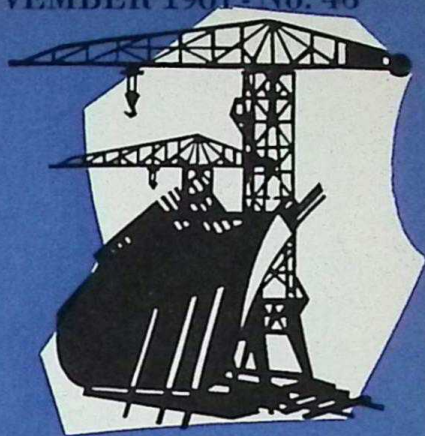


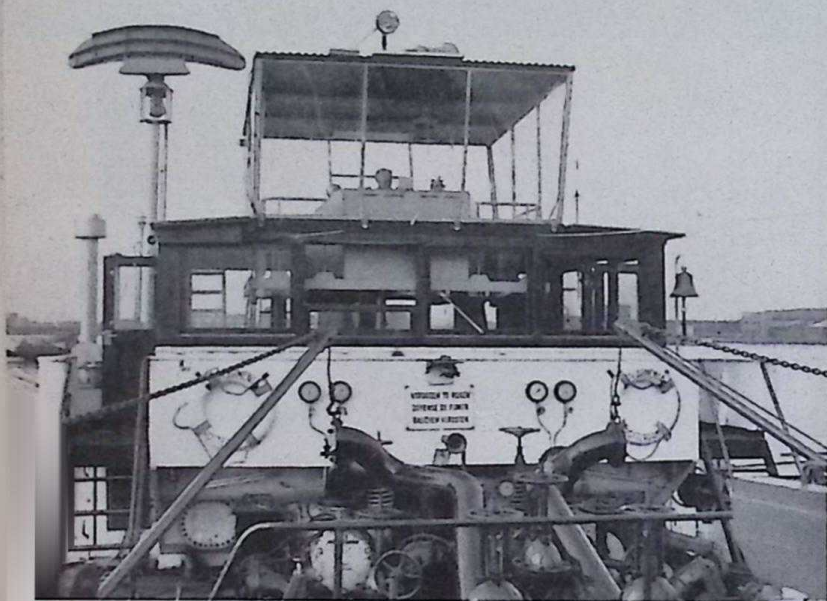
Boele-nieuws

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



OMBOUW mts. „ARMENIA“

Van Phs. van Ommeren N.V. te Rotterdam kregen wij de opdracht om het mts. „Armenia“ geschikt te maken voor de duwvaart. Het ging hier echter niet om het gebruikelijke duwschip, dat we de laatste tijd zo dikwijls zien, maar men wilde het bestaande schip eigenlijk in zijn geheel handhaven, zodat het als tankschip en als duwboot dienst kan doen. Een karwei, dat heel wat hoofdbrekens gekost heeft. Voor het koppelen van het te duwen schip (t.l. „Hibernia“, dat hiertoe door werf „de Biesbosch“ wordt verbouwd) werd een „armen- en benenstelsel“ ontwikkeld, dat aan weerszijden ter hoogte van de voorbolders zodanig is aangebracht, dat de boei en een gedeelte van de huid meescharniert, als de koppelstukken naar buiten gedraaid worden. Deze koppelstukken bestaan uit zware moppen materiaal, die heel nauwkeurig bewerkt en



De stuurkoepel



De klauwen van de koppelstukken in geopende toestand

opgesteld moesten worden. De drukpunten moeten nl. aan beide zijden op precies dezelfde plaats aangrijpen om ongewenste krachten te vermijden.

Men heeft berekend, dat in de koppelstangen krachten van ± 150 ton op kunnen treden, vooral als het schip op de Zeeuwse wateren vaart.

In het voorschip is een nis gebouwd voor het voorroer. Dit roer, voorzien van een Stork-Jaffa stuurmachine, kan met behulp van een draadliertje opgehaald worden en is vanaf de brug elektronisch hydraulisch bedienbaar, evenals de achterroeren. In de motorkamer staat hiertoe een set bestaande uit een Farriman motor en 2 hydraulische pompen. Mocht door storing deze Farriman motor uitvallen, dan kan de kapitein omschakelen op een elektrische noodpomp.

Als de schepen gekoppeld varen, heeft „de eenheid“ een lengte van ± 160 mtr. Om de kapitein voldoende uitzicht op de rivier te geven, werd in de bestaande stuurhut een platform geconstrueerd, dat door middel van een „sempress cylinder“ op en neer kan bewegen. Het was oorspronkelijk de bedoeling dit geheel pneumatisch te laten gebeuren, maar in de praktijk bleek het noodzakelijk een oliebuffer in te bouwen om het heffen en zakken gelijkmatig te laten verlopen. Het stijgen van laagste tot hoogste punt, ongeveer 2 mtr., duurt ± 1 minuut en het zakken is in een halve minuut gebeurd. Om het platform in hoogste stand te kunnen brengen, was het nodig het stuurhutsdak zodanig te wijzigen, dat hier bovenop een plastic „koepel“ geplaatst kon worden, die op eenvoudige wijze demonteerbaar is in verband met de doorvaarthoogte van de diverse bruggen.

Op het platform in de stuurhut bevinden zich alle instrumenten en apparatuur die de moderne Rijnvaart vereist; alles samengebouwd in een grote U-vormige bedieningskast. De kapitein zit op een draaistoel in de open ruimte van deze U. Vlak voor hem bevindt zich het radarscherm met de bochtaanwijzer en de schakelaar voor het heffen en dalen van het platform. Rechts van hem de apparatuur van de Rijntelefonie en de handels voor de roerbediening. Links een kaart van de Rijn, die om rollen langzaam afdraait overeenkomstig de vaarsnelheid van het schip.

Verder alle meters, roerstandaanwijzer, controlelampjes en schakelaars.

Met de voet bedient de kapitein de elektrische luchtfluit en de luidspreker-installatie. Mocht er een storing optreden in de elektrische bediening van het stuurwerk, dan kan de kapitein direkt overgaan op handbediening van de regelschuiven. Het manoeuvreren met de motoren geschiedt elektronisch en pneumatisch.

Een van de vele problemen was o.a. de kleine ruimte, waarin onze arbeiders en personeel van andere firma's allen praktisch gelijktijdig moesten werken. Soms leek het in de stuurhut en in de motorkamer wel een miernest en er vielen nogal eens lelijke woorden als er letterlijk en figuurlijk op handen en (lange) tenen getrapt werd. Maar uiteindelijk was 't toch zover, dat alles naar genoegen functioneerde en vond de proeftocht plaats op woensdag 4 oktober. Het begon met een dikke mist, zodat we met behulp van radar 't Hollandsch Diep op moesten zoeken. Het zicht klaarde in de loop van de dag wat op, zodat we naar hartelust konden experimenteren. We draaiden rondjes, achtjes, zowel voor- als achteruit. Het heffen en zakken van het platform functioneerde onder de vaart prima.

