—2
Scheepsbouw—Lasloods	0—0
Bolnes 5 Zo.—Electro A.	0—0
Lasloods—Bolnes 5 Za.	1—0
Koperslagerij—Scheepsbouw ..	2—0
Bolnes 5 Zo.—Koperslagerij	2—0
Electro A.—Lasloods	0—2
Bolnes 5 Za.—Scheepsbouw	1—0
Lasloods—Bolnes 5 Zo.	1—0
Scheepsbouw—Electro A.	1—0
Koperslagerij—Bolnes 5 Za.	0—1

EINDSTANDEN

Lasloods ..	5—9	Kopersl. ..	5—4
Bolnes 5 Zo.	5—6	Scheepsb. ...	5—4
Bolnes 5 Za.	5—6	Electro A.	5—1

POULE B

Electro B.—Bolnes 6 Zo.	0—0
Bolnes 6 Za.—Combinatie	1—0
Administratie—Machinefabriek ..	0—1
Electro B.—Administratie	2—0
Bolnes 6 Zo.—Bolnes 6 Za.	0—0
Combinatie—Machinefabriek ..	0—0
Bolnes 6 Za.—Electro B.	0—1
Machinefabriek—Bolnes 6 Zo. ..	0—1
Administratie—Combinatie	1—0
Bolnes 6 Za.—Administratie	0—0
Electro B.—Machinefabriek	0—0
Bolnes 6 Zo.—Combinatie	2—1
Machinefabriek—Bolnes 6 Za. ...	0—0
Combinatie—Electro B.	0—0
Administratie—Bolnes 6 Zo. ..	0—2

EINDSTANDEN

Bolnes 6 Zo.	5—8	Machinef.	5—5
Electro B.	5—7	Administr.	5—3
Bolnes 6 Za.	5—5	Combinatie	5—2

EINDUITSLAGEN VOOR PLAATSBEZETTING 1 t/m 12

Lasloods—Bolnes 6 Zo.	1—3
Bolnes 5 Zo.—Electro B.	1—1
Bolnes 5 Za.—Bolnes 6 Za.	4—2
Koperslagerij—Machinefabriek ..	1—0
Scheepsbouw—Administratie ..	5—2

VOETBALUITSLAGEN

Electro A.—Combinatie 3—5
Electro B. wint na het nemen van strafschoppen.

EINDSTAND TOERNOOI '71

1 Bolnes 6 Zo.	7 Koperslagerij
2 Lasloods	8 Machinefabriek
3 Electro B	9 Scheepsbouw
4 Bolnes 5 Zo.	10 Administratie
5 Bolnes 5 Za.	11 Combinatie
6 Bolnes 6 Za.	12 Electro A.

VRIENDSCHAPPELIJKE WEDSTRIJDEN

Combinatie—Taselaar	6—2
Boele Comb.—Tuinder Plaazier ..	8—3
Combinatie—Baily	1—2
Boele Comb.—Bolnes Junioren ..	3—6
Spaans elftal—v. Dam comb. ..	3—2
Machinefabr.—L.S. Mach. Fabr.	0—4
Boele Comb.—Henkes	6—2
Boele Comb.—Vurtrans	2—4
Comb. Onderlinge—Bolnes Comb.	2—4

UITSLAGEN COMPETITIEWEDSTRIJDEN

ONDERLINGE 1971

Administratie—Scheepsbouw ..	0—3
Combinatie—Koperslagerij	0—1
Lasloods—Machinefabriek	1—1
Scheepsbouw—Combinatie	8—1
Machinefabriek—Administratie ..	4—1
Lasloods—Administratie	1—1
Koperslagerij—Lasloods	3—2
Scheepsbouw—Machinefabriek ..	2—0
Combinatie—Lasloods	1—3

Het elftal van de scheepsbouwloods, kampioen 1971.



STANDEN ONDERLINGE

VOETBALCOMPETITIE 1971 t/m 14-8-71

Scheepsbouw	9—14 (Kamp.)
Lasloods	10—10
Machine Fabriek ..	9—9
Koperslagerij	8—8
Combinatie	8—8
Administratie	9—5

De tweede prijs van het toernooi '71 was voor de lasloods.





HENGELWEDSTRIJD GAAT IN STIJGENDE LIJN

De jaarlijkse algemene hengelvwedstrijd, die onze ijverige hengelfclub op de werf organiseert, vindt steeds meer aftrek.

