



Boele-nieuws

Personeelsblad van Boele's Scheepswerven en
Machinefabriek N.V.

Versijnt maandelijks • December 1972 No. 159



Boele-nieuws

Uitgave ten dienste van het personeel van

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

Telefoon Rotterdam 010-134862
Telefoon Ridderkerk 01804- 13422

Hoofdredakteur:

J. G. van Beek
telefoon toestel 290

Redaktiekommissie (alf.)

M. J. de Bel
E. H. Koch
Ir. M. J. v. d Wal

Kopij inleveren voor de 15e van elke maand

BIJ DE VOORPLAAT:

Ons vlaggeschip vaart het bedrijfsjaar 1972
ons Boele-nieuws uit.

Het volgende nummer verschijnt in de eer-
ste week van februari 1973.

Zonder toestemming van de redactie mogen
geen artikelen, geheel of gedeeltelijk, wor-
den overgenomen.

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

1972-1973

Het jaar 1972 is weer bijna voorbij. Wij zitten weer in de „donkere dagen rond Kerstmis”.

Zoals ieder jaar laten wij onze gedachten weer even teruggaan naar het jaar dat nu vrijwel achter ons ligt. Dan gedenken wij allereerst allen die ons in dit jaar ontvallen zijn en ons dierbaar waren. Daaronder bevonden zich ook oud-medewerkers en medewerkers. Wij zullen zonder hen in het nieuwe jaar verder moeten gaan.

Aldus terugblikkend en ziende, dat 39 medewerkers in 1972 een jubileum vierden, mogen wij vaststellen dat onze onderneming een grote kern van vaste medewerkers heeft. Alle medewerkers, ook de 24 die gedurende het afgelopen jaar wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd hun taak in ons bedrijf beëindigden, wil ik graag namens de Directie danken voor hun goede samenwerking en inzet. Mede daardoor kon onze onderneming ook in 1972 tot grote prestaties komen.

1972 was, algemeen gezien, weer een bewogen jaar. Een bijzondere gebeurtenis was wel de kabinetscrisis en als

El año 1972 va llegando a su fin. Nuevamente nos encontramos en los característicos días oscuros alrededor de Navidad.

Como todos los años dejamos vagar nuestros pensamientos por el año que casi quedo detrás de nosotros. Conmemorando primeramente a los que este año nos dejaron y que nos eran tan queridos. Entre ellos se encontraban ex-cooperados y cooperadores. Tendremos que continuar sin ellos en el año nuevo.

Cuando miramos de esta manera hacia atrás vemos también que jubilaron 39 cooperadores en el año 1972 pudiendo hacer constar que nuestra empresa posee un gran grupo de cooperadores hijos.

A todos los cooperadores, incluyendo los 24 que por haber llegado durante el pasado año al la edad del retiro terminaron su tarea en nuestra empresa, quiero expresar en nombre de la Directiva nuestra gratitud por su cooperación y afán. Por ello pudo llegar nuestra empresa también en el 1972 hasta un límite de trabajo eficaz.

El año 1972 fue, visto en general, otra vez un año muy movido. Un acontecimiento particular fue la crisis ministe-

1972-1973

gevolg daarvan de nieuwe kamerverkiezing. Een nieuw regeringsteam komt nu voor de zware taak te staan het landsbeleid over te nemen.

In de gehele wereld wordt de samenleving bedreigd door extreem agressieve groepen. Deze laten ons telkens weer zien, hoe kwetsbaar onze samenleving eigenlijk is.

In ons eigen land is de inflatie onze grote zorg. Deze verzwakt onze positie t.o.v. de overige E.E.G.-landen. Helaas lijkt de inflatie ook de mentaliteit van sommige mensen te beïnvloeden. Laten wij hopen, dat in 1973 onze Nederlandse nuchterheid en verdraagzaamheid zullen zegevieren.

Voor ons bedrijf was het afgelopen jaar er één van „ups” en „downs”. Vooral de laatste maanden was het moeilijk de werkgelegenheid op peil te houden, maar door het handhaven van onze goede service hebben wij onze klantenkring niet alleen kunnen behouden, maar ook nog verder kunnen uitbreiden.

Nauwlettend volgen wij de ontwikkelingen in de scheepsbouw en vooral ook die van de scheepvaart. De ontwik-

keling van die scheepvaart heeft ons doen besluiten over te gaan tot de bouw van een nieuw drijvend dok. Met de bouw van dit dok no. III is intussen begonnen. Wij verwachten het begin 1974 in gebruik te kunnen stellen. Intussen moet dan nog een keuze gemaakt worden uit de diverse mogelijkheden voor een ligplaats.