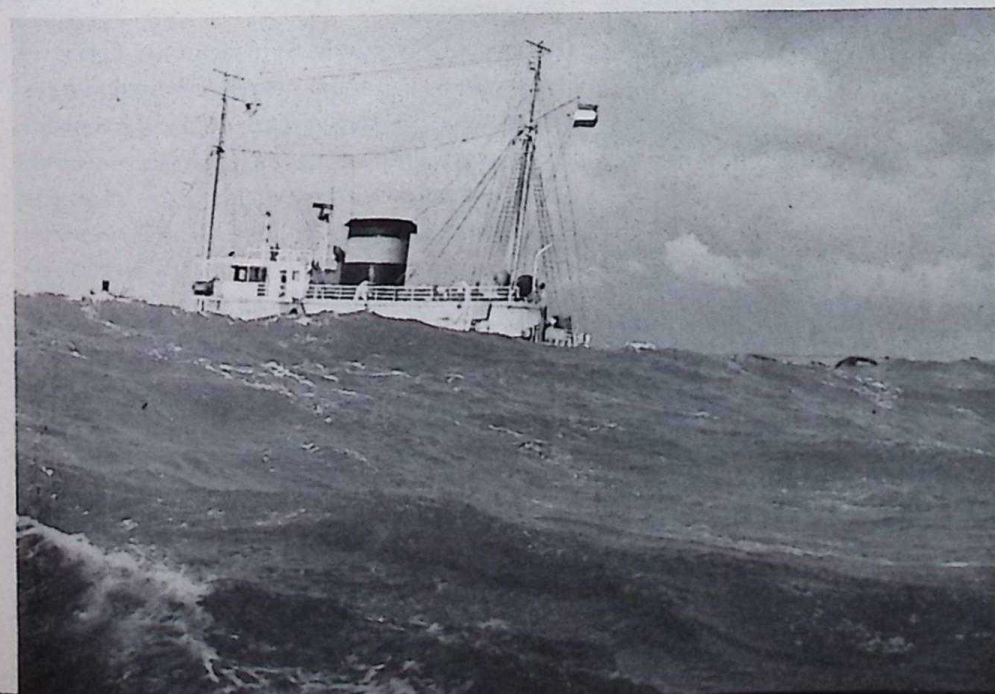
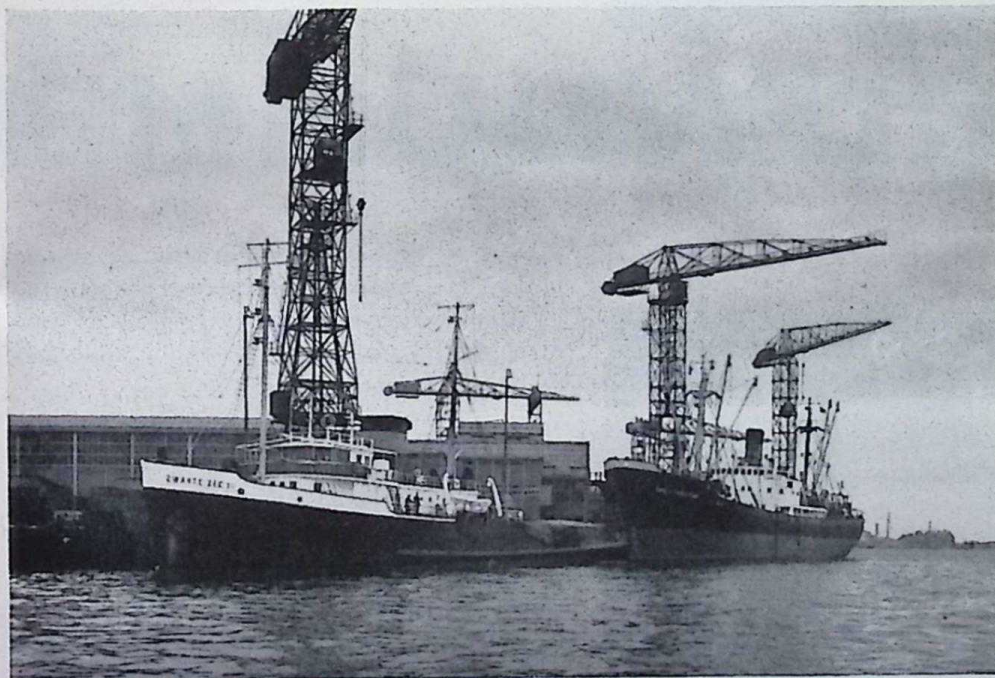
We schakelden over op het noodstuurwerk, probeerden de Rijntelefonie, kortom, alles werd grondig uitgeprobeerd. 's Avonds meerde het schip weer aan de werf af en konden we terugzien op een zeer geslaagde proeftocht. Na de „Italia“ en de „Palatinia“ hebben we met de „Armenia“ opnieuw een schip verbouwd, dat op de Rijn door velen met onderzoekende blik en ook wel met verbazing bekeken zal worden, omdat het geheel nieuwe verschijningen op de rivier zijn en de varens mensen zullen denken: Dat hebben ze daar bij Boele weer aardig voor elkaar gebokst.

Een woord van waardering voor al de werkers, die dag en nacht klaar stonden om het werk snel en tot volle tevredenheid van de opdrachtgever tot een goed einde te brengen, is hier dan ook zeker op zijn plaats.

ZEESLEPERS

ZWARTE ZEE EN SCHELDE

KREGEN EEN GROTE BEURT



Tussen de vele scheepsrompen, die de laatste weken op de werf waren te zien, vielen twee schepen wel bijzonder op. Kort na elkaar kwamen de zeesleepboten Zwarte Zee III en Schelde naar Boele om hier eens grondig te worden nagekeken.

De twee stoere „blauwpijpers” van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst te Rotterdam dragen allebei een naam, die over alle wereldzeeën een grote bekendheid geniet. Vooral de Zwarte Zee, jarenlang de sterkste zeesleper ter wereld geweest, is befaamd geworden.

Op 3 oktober 1933 werd de Zwarte Zee in dienst gesteld. De proeftocht werd bijgewoond door Prinses Juliana. Tot 1940 deed de Zwarte Zee iedere winter stationsdiensten op de Noord-Atlantische Oceaan. Talloze keren moest het schip tijdens stormweer uitvaren om hulp te bieden aan in nood verkerende schepen. Enkele dagen na de inval der Duitsers in mei 1940 vertrok de Zwarte Zee naar Engeland en werd daar onmiddellijk ingezet in de strijd tegen de duikboten. Het werd een strijd op leven en dood. De gebeurtenissen uit de oorlogsjaren lijken meer op een legende dan op een waar en sober verhaal. Tweënvijftig getorpedeerde of op mijnen gelopen geallieerde koopvaardijsschepen, metende 230.000 bruto register ton, werden door de Zwarte Zee voor de ondergang behoed en naar een veilige haven gesleept. Dit gebeurde in een tijd, dat iedere ton scheepsruimte van bijzonder grote waarde was voor de geallieerde zaak. De prestaties van het vlaggeschip van L. Smit & Co. betekenden een meer dan waardevolle bijdrage voor de geallieerde oorlogvoering en voor de uiteindelijke bevrijding van ons land.