Dat is geen wonder, want 't is een gezellige boel. Zelfs de mooiweer-hengelaars, die tegen de mannen met een visreputatie geen schijn van kans hebben, komen steeds weer terug om aan deze wedstrijd mee te doen.

Er is sfeer. Het toeven tussen de hengelaars, het luisteren naar hun schandelijk gelieg, het aanhoren van de gekste op- en aanmerkingen, het gezamenlijk drinken van een biertje na afloop, de prijsuitreiking bij die lange prijztafel, dat alles garandeert een leuke avond. Vis of geen vis.

Zo was het ook weer op woensdagavond, 28 juli 1971, toen de werf bevolkt werd door niet minder dan 87 hengelaars. Nou ja, hengelaars, wat je daaronder verstaan wilt natuurlijk. Neem nou de kop van haven I. Vier man van de machinefabriek zaten daar op een rijtje: W. v. Welie, C. Advokaat, H. Lighaam en W. Kooy. Alleen v. Welie ving vis. Als je het gestumper en het onwetenschappelijk hengelgeknoui van die andere drie gezien had, dan zoudt ook U direkt opgemerkt hebben, dat er hengelaars zijn en hengelaars.

v. Welie is een hengelaar. Die jongen heeft het. Dat zie je al meteen als hij een flinke vis er uit haalt. Niet blij kijken, nee, volmaakt onverschillig de vis er af halen en weer inleggen met een gezicht van „het moet nou eenmaal“. Hoe anders reageerde b.v. W. Kooy, toen een verdoald visje aan zijn haak kwam. Aandoenlijk verheugd was 'ie (Kooy bedoel ik), iedereen moest het zien.

Hoe goed v. Welie ook was, er was nog een betere. 't Was P. v. Driel. Het geslacht der Van Drielen staat vanouds her bekend als een geslacht van uitstekende hengelaars, maar deze Van Driel schijnt toch wel verschrikkelijk goed te zijn. Hij is meer het type van de forse hengelaar, die met slechts enkele grote vissen een gehele wedstrijd wint. Hij hengelde met zijn 1900 grammen de rest der deelnemers op grote afstand. Een waarlijk groot winnaar. Hij kreeg een waarlijk groot cadeau. Een hengellat van 8 m of daaromtrent. De heer P. C. Boele reikte deze professionele lat uit, waarna de winnaar zijn vakkundig oog eens langs de lat liet glijden. Toen het oog terug was, waren inmiddels alle prijzen uitgereikt en konden we de totaalstand bekijken, die er als volgt uitzag:

Aandoenlijk verheugd was 't ie. Iedereen moest het zien.

W. v. Welie is een hengelaar. Die jongen heeft het.



Winnaar P. v. Driel kreeg een waarlijk groot cadeau. Een lat van 8 meter.

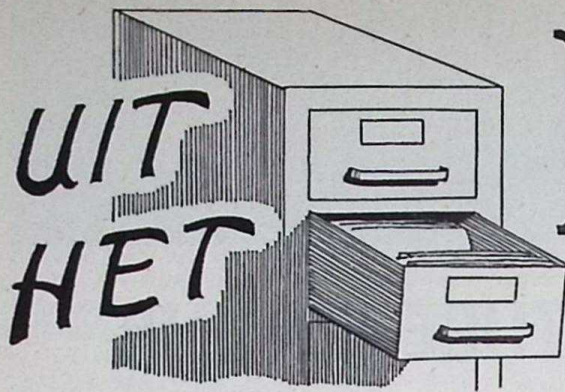
Drukte in de scheepsbouwloods bij de visweging.



1. P. v. Driel	1900	8. A. J. Kooyman	400	16. J. L. Leentvaar	140
2. W. v. Welie	1500	9. G. T. Harreman	325	17. H. Lighaam	100
3. A. Rolloos	925	10. J. de Jonge	275	18. J. Jansen	90
4. F. B. Verveer	650	11. A. de Visser	200	19. H. J. G. v. Heek	85
5. B. v. Gemerden	525	12. C. Advokaat	190	20. A. J. v. d. Velde	80
6. R. v. Dulken	485	13. P. G. C. Koedood	160	21. J. Hulzer	75
7. W. Weeda	400	14. M. v. Gemerden	160	22. C. de Snoo	75
		15. W. Kooy	150	23. P. Booy	70

De jaarlijkse hengelvwedstrijd beweegt zich in stijgende lijn, zowel wat het aantal deelnemers als de vangsten betreft. Bekijkt U het maar:

	aantal deelnemers	Totaal visgewicht van prijswinnaars 1 t/m 5
1969	40	2815 gr.
1970	71	2265 gr.
1971	87	5500 gr.