De afmetingen van dok III vindt U hieronder met die van de dokken I en II ter vergelijking:

	dok I	dok II	dok III
Lengte	175,— m	160,— m	± 211,60 m
Uitw. breedte	32,60 m	30,60 m	41,— m
Inw. breedte	25,80 m	23,80 m	33,50 m
Hefvermogen	12.500 ton	9.500 ton	20.000 ton

Met deze verheugende mededeling wil ik mijn voorwoord besluiten, maar niet zonder U en de Uwen prettige Kerstdagen en een voorspoedig 1973 toe te wensen.

G. J. Boele

rial y como consecuencia la elección de una nueva Cámara (Cortes). Un nuevo grupo gubernamental tendrá que encargarse ahora de la muy dura tarea de gobernar el país.

En el mundo entero es amenazada la convivencia por grupos estremanente agresivos. Estos nos hacen ver lo frágil que en realidad es nuestra convivencia.

En nuestro mismo país vemos que algunos intentan estimular la envidia y usar ésta como base de una teoría para llegar a un „mejor” mundo. La inflación monetaria parece haberse apoderado también de la mentalidad de algunas personas. Ojalá triunfe en el año 1973 nuestra templanza y tolerancia holandesa

Para nuestra empresa fue el año pasado uno de „ups” y „downs”. Sobre todo en los últimos meses fue difícil conservar el nivel de trabajo pero debido al mantenimiento del buen servicio que ofrecemos no sólo hemos podido conservar nuestro grupo de clientes, sino también ampliarlo. Seguimos detenidamente el desarrollo de la construcción naval y sobre todo el de la navegación. Precisamente el desarrollo de esa navegación nos ha hecho decidir pasar

a construir un dique flotante nuevo. Con la construcción de este dique no. III ya se ha empezado. Esperamos que entrará en funcionamiento a principios de 1974. Entre tanto se tiene que elegir entre las diversas posibilidades un lugar de atraque.

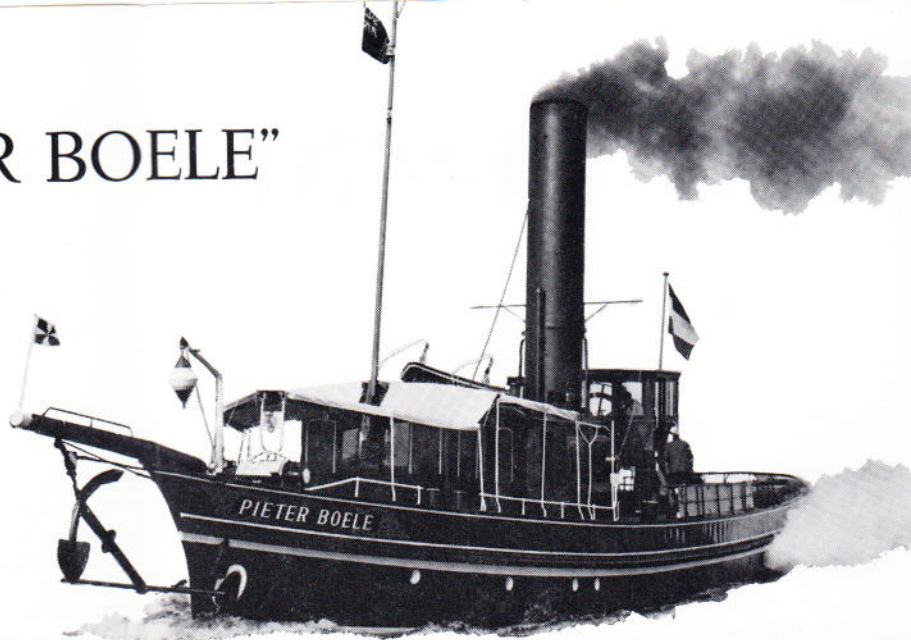
Las dimensiones para el dique III siguen a continuación así como las de los diques I y II para poder ser comparadas:

	dique I	dique II	dique III
Longitud	175,— m	160,— m	± 211,60 m
Manga	32,60 m	30,60 m	41,— m
Anchura int.	25,80 m	23,80 m	33,50 m
Capacidad elevad	12.500 ton	9.500 ton	20.000 ton

Con esta buena nueva quiero terminar mi prólogo, pero no sin haberles deseado antes pasen en compañía de los suyos unos felices días de Navidad y un muy próspero año 1973.

G. J. Boele

DE „PIETER BOELE”



Muiden

Precies twee jaar geleden, beste lezers, beschreven we in het Kerstnummer van Boele-Nieuws de historie van de „Pieter Boele”, die toen nog „Speculant heette.