(Vervolg op pag. 8)



HET MATERIAAL WORDT BEWERKT

In het vorige artikel hebben wij met elkaar in de Scheepsbouwloods vertoefd om daar de afschrijvers en spantenbuigers op hun vingers te kijken bij hun activiteiten ten behoeve van bouwnummer 1000.

Wij stellen de lezers thans voor de onderdelen die hier werden vervaardigd, verder op hun tocht door het bedrijf te volgen en wij nemen daartoe als voorbeeld een afgetekende huidplaat.

Het eerste reisdoel van de plaat is de Brand-snijloods. Voor het transport vanuit de Scheepsbouwloods staat de gehele dag een aanhangwagen ter beschikking om het afgeschreven materiaal naar het heiligdom van A. P. van Es te brengen. Op foto 1 ziet u dit heiligdom staan te midden van rekken met

BOUWNUMMER

Brander Brandt brandt



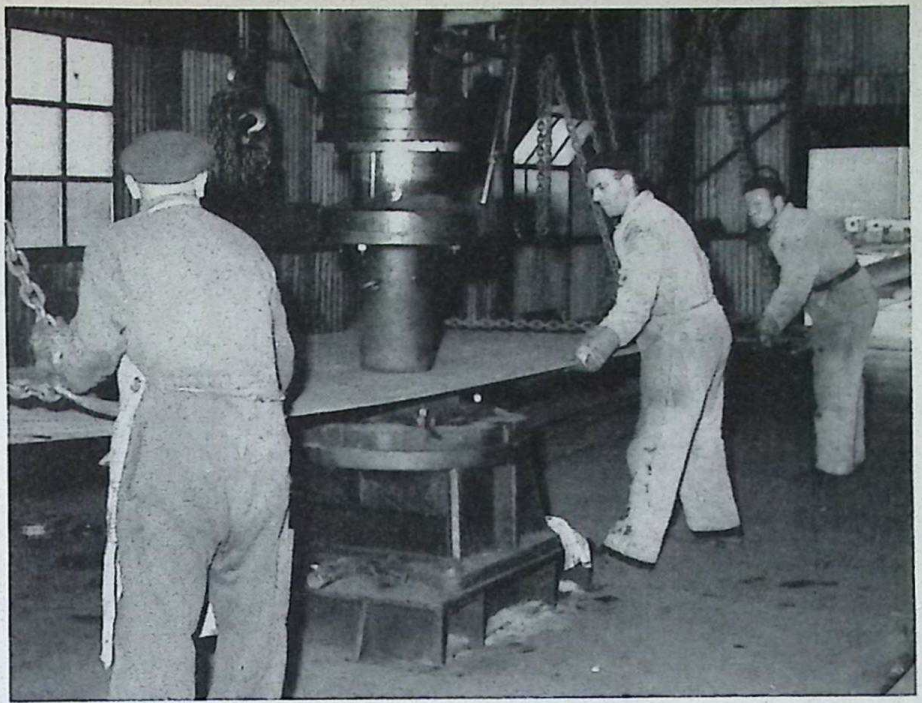
platen en profielen, de zogenaamde tussenopslag. Het afladen geschiedt per stoomkraan en de platen worden hier uitgesorteerd. Dekplaten bij dekplaten, huidplaten bij huidplaten enz.

Volgens de gewenste volgorde worden de platen dan door de branders autogeen gesneden op de afgetekende maten. Op foto 2 ziet u brander J. Brandt hiermee bezig. Ondanks het feit, dat de brandsnijmachines die hierbij gebruikt worden, volautomatisch werken, wordt van de brander toch uiterste nauwkeurigheid geëist, omdat er veel meet- en stelwerk aan het snijden voorafgaat.

Na het snijden wordt de plaat in het opslagrek geplaatst om hier zijn volgende bestemming af te wachten en dat is dan de Drukkersloods. Hier moet de plaat in de gewenste vorm gekneed worden en aangezien ijzer zich niet makkelijk laat kneden, wordt hiervoor een pers gebruikt met een capaciteit van 200 ton. Op foto 3 ziet u drukker G. Rijsdijk (met de rug naar u toe) met zijn assistenten P. Buitendijk en N. Oldenburger bezig om zo'n huidplaat in de vorm te krijgen. Het drukken hiervan geschiedt met behulp van ijzeren vormroeden, die op de spantenvloer gemaakt worden. Het in de juiste vorm zetten van deze

platen vereist een grote mate van vakmanschap en ervaring. Iedere man op de werf heeft respect voor deze mensen. Hoe beter de plaat in de vorm staat, des te gemakkelijker zal straks de ijzerwerker er verder mee kunnen werken. Vanzelfsprekend krijgen de drukkers ook weleens kritiek te verwerken als de plaat niet geheel in zijn vorm staat. Dan hebben zij het gedaan! Men bedenkt dan doorgaans niet met welke moeilijkheden de drukker te kampen had en een afwijking in de vorm behoeft lang niet altijd de schuld van de drukker te zijn. Diverse omstandigheden kunnen hierbij een rol spelen. Het zou ons echter te ver voeren hierover uit te weiden, daar wij u technische uitzettingen willen besparen.

Na het drukken wordt de plaat weer naar de tussenopslag gebracht om te wachten op verdere bewerking in de Lasloods, waarover wij u een volgend maal zullen inlichten.