HISTORISCH ARCHIEF

(II)

door G. J. de Boer

Vorige maand hebben we gelezen hoe de NISHM werd opgericht en hoe zij zich verder ontwikkelde tot 1930 toen Boele's Scheepswerven en Machinefabriek kort na elkaar twee stoomsleepboten voor deze maatschappij bouwde. Nu zullen we zien dat de NISHM kort voor de tweede wereldoorlog haar sleepbootmateriaal met twee grote eenheden — weer bij Boele gebouwde zeesleepboten — zou uitbreiden.

Door het in de vaart komen van steeds grotere mailschepen in 1930 en we denken dan aan de „JOHAN VAN OLDENBARNEVELD” en „MARNIX VAN SINT ALDEGONDE” van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” en de „DEMPO” en „BALOERAN” van de Rotterdamsche Lloyd ontstond behoefte om in de haven van Belawan een tweede sleepboot te stationeren. Om hieraan te voldoen diende een nieuwe sleepboot aangeschaft te worden, daar aan de havensleepdienst van Priok en Soerabaja op dat moment geen boot onttrokken kon worden. De NISHM nam een bouwkontraakt over van een reeds op stapel staande sleepboot van 500 i.p.k., die in maart 1931 als „CISKA” gereed kwam. Op de 21ste van die maand vertrok de „CISKA” op eigen kracht uit Vlaardingen, doch de reis verliep niet zo voorspoedig als bij vorige uitgezonden sleepboten. Op 13 april beliep zij schade aan schroefas en stoommachine en van 15 tot 28 april moest de sleepboot te Ismaila in reparatie, waarna zij haar reis voortzette. Begin juni arriveerde de „CISKA” tenslotte behouden te Tandjong Priok. Nog voor de aankomst van deze sleepboot stationeerde de NISHM met ingang van 12 februari 1931 de „TEDDY” als tweede sleepboot te Belawan. Inmiddels had de NISHM als Nederlandse sleepbootrederij, naar aantal i.p.k.'s berekend, de tweede plaats na L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst Maatschappij ingenomen. Deze positie zou zij behouden tot 1955 met onderbreking van de oorlogsjaren.

In de tweede helft van 1930 begon de economische depressie, die na de zwarte donderdag van 24 oktober 1929 op de New Yorkse effectenbeurs een aanvang nam, haar invloed op het Nederlandse bedrijfsleven uit te oefenen. Op die dag trad plotseling een kentering in van de door speculaties buitengewoon gestegen koersen. De prijsdaling die daarvan het gevolg was, deed zich enkele maanden later ook buiten de V.S. voelen. Op 21 september 1931 devalueerde het Engelse pond sterling met ca. 20%. Vele landen volgden Englands voorbeeld en slechts enkele landen, w.o. Nederland, bleven vasthouden aan hun „Gouden Standaard”. De scheepvaart had het meest te lijden van deze ongunstige omstandigheden. Immers, de vrachten waren veelal in Engelse valuta genoteerd. Bovendien daalde de we-



Tewaterlating „Gina” op 12 februari 1938

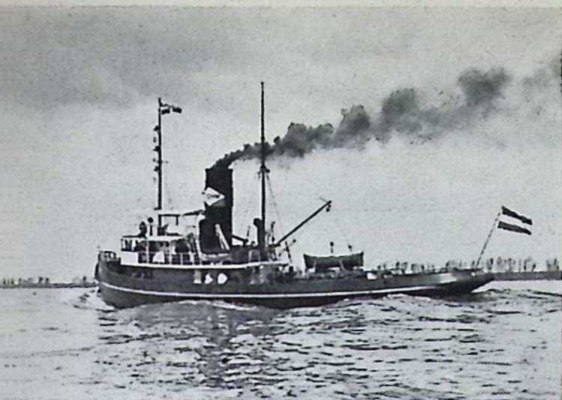
reldhandel met ongeveer één derde, zodat het ladingaanbod aanmerkelijk afnam. Vele fabrieken en bedrijven, scheepswerven en rederijen gingen bankroet. Talrijke schepen moesten wegens gebrek aan empuoi uit de vaart worden genomen en opgelegd of zij verdwenen vroegtijdig naar de sloper. Zo was op 1 januari 1932 één derde van de Nederlandse Koopvaardijvloot opgelegd. Er heerste in Nederland een grote werkloosheid.