Het terugkopen van deze unieke stoomsleepboot, aan wiens bijna tachtig jarig bestaan een einde gekomen leek te zijn, bleek al vrij spoedig een gelukkige gedachte te zijn geweest. De boot kwam in de publiciteit en, na de grondige restauratie die ze op onze werf onderging, vormde ze op de diverse trips, die ze met representatieve bedoelingen maakte, een ware attractie op de rivier.

U weet inmiddels, dat de „Pieter Boele” in november het grote spektakelstuk van zijn leven meemaakte. We kregen van de Nederlandse Omroep Stichting het vriendelijke, maar ook dringende verzoek om onze boot af te willen staan voor de „officiële aankomst” van Sint Nicolaas, die dit jaar te Willemstad plaatsvond. Meer nog, de „Pieter Boele” werd ook gevraagd om mee te doen in een Sinterklaas-musical, die op de verjaardag van Sint in kleur werd uitgezonden.

Ons bedrijf verleende alle medewerking. De dubbele taak, die onze sleepboot kreeg te vervullen, noodzaakte haar om al op 28 oktober 1972 voor de N.O.S. in aktie te komen. De opnamen, die op de „Pieter Boele” gemaakt moesten worden, waren gepland op zondagmorgen, 29 oktober en wel op het IJsselmeer. Aanvankelijk wilde de regisseur (Loet Steenbergen) de opnamen maken in Naarden met de historische vestingwerken als achtergrond. De grootte en de diepgang van de „Pieter Boele” maakten dat echter tot een illusie. Dan maar Muiden. Maar ook de binnenhaven aldaar bleek te klein voor onze boot. „Dan het IJsselmeer op”, besloot Loet.

Voor de bemanning van de „Pieter Boele” betekende dat, dat zij zaterdag al van wal staken om de lange 8-urige reis naar Muiden te ondernemen. 's Morgens vroeg gingen ze weg en zo stoomden de schippers Henk Plug, Hans v. d. Kruk en de machinisten Jan Bontes en Gerard Ladage 's middags langs het beruchte eilandje Pampus naar de buitenhaven van Muiden om af te meren in de buurt van het Muiderslot. Gevierden overnachtten ze in het Euromotel te Naarden. De volgende morgen om half zeven waren ze al weer aan boord. De eerste N.O.S.-mensen arriveerden op dezelfde tijd om allerlei spullen aan boord te brengen, die nodig waren voor de opnamen. Grimeurs sjouwden met koffers schmink en pruiken, requisiteurs droegen slingers, ballonnen, kleurrijke kledingstukken, een grote stoel voor Sint, vlaggen en ander spul de loopplank over. Henk Plug en Hans v. d. Kruk moesten hun witte overalls uitdoen en werden omgetoverd in twee stevige Zwarte Pieten, een gedaanteverwisseling, die ze met het grootste plezier ondergingen.

Inmiddels was iedereen, die iets met de opnamen van doen had, aan boord. En dat was niet kinderachtig. Allereerst was dat een aantal fotografen en cameramensen. Vervolgens arriveerde uit Den Helder een bus met 32 Zwarte Pieten, die achter elkaar de steiger op kwamen lopen en daarna onder veel gegiechel (er waren veel vrouwelijke Pieten bij) bezit van de „Pieter Boele” namen. Even later arriveerde de lang gebaarde regisseur Loet Steenbergen, die zich, Joost mag weten waarom, voorzien had van een soort cowboyoed, zodat iedereen wel zien moest, dat hij de man was, die ging vertellen hoe het allemaal moest. Voorlopig moest er niet veel, want een grijze mistsluier

onttrok het IJsselmeer aan ieders oog, zodat de afvaart voorlopig uitgesteld moest worden. Loet nam de gelegenheid te baat om iedereen uit de hut te bonjournen, die er niets te maken had. Hij wenste krijgsraad te houden met zijn acteurs, waarvan de bekendste natuurlijk de populaire Piet Römer was. Als Sint fungeerde Adrie van Oorschot. In zijn dienst stonden zijn twee hoofdpieten Frans Eppink en John Kuipers. Een merkwaardig gezicht was het. Een druk pratende regisseur, die zijn woordenvloed uitstortte over een mijterloze, gebrilde Sint, die informeerde of je op dit schip ook een plasje kon doen. Een Sint is tenslotte ook maar een mens. De regisseur werd bijgestaan door zijn assistente Marianne Manders, dochter van de onlangs overleden Tom Manders.

Piet Römer bleek een aardige vent te zijn, die zijn grote bekendheid niet benut om er de gevierde man mee uit te hangen. Hij was al gauw goeie maatjes met onze bemanningsleden en kroop met hen in de machinekamer om het inwendige van de boot te bewonderen.