De grote drukker

1000.... een mijlpaal

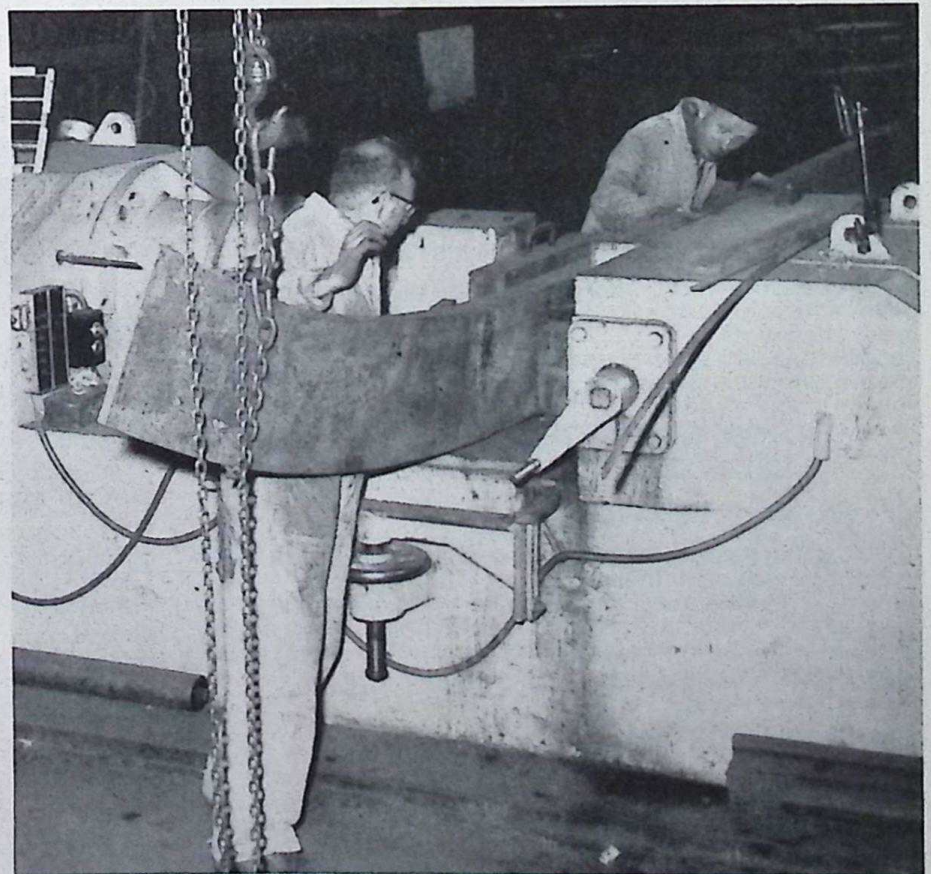
Keren wij nu nog even terug naar de Scheepsbouwloods om te zien wat er nog met het spant moet gebeuren als het door de spantenploeg warm gebogen is.

Door het afkoelen vervormt het spant weer enigszins en moet derhalve koud nabewerkt worden. Dit gebeurt in een profielbuigbank met een vermogen van 300 ton.

Op foto 4 ziet u M. G. Rijdsijk en D. de Bondt in actie om het spant weer in de gewenste vorm „na te zetten”, zoals dat heet. De vorm der spanten is bepalend voor de lijn van het schip, dus ook deze mensen werken zo nauwkeurig mogelijk. Op de buigbank ziet u rechts enkele vormroeden liggen, waarmee de vorm gecontroleerd wordt (zogenaamde proevers).

Als wij zo trachten u een indruk te geven van het gehele wordingsproces, dan zal het u duidelijk zijn, dat er heel wat georganiseerd moet worden om alles vlot en op tijd te doen plaatsvinden. Van hoog tot laag heeft zo zijn speciale taak en elke taak is belangrijk, ongeacht welke verantwoordelijkheid deze met zich brengt.

Het moet toch een ieder wel voldoening schenken, dat men, ieder op zijn plaats, meewerkt om zo'n groot object als bouwnummer 1000 vorm en gestalte te geven.



De grote „knijp”

Verlag ideeëncommissie, vergadering 25 oktober jl.

Idee No. 363 (26732) Anoniem.

Voor het vastzetten van stalen lijnen bij het afschrijven van secties wordt voorgesteld om speciale klemmen te maken i.p.v. bijv. houten blokjes zoals nu gebruikelijk is. De commissie is van mening dat dit niet direct een nieuw idee genoemd kan worden maar meer een verbetering van werkmethode met gebruik van bestaande hulpmiddelen. De hieruit voortkomende arbeidsbesparing wordt gering geacht. Beloning f 10,—.

Idee No. 364 (26733) Anoniem.

Eveneens een vastzetbeugel wordt door de inzender van dit idee voorgesteld, nu echter voor de draadliertjes. In plaats van vastlassen of ketelklemmen wordt nu gebruik gemaakt van een beugel welke aan het liertje bevestigd is en achter de plaatkant of lasvloer gehaakt kan worden. Hiervoor geldt hetzelfde argument als idee No. 363. Beloning f 10,—.

Idee No. 365 (26736) Anoniem.

Voorgesteld wordt om de bestaande snijwekkers zodanig te veranderen dat de brander aan beide zijden bevestigd kan worden zodat in speciale gevallen waarbij de wekker niet gedraaid kan worden de brander verplaatst wordt zodat de wekker op het plaatveld blijft rusten. De praktische bruikbaarheid wordt zeer gering geacht; vrijwel altijd is het mogelijk de snijrichting te veranderen zodat de wekker wel op het plaatwerk rust. Aanmoedigingspremie f 5,—.

Idee No. 366 (26737) Anoniem.

Voor het transporteren van kleine onderdelen bij nachtwerk wordt voorgesteld om over te gaan tot aanschaf van een klein transportwagentje dat gemakkelijk met de hand voortbewogen kan worden. Dit is geen idee maar betreft een uitbreiding van bestaand en ook elders reeds in gebruik zijnd materiaal. Geen beloning wordt toegekend.

Idee No. 367 (26723) Anoniem.

Door inzender wordt voorgesteld om grotere handzaagbeugels te maken speciaal voor het zagen van pijpen met grote diameters. Zaagbladen van deze afmeting zijn niet verkrijgbaar terwijl tevens verondersteld wordt dat deze bij die grotere lengte veel te slap worden. Tevens wordt de noodzaak van een dergelijke beugel niet ingezien. Geen beloning wordt toegekend.

Idee No. 368 (26734) Anoniem.

Voor het repareren van de „Unimog“-trekkers wordt voorgesteld een brug te maken. Ook dit betreft geen idee maar een uitbreiding van bestaande en overal bekende hulpwerktuigen. Plaatsgebrek is reden dat tot nog toe niet tot aanschaf is overgegaan. Geen beloning wordt toegekend.

Idee No. 369 (26735) Anoniem.

Inzender heeft een betere methode uitgewerkt voor de fabricage van gelede peilstokken. Werden de nageltjes tot nog toe geklonken, nu worden deze door middel van een lasvlam tot vloeiën gebracht wat sneller werkt en ook niet het nadeel heeft dat na het klinken de scharnierwerking minder wordt. Voor dit leuke idee wordt f 25,— beloning toegekend.

Idee No. 370 (26738) Anoniem.

Betreft een voorstel tot wijziging van de cirkelbranders. Om een betere instelmogelijkheid te krijgen van het verplaatsbare been van de passer wordt voorgesteld dit nu door middel van een schroef te doen, welke langs een draadbeugel gedraaid wordt. De voorgestelde constructie is zeer kwetsbaar terwijl de commissie tevens van mening is dat de voordelen welke hiermede verkregen worden gering zijn. Een aanmoedigingspremie van f 5,— wordt toegekend.

Idee No. 371 (26731) Anoniem.