De scheepvaart op Java werd beperkt en juist in deze jaren begonnen de scheepvaartmaatschappijen hun kolenstokende stoomschepen te vervangen door motorschepen. Bovendien werden de meeste kolenstokers opgelegd waardoor het kolenbedrijf der NISHM wel zeer nadelig beïnvloed werd. Door de devaluatie van het pond en de hoge havengelden in Priok en Soerabaja konden de beide Indische havens als bunkerstations niet meer concurreren tegen Singapore. Als gevolg van het verminderde

scheepvaartverkeer was de NISHM genoodzaakt zowel in Tandjong Priok als in Soerabaja enkele sleepboten tijdelijk uit de vaart te nemen en op te leggen. Gelukkig konden in deze crisisjaren wederom verscheidene hulpverleningen aan in nood verkerende schepen worden uitgevoerd, alsmede enkele sleepreizen met o.a. tinbaggermolens en slibzuigers.

In maart 1933 bereikte de economische depressie haar dieptepunt, doch omdat Nederland bleef vasthouden aan de Gouden Standaard trad het herstel hier eerst na 1935 in. Na de depreciatie van de Amerikaanse dollar in april 1933 en de devaluatie van de Belgische Franc in 1935 verslechterde de toestand voor Nederland en Indië aanzienlijk.

In januari 1934 besloot de NISHM in samenwerking met andere maatschappijen aan een houtaankapbedrijf in Zuidoost Borneo te gaan deelnemen. Daartoe werd eind 1935 de N.V. Houtaankap Maatschappij „Noe-



De „Rolf” op proefvaart

Noenoekan waar de exploitatie reeds begonnen was. Voor het slepen van boomstammen op de rivier en voor communicatiediensten bestelde de maatschappij in november 1935 een motorsleepboot van 100 e.p.k., de eerste door een dieselmotor voortgestuwde sleepboot der NISHM. Medio mei 1936 kwam deze sleepboot als „ROLF” (I) gereed en kort daarna werd dit sleepbootje naar Indië verscheept, alwaar de „ROLF” (I) 18 juli aankwam. Na montage te Soerabaja kon in de tweede helft van september deze sleepboot te Noenoekan in bedrijf worden gesteld. Begin 1938 werd haar naam gewijzigd in „NOENOEKAN I”, daar een nieuwe en grotere „ROLF” gebouwd was.

Nederland, dat met Frankrijk en Zwitserland aan de oudemuntpolitiek bleef vasthouden, zag zich op 27 september 1936 genoodzaakt deze definitief te verlaten. De waarde van de gulden deprecieerde met ongeveer 20%. De laatste maanden van 1936 bracht weer enige opleving, die zich in 1937 krachtig voortzette. Het scheepvaartverkeer begon weer toe te nemen en het sleepbootmateriaal kon weer voldoende emplot vinden. Nu eerst nam de Nederlandse uitvoer wederom toe en kon ons land profijt trekken van de konjunkturstijging, die in het buitenland reeds eerder was aangevangen. De werkloosheid daalde en de scheepvaartmaatschappijen ontwikkelden weer plannen voor modernisering van hun vloot, waardoor de werven ook weer meer werk kregen. In juli 1937 bestelde de NISHM twee krachtige sleepboten van 750 i.p.k. bij Boele's Scheepswerven en Machinefabriek, die de beide boten op stapel zette als bouwnummers

noekan” opgericht, genoemd naar het eiland 871 en 872. Op 10 februari ging de eerste, de „ROLF” (II) te water, twee dagen later volgde de „GINA”. In de tweede helft van april maakten beide hun technische proeftocht, terwijl de officiële proeftocht 3 mei 1938 plaats vond. Het waren fraaie stoomsleepboten met hun rechte steven, verhoogde bak, brede navigatiebrug en hun forse schoorsteen. Zij waren uitgerust met bergings- en brandbluspompen die een capaciteit hadden van 750 ton water per uur. Voorts waren zij de krachtigste sleepboten van de NISHM vloot.