Om tien uur was de mist zo goed als opgetrokken. „Varen”, riep de regisseur en dat was het begin van een serie toestanden, die de „Pieter Boele” in zijn lange leven nog nooit had meegemaakt. Stel u voor, een boot, volgepropt met Zwarte Pieten, acteurs en cameramensen. Ogenschijnlijk was het een chaos van door elkaar dwarrelende lieden, maar uit alle onoverzichtelijkheden ontstonden steeds weer geordende plekje, waarop scènes in elkaar werden gezet en gefilmd. Lukte iets niet, dan bezigde de regisseur krachtige taal, waarna weer een geordend plekje ontstond.

Onze jongens kregen onophoudelijk opdrachten om de boot te laten zwenken, stil te leggen, volle kracht te laten varen of de zon aan die of die

VER VAN HUIS IN DIENST VAN DE N.O.S.



Foto's geheel boven: Henk Plug en Hans v. d. Kruk leken meer op historische zeehelden dan op Zwarte Pieten, maar ze pasten toch goed in het geheel.

Gerard Ladage maakt kennis met Piet Römer.

Foto hierboven: Probeert Jan Bontes iets aan Stiefbeen jr. te verpatsen? Nee, hij geeft tekst en uitleg op de stookplaat.

Foto hiernaast: Opname van een scène in de stuurhut. Regisseur Loet Steenbergen, gewapend met flaphoed en draaiboek, geeft zijn acteurs luidkeels en wijdbeens instructies.

kant te houden. Stug werd zo drie en een half uur achter elkaar doorge- werkt. De laatste opnamen werden vanaf een begeleidende boot gemaakt. De cameraploeg stapte over; alle Zwarte Pieten werden aan bakboord van de boot gecommandeerd. Loet de regisseur gaf per megafoon vanaf de andere boot zijn commando's: „Deze koers houden, schipper! — alle Pie-



ten zwaaien en dansen — attentie! — opname! — Sinterklaas naar buiten komen — oké — Piet Römer naar buiten komen — de hele scène nog een keer met de andere camera — Pieten dansen" — enz.

Tegen half drie meerde de boot weer af. Vele nieuwsgierige Muidenaars stonden aan de wal de binnenkomst gade te slaan. Is het een wonder dat onze 4-koppige bemanning de vele belangstellenden met trots de boot en oudere varensgezellen ook de blinkende machinekamer liet zien? En dat ze zich de vele complimentjes van „sjonge, wat een mooie boot" lieten aanleunen alsof ze de persoonlijke bezitters van de „Pieter Boele" waren?



Willemstad

De meesten van U hebben ongetwijfeld op de t.v. bekeken hoe Sinterklaas op zaterdagmiddag 18 november per „Pieter Boele" in Willemstad arriveerde. Een uitending van een uurtje. 's Avonds en 's zondagsmiddags op het journaal een paar korte flitsen van het gebeuren Dat was voor U de hele intocht.

Maar voor de jongens van de „Pieter Boele" lag dat een beetje anders. Vrijdagmorgen om half vijf voeren ze weg van de werf, want ze werden om half negen in Willemstad verwacht voor de repetitie. Oponthoud ontstond doordat de sleepboot „Volharding", die ook in het programma zat om het paard van Sinterklaas te vervoeren, blijkbaar te veel volharding getoond had. Ze had machinepech. „Pieter Boele" nam de boot mee naar Willemstad.

Afmeren ± een kilometer buiten Willemstad. 't Was bar koud. Instructies van de N.O.S.-ploeg: naar Numansdorp varen om het paard van Sinterklaas op te halen met de Volharding op sleeptouw. Het paard (een prachtige schimmel van de heer Schekkerman uit Assendelft) galoppeerde welgemoed van haar stal naar de inscheephaven, maar hield verbaasd halt en front voor de lange loopbrug, die naar de beide schepen voerde.

Mijnheer Schekkerman onderwees ons, dat je een paard nooit moet dwingen. Je moet met haar praten, geduldig en vriendelijk, dat is je enige kans. Het volgende gesprek ontspoon zich tussen paard en eigenaar:

„Doe niet zo misselijk, joh, die brug is stevig genoeg". 't Paard schudde heftig nee.

„Je wou zeker weer terug naar Numansdorp? Goed, maar je voelt toch wel, dat er eerst gewerkt moet worden? Lust je een worteltje?"

Ze at het worteltje en bleek bereid om één been op de brug te plaatsen. „Ja, dat maakt een raar geluid, dat houten geval, maar 't is echt stevig. Probeer 't maar gerust".

't Paard fronste de wenkbrauwen en keek richting Numansdorp.