Voorgesteld wordt het olieopslagterrein uit te breiden zodat een betere opstelling van de aanwezige olievaten mogelijk wordt. Dit voorstel kan niet als een idee beschouwd worden en derhalve wordt geen beloning toegekend.

Idee No. 356 (26726)

De commissie komt terug op het reeds op de vorige vergadering besproken idee over de fabricage van pijpbeugels. Ofschoon de commissie blijft bij haar oordeel is zij toch van mening dat door het inzenden van dit idee gebleken is dat de bij ons gebruikelijke fabricagemethode van pijpbeugels zeer oneconomisch is. Andere wegen worden dan ook nu ingeslagen. Alsnog wordt hiervoor een extra beloning van f 20,— toegekend.

Feestavond van het fonds

ONDERLING BELANG

Enkele personen die in de lasloods werken, hebben nu vijf jaar geleden besloten met elkaar een fonds te gaan vormen. Een fonds waarin ieder die lid wil worden kan bijdragen en waaruit geput kan worden om leden die jubileren of die langdurig ziek zijn, met fruit of bloemen te verrassen. Op deze manier is reeds vele malen voor blijde gezichten gezorgd.

Verheugd over het feit dat men nu al vijf jaar lang zo heeft kunnen werken besloot het bestuur het eerste lustrum van het fonds feestelijk te vieren, uiteraard ervoor zorgend dat het fonds hierdoor niet een te grote aderlating onderging.

Op 21 oktober werd in de kantine de leden een leuk programma voorgeschoteld. Men had de heer C. Nouwen bereid gevonden de avond te verzorgen. Ongetwijfeld zijn alle aanwezigen zeer tevreden over de wijze waarop zij door de heer Nouwen en zijn medewerkers aangenaam werden beziggehouden.

Aldus zijn de eerste vijf jaren van het bestaan van het fonds „Onderling Belang“ afgesloten. Wij hopen dat men nog vele jaren op dezelfde goede manier zal kunnen samenwerken.



FEESTELIJKE DIPLOMA-UITREIKING

De volgende medewerkers uit ons bedrijf ontvingen op donderdag 19 oktober uit handen van onze directeur, de heer Joh. Boele, het door hen behaalde Bemetelvakdiploma.

Afschrijven in de Scheepsbouw:

H. de Jong, A. Euwijk, J. Jelles.

Machinebankwerken:

M. de Jong, A. Ouwens, A. B. van Heek, A. G. Boudewijn, A. van Brugge, L. v. d. Spoel, J. P. Kooyman, H. A. A. v. Berkel, F. Kolkman, G. Wisse, A. P. Strik, C. Mouthaan.

IJzerwerken en afschrijven in de Scheepsbouw:

J. Berkhout, G. J. Anninga, G. J. P. v. Oossanen, M. Brouwer, W. H. van Driel, A. Fransen, B. A. Munter, A. M. van Bodegom, B. Terlouw, G. Versluis.

Scheepsbeschietsen:

K. W. de Vogel, J. Schouten, A. J. Ooms, H. Bullee, A. Schouten, J. van Pelt, L. van Gameren.

Houten Scheepmaken:

M. v. d. Berg.

Pijpenbewerken:

S. de Jonge, A. D. Priemis, J. de Groot, A. van Driel.

Plaat- en constructiewerken:

J. Hoogers.

Metaaldraaien:

B. Amersfoort.

Het getuigschrift „Uitslaan en afschrijven in de Scheepsbouw” van Instituut Holland ontvingen:

S. M. du Pree, W. Bekkema, J. A. Heymen, K. Grinwis, J. Munter, C. v. d. Welle, J. H. G. Gerritsen, C. J. J. Gerritsen, H. F. J. Leentvaar.

Het saldo van de spaarregeling die bij de leerovereenkomst van de Bemetelopleiding behoort, werd overhandigd aan A. v. d. Spoel, G. T. Harreman, A. van Zwienen en G. Versluis.

Uit de statistiek van de Bemetelvakopleiding bleek dat het percentage ge-

slaagden voor ons bedrijf aanmerkelijk hoger ligt dan het landelijk gemiddelde. Dit is dus een bewijs van de energie waarmee bovenstaande gediplomeerden en hun leermeesters zich van hun taak gekweten hebben. Laten degenen die het komend jaar hun examen af gaan leggen zorgen dat zij minstens net zo goed, liefst beter nog, uit de bus kunnen komen. Bij de uitreiking werden alle geslaagden door de directie gelukkiggewenst met de door hen geleverde prestatie. Wij willen de onze daaraan van harte toevoegen.

H. S.

NIEUWE VOORZIENING IN HET KLEEDLOKAAL

In het kleedlokaal onder nieuwbouwhelling 2 is thans de mogelijkheid aanwezig natte kleding te drogen.

Hiertoe zijn een aantal rekken met kleerhangers gemaakt waarop de natte kleding kan worden opgehangen. Door middel van warme lucht wordt dan gedurende de morgen- en/of middaguren de kleding gedroogd.

De capaciteit van de rekken is eventueel nog voor uitbreiding vatbaar indien blijkt dat hieraan behoefte bestaat.

FINANCIËEL OVERZICHT

Sociaal Fonds Boele 1961

In 1944 nam de Zwarte Zee deel aan het verslepen van onderdelen voor de aanleg van de kunstmatige havenwerken aan de kust van Normandië.

In 1951 en 1956 verwierf de Zwarte Zee de zogenaamde „Blauwe Wimpel” van de rederij voor het grootste aantal slepend afgelegde mijlen. In 1951 was dit 25.525 en in 1956 32.204 mijl. Afstanden die er echt wel mogen zijn.

Kapitein Vet, die in 1958 is overleden, heeft niet minder dan 24 jaar lang het commando op de Zwarte Zee gevoerd. De naam Zwarte Zee zal over enige tijd worden overgenomen door een nieuwe sleper, die nu al bekend staat als de Super-Zwarte Zee. Dit schip, nóg weer sterker dan de Zwarte Zee III, zal zo'n 7000 p.k.'s in zijn machinekamer bergen. De zeesleepboot Schelde werd op 11 september 1958 aan de vloot toegevoegd en behoort dus nog tot de jongste aanwinsten. Geen oorlogsreputatie dus, maar wél heeft de Schelde enkele spectaculaire bergingen op zijn naam staan. Zoals in oktober 1958, toen de zwaar slagzij makende houtboot Gudrun achterstevoren de Nieuwe Waterweg werd opgesleept. Dat was met recht de vuurdoop (of moeten wij hier spreken van waterdoop?) van de sleepboot Schelde.