Op 8 mei 1938 vertrokken de „ROLF” en „GINA”, elkaar om beurten slepende, van Rotterdam naar Java. Tot Aden verliep de reis voorspoedig, maar het aanhoudende zware weer in de Indische Oceaan noopte de kapitein terug te keren naar Aden, alwaar ruim een maand gewacht moest worden voordat het beter weer werd. Eindelijk op 25 augustus arriveerden de boten te Tandjong Priok na een reis van 110 dagen. De „ROLF” kreeg Tandjong Priok als thuishaven, terwijl de „GINA” te Soerabaja gestationeerd werd. Na aankomst van deze laatste aanwinsten bestond het sleepbootbedrijf uit 19 goed uitgeruste sleepboten met een totaal vermogen van 9.000 i.p.k..

Weldra na het uitbreken van de oorlogstoestand in Europa — 3 september 1939 — nam het scheepvaartverkeer in de Indische havens af doordat de Engelse en Duitse rederijen hun vaste lijndiensten moesten opschorten. Dit had tot gevolg dat de inkomsten van de sleepbootafdeling daalden, terwijl de exploitatiekosten sterk waren gestegen. Twee sleepboten, de „HOLLAND” en „CISKA” werden met ingang van 19 oktober 1939 door het Nederlands-Indische Gouvernement gevorderd en bij de Zeemacht N.I. in dienst gesteld, aanvankelijk als boeienschip, later als hulpmijnenveger.

Na de noodlottige meidagen van 1940 was Nederland eveneens in de oorlog betrokken geraakt. De Duitse vijand was dan wel ver van Indië verwijderd, Duitse raiders opereerden ook in de Indische Oceaan en men moest terdege rekening houden met verrassingsaanvallen van deze kaapschepen in het uitgestrekte eilandrijk. De Nederlands-Indische militaire autoriteiten namen dan ook diverse maatregelen. De NISHM-sleepboten werden met grijze verf overgeschilderd waardoor zij meer het uiterlijk kregen van marineschepen. 7 december 1941 sloeg de oorlog over naar het Verre Oosten en de Nederlandse Regering was de eerste die na de overval van

Pearl Harbour Japan de oorlog verklaarde. In de laatste maand van 1941 werden 6 sleepboten door het N.I. Gouvernement gevorderd, t.w. de „NOLLY”, „JULES”, „TATA”, „GINA”, „FLIP” en „KRAUS”. In januari 1942 vorderde de N.I. Regering nog een aantal sleepboten, de „PIEF”, „ROLF”, „HECTOR”, „TEDDY” en „PAUL”.

De Japanners drongen snel op en steeds grotere delen van Indië kwamen in vijandelijke handen. De strijd kenmerkte zich door de „Taktiek der verschroeië aarde”. Alles wat voor de Japanners bruikbaar kon zijn, vooral de olie-installaties, werd voor hun komst vernield of in brand gestoken. Na de slag in de Java Zee op 28 februari 1942, waarbij Karel Doorman met zijn vloot strijdend ten onder ging, was het lot van Indië bezegeld. 1 maart landden de Japanners op Java en de volgende dag gaven de militaire autoriteiten opdracht alle schepen die zich nog in de Javaanse havens bevonden en die te klein waren om zonder risico over de oceaan gezonden te worden, te vernietigen. Alle 18 sleepboten werden op 2 en 3 maart door hun eigen bemanningen tot zinken gebracht of in brand gestoken. De „TATA”, „ROLF” en „GINA” werden te Soerabaja tot zinken gebracht, terwijl de „KRAUS” te Tjilatjap naar de bodem werd gezonden. Ook de nog in aanbouw zijnde sleepboot „HUGO” ontkwam niet aan de vernietiging en het casco werd op de helling opgeblazen. Het is jammer dat geen enkele boot van de prachtige NISHM-vloot kon ontsnappen naar Australië, want zij hadden ongetwijfeld de Geallieerden goede diensten kunnen bewijzen. Alle sleepboten zijn echter door de Japanners gelicht en na reparatie wederom in dienst gesteld. In 1945, na de Japanse overgave, bleek dat er van de 18 sleepboten 11 verloren waren gegaan, Hierbij waren ook de vier bij Boele gebouwde sleepboten.