„Kijk eens wat een mooie boot daar ligt, daar mag jij..."

Dat hielp. Voorzichtig liep ze de lange brug af, die een herrie van geweld maakte. Nog drie keer oefenen en toen was dit onderdeel van de repetitie achter de rug.

Terug naar één kilometer buiten Willemstad. Instructies van regisseur Louis Wage: Het Hollandsch Diep op. Radio bij. Langzaam opstomen naar het smalle haventje van Willemstad. Nauwkeurig tijd opnemen. Getob om de „Pieter Boele" gemeerd te krijgen. Maar Henk en Hans weten met de boot om te gaan. Nog veel meer getob



Foto boven: Sint heeft zijn mijter er bij afgelegd, als in de kajuit de volgende opname door de regisseur uiteengezet wordt.

Foto rechts: Dit is scriptgirl Marianne Manders, dochter van de onlangs overleden Tom Manders.

Foto geheel rechts: Zo kwam de „Pieter Boele", onder luid gejuich van de Willemstadse kinderen, eindelijk in zicht.



om de boot in het minieme haventje gedraaid te krijgen voor de terugvaart. Hulp van een boot van de Rivierpolitie en aanwijzingen van de hulpvaardige Havenmeester hielpen mee om de situatie te klaren.

De volgende morgen om negen uur weer de vertrouwde chaotische toestanden, die je in wanhoop doen afvragen: hoe moet het in vredesnaam allemaal voor elkaar komen? De Zwarte Pieten uit Den Helder waren er weer, de acteurs, Sint en producenten Mia van 't Hof en vele andere N.O.S.-lieden, die herkenbare en onherkenbare taken hadden te verrichten. Hans en Henk waren weer omgetoverd in Zwarte Pieten, waarna een

lange tijd niksdoen volgde tot aan het moment van optreden.

En toen het eenmaal zo ver was, stoomde de „Pieter Boele” op kommando naar het midden van het Hollandsch Diep. Daarachter de inmiddels gerepareerde „Volharding”, waarop het paard zichtbaar ontevreden naar de met ballonnen versierde „Pieter Boele” stond te kijken.

Precies op tijd lieten Hans en Henk hun boot de steven wenden naar de jachthaven, die omzoomd was door honderden mensen.

„Ja, ja, ja”, riep de schorre Mies Bouman, „daar komt’ie kinderen!” Alle escorteboten (en dat waren er nogal wat) begonnen te fluiten en daar bo-

venuit klonk de stoomfluit van onze „Pieter Boele”, die haar sonore klank vergezeld deed gaan van een prachtige witte sliert stoom, die zo heftig door de regisseur begeerd werd.

't Was een schitterend schouwspel. En toen alles achter de rug was, kwam de regisseur Louis Wage op de Boele-vertegenwoordiger toestappen. „Bedankt voor alle medewerking, vooral van de bemanning. Enne..... zou er een kans inzitten, dat we de boot volgend jaar weer krijgen?” „Daar kunt u wel een gokje op wagen, mijnheer Wage.”





Blik op het werk

De maand november bracht weinig opzienbarende gebeurtenissen, die het zouden rechtvaardigen een uitgebreide blik op het werk te werpen.

De nieuwbouwafdeling liet op dinsdag 21 november de „Blommendal” in de rivier glijden en bereedde duizend en één dingen om de „Buijskes” in gereedheid te maken voor de proeftocht.

„Doe je best maar, jongens”
(F. C. Dezentje)



De ponton 1047, in recordtijd gebouwd, zal op 20 december tewatergelaten worden. En dan, U hebt het in het voorwoord van de heer G. J. Boele kunnen lezen, is gestart met de bouw van een derde dok. We hopen daarover een volgend maal meer gegevens te verstrekken.

In de reparatiesector was weinig aanbod van werk. Althans, wat het zee-werk betreft. Vermeldenswaard zijn de „Lady Astri”, die een verbouwing zal ondergaan o.a. behelzende het aanbrengen van een accommodatie onder het bakdek, en de door ons gebouwde „G.E.M. 126”, waarvan 8 palen met 7 meter tot 53 meter verlengd moeten worden en waarin accommodatie bijgebouwd wordt.

De afdeling binnenvaart daarentegen draaide op volle toeren met o.a. stormschadereparaties aan de „Europa” en de „H. en B. 1639”, de verlenging van de „Vecht” en een grote reparatie aan de „Schwyz”. Dit schip kreeg een uit een spier vallende turbine van 50 ton in ruim 1 en dat bezorgde haar een verzakking. Persoonlijke ongelukken deden zich hierbij gelukkig niet voor.