Tussen vuur en water ging het inderdaad bij de berging van de Noorse tanker Polyana, die in oktober 1960 in de Perzische Golf in nood verkeerde. Door een ontploffing was het schip in brand geraakt. Met alle beschikbare materiaal werd de strijd tegen de vuurzee ter hand genomen. De hitte was zo intens, dat de Schelde zichzelf met water koelte toe moest spuiten. Gasmaskers en natte doeken moesten eraan te pas komen voor de bemanning, omdat zij anders bedwemd zouden worden door de rook en gifdampen. Iedereen kreeg een rauwe keel en bijtende ogen van de rook. 't Was een behoorlijk gevaarlijk karweitje, omdat zich regelmatig explosies bleven voordoen. Kapitein Slotboom durfde, toen de ontploffingen steeds heviger werden, niet langer meer naast de brandende Polyana te blijven liggen. Hij gaf opdracht volle kracht te vluchten. Slechts enkele minuten later volgde een hevige explosie op de Noor. Uit één der tanks spoot een enorme vuurzee de lucht in.

Later keerde de Schelde weer terug naar de brandende tanker en ging verder met blussen tezamen met de Engelse Marine, die hierbij ook werd ingeschakeld. Na verloop van enige tijd konden de bemanningsleden van de Schelde zich trots op de borst slaan. Het was wéér eens gelukt. Dat kunnen wij ook zeggen. Het is wéér eens gelukt. Wéér hebben wij twee schepen volwaardig afgeleverd na een grondige inspectie.

Zwarte Zee en Schelde: GOEDE VAART en RECHT ZO DIE GAAT.

Dat dit fonds er is, zal iedereen wel weten.

Dat verzuim voor bezoek aan huisarts, specialist of tandarts, met inachtneming van bepaalde maxima, wordt doorbetaald is algemeen bekend.

Minder bekend is, dat men ook voor andere dingen, zoals gezinshulp of buitengewone kosten in het gezin, een beroep op dit fonds kan doen.

Deze aanvragen worden alle in behandeling genomen, en het bestuur stelt de uitkeringen vast.

Dit bestuur bestaat uit 6 leden, waarvan er drie door de ondernemingsraad zijn aangewezen, namelijk de heren W. Gerritse, J. Bosman en T. W. de Ruyter. De drie andere leden, de heren B. A. v. d. Graaff, M. v. Zuilekom en H. Rolloos, zijn door de directie aangewezen.

Aanvragen dienen te geschieden op de afdeling loonadministratie.

Hieronder volgt het jaaroverzicht over het jaar 1960.

H.R.

Ontvangsten:

Ingehouden premie werknemers (0,3 % van het loon)	f 14.006,10
Bijdrage der N.V. (0,3 % van het loon)	„ 14.006,10
Bijdrage Van Nievelt, Goudriaan & Co.	f 5.000,—
Bijdrage Phs. van Ommeren N.V.	„ 2.500,—
	f 7.500,—
Overgeboekt naar Soc. Fonds afdeling bazen 1958-1959 ..	„ 384,50
	„ 7.115,50
	f 35.127,70

Uitgaven:

Vergoeding wegens verzuim voor bezoek aan huisarts, tandarts en specialist	f 13.080,98
Aanvullende uitkering Ong.wet krachtens art. 22 lid II van de C.A.O.	„ 5.319,55
Vergoeding wegens verzuim bij ziekte van huisgenoten ..	„ 5.689,04
Bijdrage aan de Interkerkelijke Stichting voor Gezins- hulp, berekend naar het aantal verpleegdagen	„ 598,—
Bijdragen in de kosten voor gezinshulp	„ 1.001,94
Bijdrage in extra kosten bij ziekte van huisgenoten	„ 987,21
Tegemoetkoming in de kosten voor geneeskundige behandeling	„ 97,50
Tegemoetkoming in de reiskosten bij geneeskundige behandeling	„ 86,20
Verstrekkings in natura bij ziekte	„ 609,21
Fruitschalen voor ziekenhuispatiënten en langdurig zieke werknemers	„ 593,—
Tegemoetkoming in de reiskosten bij ziekte van huisgenoten	„ 600,30
Tegemoetkoming in de kosten voor veiligheidsbrillen ..	„ 169,98
Tegemoetkoming in de kosten van hoorapparaten, steunzolen, elast. kousen enz.	„ 250,65
Drukwerk	„ 39,—
Tegemoetkoming bij aanschaffing van kleding bij opname in sanatorium	„ 135,28
Bloemen bij begrafenissen	„ 40,—
Controlekosten	„ 247,98
	„ 29.545,82
Voordelig saldo	f 5.581,88
Saldo per 31 december 1959	f 18.763,80
Voordelig saldo over 1960	„ 5.581,88
Saldo per 31 december 1960	f 24.345,68

DE WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID

Het komt voor dat een werknemer bij de uitvoering van een karwei buiten het werfterrein in diensttijd gebruik wil maken van bromfiets of motorrijtuig om zichzelf te verplaatsen, waarbij dan soms tegelijk materiaal vervoerd wordt.

Een voorbeeld: iemand vervoert zo het een en ander tussen de Gemeentedokken 3 en 4 of gaat voor de uitvoering van een karwei buiten het bedrijf met de bromfiets, al dan niet met materiaal en gereedschap achterop.

Wordt op zo'n tocht schade aan anderen toegebracht, dan kan het bedrijf voor betaling worden aangesproken. Hiertegen kunnen wij ons niet verzekeren.

Indien de verplaatsing of het vervoer plaatsvindt met een door het bedrijf besteld vervoermiddel, dan is het bedrijf niet aansprakelijk voor schade toegebracht aan derden.

Daarom vestigen wij uw aandacht op de hieronder weergegeven regeling, waaraan ieder zich dient te houden.

Wegens het toenemend aantal bezitters van motorvoertuigen en bromfietsen wordt nogmaals de aandacht gevestigd op de

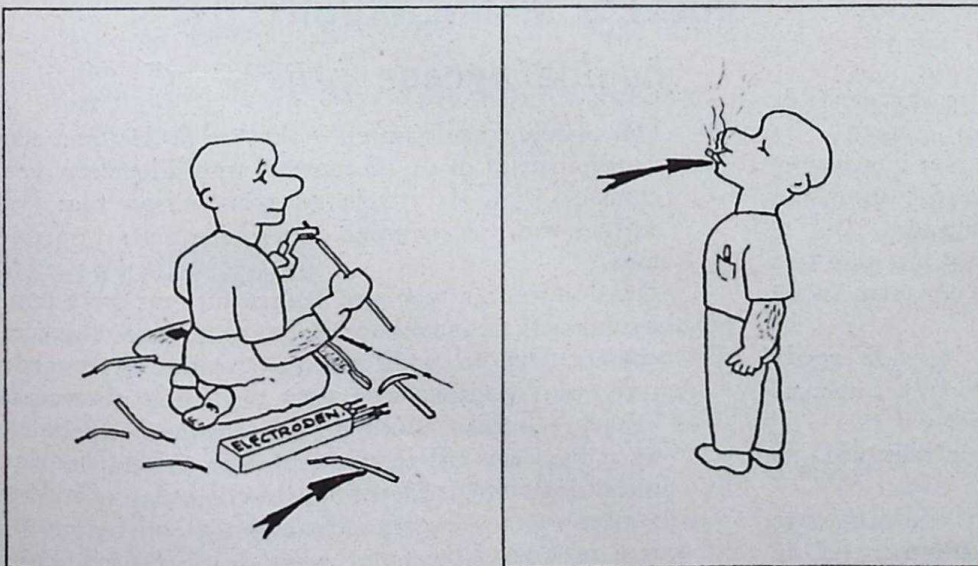
WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID

Volgens de wet kan de rechter de werkgever veroordelen, de schade te vergoeden welke de werknemer in diensttijd aan derden toebrengt of veroorzaakt. Vooral bij persoonlijke ongelukken kan dit grote risico's met zich brengen.