De „TATA” werd met de „GINA” in gezonken toestand te Pamanoeakan teruggevonden en deze boten moesten als „total loss” worden beschouwd. De „KRAUS”, die op 26 december 1943 was gelicht, ging begin 1945 in Japanse dienst in de Lampong Baai (Straat Soenda) na een Geallieerde torpedotreffer ten onder. De „ROLF” die op 20 oktober werd gelicht, liep tijdens de oorlog in Japanse dienst 2 mijl ten zuidwesten van Tandjong Toekoeng op een mijn ten gevolge waarvan deze sleepboot zonk. Het wrak dat in 1946 werd gelicht was niet meer te repareren zodat ook deze boot verloren was.

Zo vertrokken de „Rolf” en „Gina”, elkaar beurtelings slepend, op 8 mei 1938 uit Rotterdam



Wat „Excelsior” deed en gaat doen

Op zaterdag 21 augustus trok onze harmonievereniging, compleet met drumband en majorettegroep naar Linschoten om aldaar mee te werken aan een taptoe.

Veertien dagen later, 4 september dus, stond een mars door Bolnes op het programma met aansluitend een klein concert in de muziek tent.

Stappen we over naar de toekomstige tijd, dan ziet de agenda er zo uit:

zaterdag 25 september

medewerking aan een wandelmars van de wandelsportvereniging „Sint Joris” te Ridderkerk.

zaterdag 2 oktober

ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan

zal in de namiddag een receptie gehouden worden in de kantine.

's Avonds zal dan een jubileumconcert gegeven worden, waaraan ook andere plaatselijke muziekverenigingen zullen deelnemen.

vrijdag 22 en 29 oktober

medewerking aan de kontaktavonden.

donderdag 2 december

onderling solistenconcours.

zaterdag 4 december

medewerking aan het Sint-Nicolaasfeest in de kantine.

Personeelsvereniging

Data om te noteren:

24- 9-71 sluitingsavond bedrijfsvoetbal.

2-10-71 jubileumconcert en receptie „Excelsior”.

22-10-71 kontaktavond.

Zang - muziek - toneel - bal na.

29-10-71 kontaktavond

Zang - muziek - toneel - bal na.

4-12-71 Sinterklaasfeest kinderen ('s middags).

PERSONALIA

Benoemingen:

19- 7 W. M. Heinen, voorman koperslagerij
J. F. Bijkerk, voorman koperslagerij
J. P. Kievit, voorman koperslagerij

Jubilea:

25 jaar:

14-10 G. v. d. Schoor, scheepsbeschieter
21-10 F. C. J. Sliep, ijzerwerker

In dienst getreden zijn:

12- 7 R. Riad, machinebankwerker
19- 7 K. Gant, bedrijfsassistent scheepsbouw
G. A. Plompen, h.-bankwerker
23- 7 F. Castro Garcia, transporteur
26- 7 A. C. v. d. Giessen, praktikant werktuigbouw
E. N. van Kuyk, h-ijzerwerker
M. M. Malinka, i.l. stellingmaker
A. de Jong, praktikant werktuigbouw
J. Heuvelman, i.l. metaalbewerker i/d scheepsbouw
M. Lodder, machinebankwerker
2- 8 F. A. Knuivers, praktikant werktuigbouw
B. van Beveren, praktikant werktuigbouw
R. de Vries, i.l. lasser
L. A. Visser, i.l. metaalbewerker i/d scheepsbouw
J. A. de Ruiter, i.l. lasser
W. C. Werner, i.l. bankwerker
J. M. Bronk, i.l. metaalbewerken i/d scheepsbouw
H. J. v. d. Ent, i.l. schilder
H. Verheul, i.l. bankwerker
H. P. Bruinsma, i.l. metaalbewerken i/d scheepsbouw
A. Plaisier, magazijnbediende
meij. P. v. d. Steen, administratief medewerkster tekenkamer scheepsbouw
3- 8 R. Goma Martinez, hulp-drukker/buiger
G. Masala, i.l. stellingmaker
9- 8 J. C. Uit den Boogaart, i.l. metaalbewerken i/d scheepsbouw
L. Sintmaartensdijk, i.l. metaalbewerken i/d scheepsbouw
E. Reedijk, i.l. metaalbewerken i/d