Bij dochter D. v. d. Wetering heeft een ploegje Boele-bankwerkers zich beijverd om staalconstructies voor de nieuwe loods te monteren en ze kweten zich van hun taak alsof ze nooit anders gedaan hadden. En bij het laatste spant ontbrak uiteraard het traditionele flesje pils niet.



Jubileum-herdenking in ziekenhuis



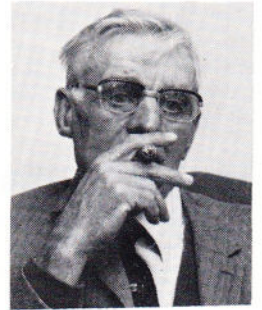
Op zaterdag 25 november 1972 was het 40 jaar geleden, dat instrukteur/afschrijver P. A. Ouwens bij Boele in dienst trad.

Wat eigenlijk een jubileumviering had moeten worden, moest beperkt blijven tot een jubileumherdenking in beperkte kring, omdat onze jubilaris juist in die periode was opgenomen in de Clara-Stichting in Rotterdam.

Ondanks deze minder prettige omstandigheden heeft zijn jubileum er toch toe bijgedragen om mooie momenten te brengen in een periode, waarin men dat juist zo nodig heeft. In het ziekenhuis werd hij uiteraard bezocht door kollega's, die hem verrasten met bloemen en langspeelplaten met koormuziek, waarvan hij een groot liefhebber is (hij was vele jaren lid van Boele's Mannenkoor).

Officieel bezoek kreeg hij van het Gemeentebestuur, vertegenwoordigd door loco-burgemeester C. J. v. d. Berg, die hem de Ere-medaille, verbonden aan de Orde van Oranje-Nassau, overhandigde. Namens ons bedrijf waren de heren G. J. Boele en G. J. Cieraad hierbij tegenwoordig.

Teunis van Wijngaarden met pensioen



Ze zullen Teun missen op de werf. En niet alleen omdat hij zo'n 47 jaar bij Boele werkte. Ook dat wel natuurlijk, maar de belangrijkste reden is, dat hij iedereen tot vriend had. Maar dan ook iedereen.

Hij was zo'n figuur, die nooit iemand zou kwetsen of beledigen of zelfs maar een grote mond zou geven. Andersom kon hij een grote mond met het grootste gemak de baas. Hij werd er niet boos om, maar antwoordde met een paar vriendelijke woorden, die alle wapens uit handen sloegen.

Zo'n evenwichtige man, tevens uitstekend vakman, was ijzerwerker Teunis van Wijngaarden, die op 26 oktober j.l. afscheid nam van collega's, bedrijfsleiding en directie.

We hopen, dat hij met de zijnen nog vele jaren in gezondheid van de nu aangebroken rustperiode zal kunnen genieten. Ook hopen we, dat de gunstige invloed die hij op zijn omgeving uitoefende, een lange nawerking zal hebben en als voorbeeld voor anderen zal dienen.

Sinterklaas was weer in de kantine

Het is al lang geen geheim meer, dat Sinterklaas een zwak heeft voor Bolnes. Zelfs wordt hier en daar gefluisterd, dat Sinterklaas Bolnes een beetje voortrekt. Deze geruchten zijn dit jaar nog aangewakkerd, doordat Sint met Boele's sleepboot „Pieter Boele" in Willemstad arriveerde.

Hoe het ook zij, een feit is, dat Sint het niet in zijn eerbiedwaardige hoofd zou halen om Bolnes, met name de Boele-kinderen, over te slaan. En dat wil heel wat zeggen, als je in een paar weken alle plaatsen van Nederland moet afreizen. In Bolnes blijft hij altijd het langst. Echt waar.

Misschien komt dat wel, omdat de Boele-kinderen zo prachtig kunnen zingen. Zo hard ook. En dan treft hij in de Boele-zaal ook altijd landgenoten aan. 's Is natuurlijk leuk voor hem om zich in het Spaans met hen te kunnen onderhouden. Want Spaans kent hij natuurlijk puntgaaf. Daar kan menige Spanjaard een puntje aan zuigen.

Vóór Sint's bezoek waren er leuke



filmpjes en na zijn bezoek lagen er weer cadeautjes gereed, keurig naar leeftijd gerangschikt. 't Is toch maar goed, dat er altijd weer vrijwilligers gevonden worden om Sint een handje te helpen bij deze organisatie. Dank zij de vrije tijd, die zij er aan besteden, hadden de kinderen een fijne middag.