Daarom mag in diensttijd, dat is de tijd waarover loon wordt betaald of vergoeding wordt gegeven, een werknemer geen gebruik maken van auto, motorrij wiel, scooter of bromfiets. Ook als dit geschiedt zonder opdracht of alleen maar met voorkennis dan loopt de werkgever al risico aangesproken te worden.

Voor vervoer naar werkobjecten buiten het bedrijf, bijv. naar de Gemeentedokken, de Rotterdamse havens, Stredam enz. dient gebruik te worden gemaakt van vervoermiddelen besteld via het bedrijf, zoals autobus, taxi, enz. Van gewone rijwielen mag wel gebruik gemaakt worden.

De Directie.



LANGE EN KORTE PEUKIES

Op 1 november jl. is na langdurig lijden overleden de heer

W. DE KONING,

ijzersorteerder. Hij bereikte de leeftijd van 64 jaar. Zij die hem van nabij kenden, wisten dat zijn levenspad niet altijd over rozen ging. Toch was hij altijd even opgewekt. Wij die met hem samenwerkten denken aan hem als een plezierige maker, voor wie niet gauw iets te veel was.

Wij betuigen zijn vrouw en kinderen onze deelneming.

Hij ruste in vrede.

Zijn collega's.

STICHTING BEDRIJFSVOETBAL

Op 11 oktober besloot de Stichting Bedrijfsvoetbal het seizoen 1960-'61 met een feestavond in onze kantine. Het gezelschap van Henk Baving bracht op deze avond een vlot en op hoog peil staand cabaretprogramma onder de titel „Alle Hens”. Vooral de goocheltoeren door de leider van het gezelschap en het sneltekenen oogstten veel applaus.

Het hoogtepunt van de avond was de huldiging van de kampioenen van het afgelopen seizoen. De twee elftallen van Verolme hadden beslag gelegd op de beide bekens.

De voorzitter van de Stichting, de heer Groenewegen van der Weyden, bracht na de prijsuitreiking dank aan al degenen die hun medewerking gaven om de voetbalcompetitie te doen slagen.

Namens de leden van de aangesloten verenigingen dankte de heer F. Kooy het bestuur van de Stichting en alle verdere organisatoren voor de wijze waarop men gedurende de laatste 10 jaar ontspanning na werktijd voor bedrijfsteams heeft mogelijk gemaakt.

Een wedstrijd waarbij men van tevoren weet, wie er in de jury zitting hebben, kan bij voorbaat al niet hoogstaand zijn. Een concours waarbij een jury lage cijfers geeft zonder te motiveren waarom zij dat doet, is zinloos. U wilt toch weten wat u verkeerd doet?

Een concours waarbij een koortje van 29 man met dezelfde maatstaven wordt beoordeeld als een ploeg van 70 man, is fnuikend voor dat kleine koortje. Hoeveel gemakkelijker heeft dat grote koor het niet? Meer klankmogelijkheden, meer steun aan elkaar, daardoor minder zenuwen enz. Een wedstrijd waarbij tijdens het zingen de juryleden hinderlijk met elkaar zitten te confereren en er af en toe een stemfluitje doorheen laten piepen, verliest zelfs voor het publiek aan distinctie.

Een concours waarbij veel verplichte nummers composities van de desbetreffende juryleden zijn, ruikt naar jury-eigenbelang en is onaangenaam.

Tenslotte: In de zaal van een zangconcours behoort ter wille van de kelen en de sfeer niet gerookt te worden. Dat hier echter de heren juryleden met omvangrijke sigaren doorlopend een dicht rookgordijn om zich heen legden, vonden we geen fraai voorbeeld. Tegen het einde van het concours zag de zaal blauw van de rook. Lekker zingen, jongens! Zangers van Boele's Mannenkoor: Vergeet dat concours en concentreert u op uw volgende programma. Maar doe het dan ook goed. Trouw naar de repetitie, ook als u er eens helemaal geen zin in hebt. Ook als er een schitterend programma voor de t.v. is. Ook als Feijenoord op uw repetitieavond een belangrijke wedstrijd speelt. Niks mee te maken. Bedenk, dat als u onnodig verzuimt, u zich niet alleen een slappeling toont, maar dat u het plezier van 28 anderen bederft, om van uw dirigent nog maar te zwijgen.

Resultaten bereikt men alleen als men er allemaal, maar dan ook niemand uitgezonderd, zijn beste krachten aan geeft.

J. v. B.

REISVERENIGING

In verband met het vertrek van de bestuursleden C. Lighaam en A. de Groot heeft het bestuur als vervulling van deze vacatures de volgende kandidaten gesteld; nl. P. Visser, scheepsbeschieter en I. de Kat, schilder.

De leden kunnen nog meer kandidaten stellen en worden in de gelegenheid gesteld om voor 20 november a.s. namen van personen op te geven bij één der bestuursleden of op de loonadministratie.



KONING VISSER 1961

HENGELSPORTVERENIGING „DE RIETVOORN”

Op 14 oktober jl. was de laatste wedstrijd voor het puntenconcours voor het jaar 1961 aangekondigd. Voor de outsider even een korte uiteenzetting wat wordt bedoeld met puntenconcours.

Er wordt 12 maal per jaar gezamenlijk gevist op een van tevoren vastgestelde tijd (gewoonlijk 1½ uur). Gedurende de 12 wedstrijden worden de gevangen vissen nauwkeurig gewogen en van iedere visser krijgt men aan het einde van het jaar het totale gewicht van de gevangen vis.

De laatste wedstrijd werd gevist in „De Waal” te Rijsoord, waar om 6.30 uur v.m. 10 bootjes uitvoeren, voorzien van vissers, voer en goede moed om te proberen de koploper te verslaan. Toen na de verstreken tijd de bootjes werden afgemeerd, werd een aanvang gemaakt met het wegen van de gevangen vis. Na het wegen kon de uitslag worden bekendgemaakt en hieruit bleek, dat ons lid *J. IJsselstein* met 4835 gram met hoofd en schouder boven alle anderen uitstak en Koning Visser van het jaar kon worden genoemd, met een verschil van 1735 gram op de 2e, ons lid A. de jong, die in de laatste wedstrijden wel heel goed partij had gegeven, maar de race niet heeft kunnen winnen.