scheepsbouw
R. Lubeek, i.l. metaalbewerken i/d scheepsbouw
C. v. d. Werken, i.l. bankwerker
C. Lingen, i.l. bankwerker
R. Heger, i.l. lasser
mevr. H. v. d. Merwe, werkster logiesgebouw
10- 8 M. Bergillos Torres, ijzerwerker
16- 8 mej. A. van Rhoo, medewerkster boekhouding
R. v. d. Poel, i.l. metaalbewerken i/d scheepsbouw
J. Kähler, i.l. koker
B. Elgersma, i.l. bankwerker
K. de Wit, i.l. bankwerker
J. K. Bakker, i.l. metaalbewerken i/d scheepsbouw
H. Vogelaar, i.l. bankwerker
16- 8 M. C. van Vianen, i.l. bankwerker
A. Kok, i.l. bankwerker
C. Kazen, i.l. metaalbewerken i/d scheepsbouw
C. Engberts, i.l. metaalbewerken i/d scheepsbouw
P. Louter, i.l. bankwerker
A. Schelling, i.l. metaalbewerken i/d scheepsbouw
A. van Wingerden, i.l. bankwerker
E. A. M. Brandt, i.l. metaalbewerken i/d scheepsbouw
S. E. Miog, i.l. bankwerker
A. Rijdsdijk, i.l. bankwerker
A. P. Burgel, H.T.S.-student
D. J. M. van Vegchelen, H.T.S.-student
G. Timmermans, H.T.S.-student
P. J. Broere, H.T.S.-student

De dienst verlaten hebben:

9- 7 D. E. Bonney, koperslager
16- 7 D. Brenes Aragon, bankwerker
W. E. O. Witt, machinebankwerker
F. Ruiz Lopez, brander
J. Guerrero Chaves, elektrisch lasser
19- 7 P. W. van Oest, i.l. stellingmaker
23- 7 mevr. van Bentum-IJsselstijn, typiste bedrijfsbureau
H. P. C. Seip, elektrisch lasser
R. v. d. Meer, elektrisch lasser
A. R. Dorey, h-ijzerwerker
27- 7 A. Melendez Treviño, corveeër logiesgebouw
30- 7 A. Romero Naranjo, elektrisch lasser
J. Philips, bankwerker
meij. T. van Dongen, medewerkster correspondentie afdelling

M. Garrido Garcia, i.l. metaalbewerker
5- 8 J. Couto Torres, stellingmaker
E. Calza Temprano, houtscheepmaker
6- 8 J. Sanchez Rivas, brander
L. Peña de las Casas, ijzerwerker
H. de Ruiter, ijzerwerker
L. Villares Veiga, transporteur
10- 8 J. M. Vazquez Sinde, lasser
11- 8 A. Garcia Gonzalez, elektrisch lasser
12- 8 J. Pose Gomez, i.l. lasser
13- 8 C. J. v. d. Linden, ijzerwerker
J. Araujo Ballesteros, elektr. lasser
H. v. d. Ochtend, lassersbaas

Gepensioneerd:

15- 7 P. Huizer, plaat/bankwerker
17- 7 P. Herwig, chef tekenaar
19- 7 H. v. d. Linden, magazijnbediende
28- 7 K. Middeldorp, kraandrijver
29- 7 G. L. Sala, corveeër
5- 8 G. Zondervan, meniër
9- 8 A. J. Kapel, hellingschipper
16- 8 S. Flach, magazijnbediende

Geboren:

71- 7 Tino Richard, zoon van de heer en mevrouw De Groot-van Ommeren
23- 7 Ronnie, zoon van de heer en mevrouw Van Rijn-Jansen
28- 7 Richard, zoon van de heer en mevrouw Van Valderen-van de Water
30- 7 Ilse Wilhelmina, dochter van de heer en mevrouw Van Balen-Kuipers
1- 8 Ramon, zoon van de heer en mevrouw Boender-v. d. Spek
4- 8 Isabel, dochter van de heer en mevrouw Torrejon-Costa
7- 8 Robert Christiaan, zoon van de heer en mevrouw IJsselstijn-van Wingerden
8- 8 Marleen, dochter van de heer en mevrouw v. d. Spuy-Haalboom
10- 8 Johannes Jacobus, zoon van de heer en mevrouw De Hullu-Drummen
12- 8 Anne Maria, dochter van de heer en mevrouw Duyvenstijn-Pannekoek

Gehuwd:

18- 6 de heer P. Boudesteyn met mej. W. M. C. Molendijk
16- 7 de heer P. H. Helden met mej. V. J. M. van Haaren
23- 7 de heer L. J. van Soest met mej. B. Hokke
5- 8 de heer C. R. Makarawung met mej. E. Huizer