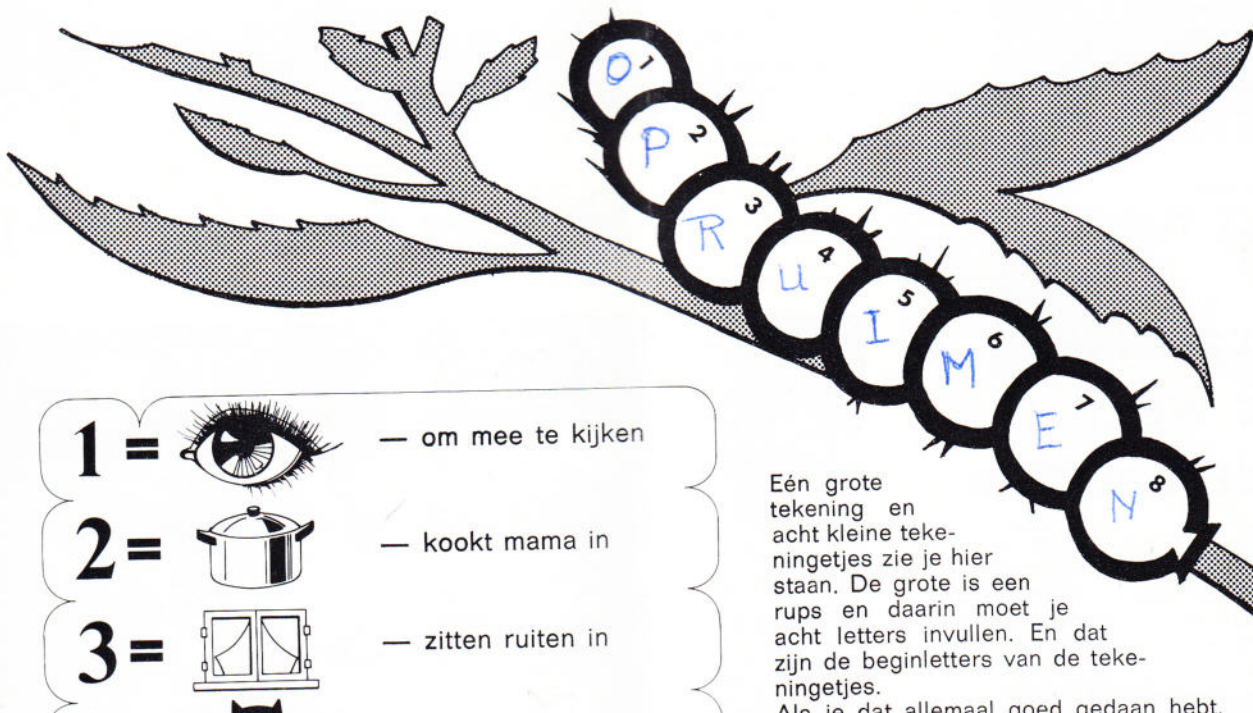
Puzzels voor de jeugd

Beste jongens en meisjes, we hebben voor jullie een paar puzzels waarmee je een mooie prijs kunt winnen. 't Zijn twee puzzels. Eén voor de kinderen van 6 tot en met 8 jaar en eentje voor de kinderen van 9 tot en met 12 jaar. De prijzen zijn voor beide leeftijdsgroepen gelijk. We dachten dat het het beste was om geen prijzen te kopen, maar om je de prijs (als je een prijs wint natuurlijk) zelf uit te laten zoeken. Daarom hebben we het zo gedaan:

de eerste prijs is een cadeaubon van f 15,—
 tweede f 10,—
 derde f 7,50


Het cadeautje moet gekocht worden in Haitsma's Geschenken huis in Slikkerveer.

Maar nu iets over de puzzels. Die zien er een beetje vreemd uit. Kijk eens naar de puzzel van de kleintjes. Zij moeten let




1 =  — om mee te kijken


2 =  — kookt mama in

3 =  — zitten ruiten in

4 =  — nachtvogel

5 =  — griezelige zeevis

6 =  — is om te snijden

7 =  — maakt de kip voor op de boterham

8 =  — naaigereedschap

Eén grote tekening en acht kleine tekeningetjes zie je hier staan. De grote is een rups en daarin moet je acht letters invullen. En dat zijn de beginletters van de tekeningetjes.

Als je dat allemaal goed gedaan hebt, dan zul je zien, dat er weer een nieuw woord op de rups staat. Dat woord zegt mama geloof ik, wel eens tegen jullie!

Jongens en meisjes van 6 t/m 8 jaar



De oplossingen moet je op het formulier schrijven en aan

ters invullen in . . . ja, 't is een rups. Maar wat is dat voor een ding, dat getekend is voor de puzzel van 9 tot 12 jaar? Weet je het?

't is een pop. Geen pop om mee te spelen natuurlijk, maar 't is een pop, waaruit de vlinder te voorschijn komt. Dat is iets heel moois en wonderlijks in de natuur.