Het puntenconcours voor 1961 zal worden afgesloten met een jaarvergadering en wel op 9 november a.s. om 7.30 uur n.m. in de kantine.

Op de agenda staat het volgende vermeld:

- 1e. Opening voorzitter.
- 2e. Verslag secretaris en penningmeester.
- 3e. Huldiging Koning Visser.
- 4e. Bestuursverkiezing. Aftredend zijn: J. v. d. Vel-den, J. Brand en J. Munter.
- 5e. Rondvraag.
- 6e. Sluiting.
Prijsuitreiking.

OP BEZOEK BIJ ARIE TUITEL

Op een mooie, ietwat mistige, dag in september bracht een van ons een bezoek aan lasser Arie Tuitel, die in het sanatorium Zonnegloren genezing zoekt voor een kwaal die hem nu al sinds april van dit jaar het bed doet houden.

Het verblijf in een sanatorium vergt vooral de eerste tijd een behoorlijke aanpassing van de patiënt. Ook Arie was het vanzelfsprekend zwaar te moede, doch door energiek aanpakken van de verstrooiingsmogelijkheden is hij over de eerste moeilijke tijd heen. Voor allerlei liefhebberijen is er nu volop tijd, maar omdat dit tusslotte geen periode van een jaar of langer kan vullen gaan de meeste patiënten zich bekwamen in handenarbeid. Zo heeft Arie zich een behoorlijke vaardigheid eigen gemaakt in het pitrietvlechten dat in deze sanatoria een soort huisindustrie geworden is.

Om de mogelijkheden van dit vlechten te verruimen heeft de modellenmakerij op zijn verzoek een aantal houten contramallen vervaardigd waarop de pitrietschaaltjes gevlochten worden. Als proeve van zijn bekwaamheid zond



Arie ons zo'n schaalte waarin de initialen van ons bedrijf, B S M, zijn verwerkt. Als broodmandje vond dit werkstuk zijn gewaardeerde plaats bij Boele.

De verzorging is goed en er wordt veel gedaan voor de patiënten. Zo zijn er regelmatig televisieavonden, lectuur is er in voldoende mate aanwezig en degenen die een cursus willen volgen ondervinden alle medewerking.

Arie Tuitel laat alle vrienden en bekenden hartelijk groeten. Het fruitschaaltje van het Sociaal Fonds vond bij hem een goed onthaal en hij hoopt binnen niet al te lange tijd weer in ons midden te zijn.

Ook wij wensen hem het allerbeste toe. De geneesheren, de gezonde boslucht en zijn eigen wil tot beter worden zullen de rest moeten doen.

VERERENDE GETUIGSCHRIFTEN

De Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel zal in het voorjaar van 1962 weer vererende getuigschriften uitreiken aan vele jubilarissen.

Zoals gebruikelijk zal de betrokkenen en hun echtgenoten weer een gezellig feestprogramma worden aangeboden.

Al degenen die 25, 30, 40 of 50 jaar onafgebroken bij ons in dienst zijn of nog vóór 1 mei van het volgend jaar hopen te jubileren en voor bedoeld getuigschrift in aanmerking wensen te komen, wordt verzocht zich voor 1 december a.s. op te geven bij de afdeling Personeelszaken.

PERSONALIA

Gepensioneerd:

21-10 J. A. Schaarman, platendrukker.

In dienst getreden:

25- 9 L. Huizer, l.l. bankwerker; H. C. Wattimena, h. bankwerker; J. de Kok, frezer.

27- 9 J. J. Paradez Sanchez, scheepsbeschieter.

2-10 L. Terpstra, l.l. schilder; H. Dertien, volontair (sch.); T. van Wijk, volontair (m.b.); J. de Jong, h. ijzerwerker; P. v. Vliet, kantoorbed./loonadm.; mej. C. de Vries, kantoorbed./calc.

5-10 L. Lazarini, el. lasser.

6-10 A. Gonzalez Borreiro, hellingbed.

9-10 A. Ipskamp, smid; C. J. Boersma, l.l. lasser.

11-10 K. Hoekstra, l.l. houtenscheepmaker.

12-10 H. Bremer, el. lasser; W. Bremer, el. lasser; J. Dam, el. lasser.

16-10 A. M. v. d. Pol, ijzerwerker; P. Lasker, kantoorbed. loonadm.

24-10 C. M. van Vlaardingen, ijzerwerker.

De dienst hebben verlaten:

22- 9 mej. A. Barendrecht, typiste; mej. T. Lodder, kantoorbed. rek. afd.; H. Kooyman, hakker; A. Verhoeven el. lasser; J. H. Kalis, h. ijzerwerker; M. Plat, hellingbediende.

25- 9 P. C. IJsselstein, h. ijzerwerker; J. ten Brugge, volontair.

29- 9 H. J. A. Klapwijk, praktikant; P. v. der Jagt, l.l. ijzerwerker.

30- 9 K. Glas, documentalist; P. v. Ommeren, bedr. ass. m.b.; F. J. O. Eenhoorn, kantoorbed.

3-10 G. Sanges, lasser; U. Sariello, lasser; V. Ventre, lasser.

6-10 K. Anninga, h. platendrukker.

13-10 D. Blouw, ijzerwerker.

14-10 W. Bos, ijzerwerker; M. Wander, ijzerwerker.

20-10 J. de Kwant, frezer; A. Koole, h. mach. bankw.; mej. B. A. van Wingerden, ketelpakkennaaster.

25-10 H. E. Gutzke, volontair.

Naar militaire dienst:

J. L. Leentvaar, l.l. houten sch.m.
E. J. Ooms, scheepsmaker.

Gehuwd:

12- 9 J. H. Bergshoeff, tekenaar, met mej. W. A. van Haasteren; A. van Os, tekenaar, met mej. J. E. Belmer; D. Roosenbrand, h. ijzerwerker, met mej. L. Sparreboom.

14- 9 T. v. den Berg, h. bankwerker, met mej. N. L. Addink.

Geboren:

8- 9 Hendrika, dochter van C. Verdoorn (hellingsschipper).

10- 9 Lenie A., dochter van M. de Gelder (ijzerwerker).

11- 9 Maria, dochter van H. L. J. Siahailatua (el. lasser).

19- 9 Adrianus, zoon van A. Dullemont (ijzerwerker).

24- 9 Maria del Carmen, dochter van M. Barrios Ruz (el. lasser).

5-10 Willem C., zoon van W. J. Schipper (mach. bankwerker).

6-10 Jenny Y. J., dochter van H. de Zwart (mach. brander).