Het gaat zo. De vlinders leggen eitjes. Uit die eitjes komen hele kleine rupsjes. Je kunt ze bijna niet zien, zo klein zijn ze. Maar de rupsjes groeien hard, want ze eten heel veel van de blaadjes. Weet je wat zo gek is bij het groeien van die rupsjes? Hun huidje groeit niet mee. Als ze zo ver gegroeid zijn, dat het huidje te strak wordt, dan gaat het huidje stuk. Maar dat geeft niks, want er is intussen al een ander huidje om de rups gegroeid. De eerste is dan niet meer nodig en de rups kruipt er gewoon uit. Vervellen heet dat. Dat gebeurt zo vier keer in

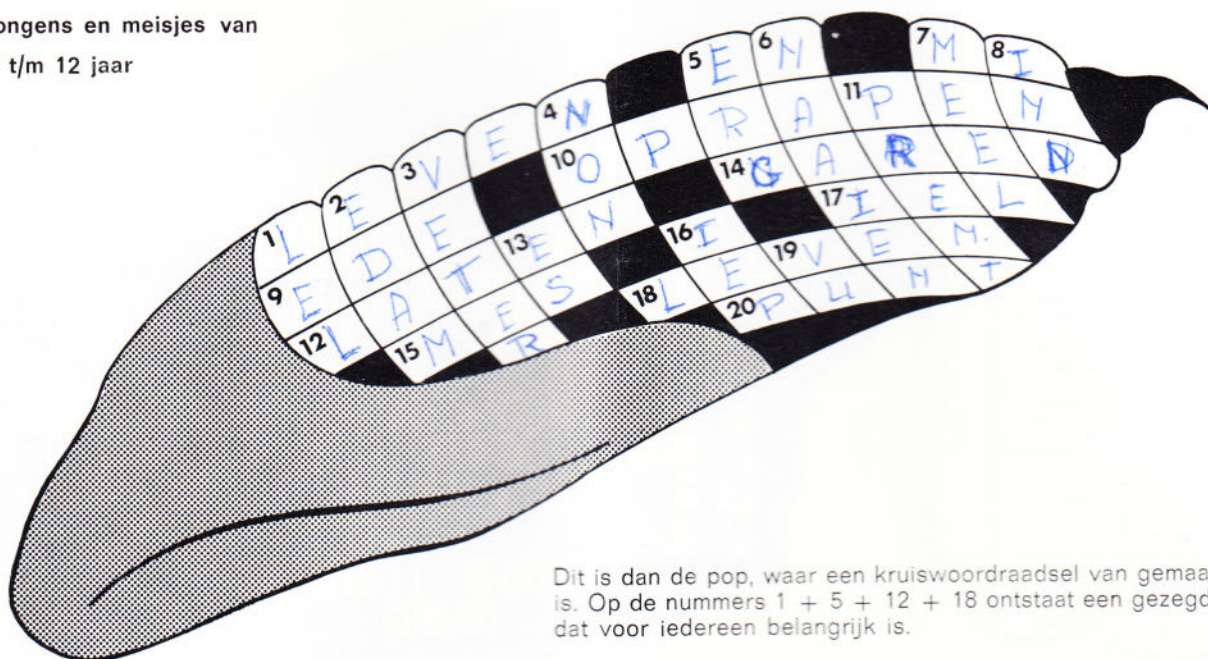
het leven van een rups. Dan is hij volwassen en wordt niet meer groter.

Toch gaat hij nog voor de vijfde keer uit zijn huid kruipen en dan komt er te voorschijn wat je op de tekening ziet: de pop. Na een paar maanden (of soms wel pas na een jaar) breekt de pop open en wat komt er uit?

Precies, een vlinder. Mooi, hè? Als je soms eens een pop vindt (ze zitten dikwijls in de grond), dan moet je hem maar eens in een potje of zo doen. En dan maar afwachten of het een vlinder wordt! Je moet wel een stokje of wat anders in het potje doen, want de vlinder wil altijd omhoog kruipen. En tegen glas gaat dat niet natuurlijk. Vergeet ook niet om wat gaatjes in het dekseltje te doen.

En wat moet je nu doen met die vlinder? Niets, helemaal niets. Gewoon weg laten vliegen. Dat is het allerbeste. Waarom? Nu, dat staat nu juist op de puzzelpop, als je alles goed ingevuld hebt.

Jongens en meisjes van
9 t/m 12 jaar



Dit is dan de pop, waar een kruiswoordraadsel van gemaakt is. Op de nummers 1 + 5 + 12 + 18 ontstaat een gezegde, dat voor iedereen belangrijk is.

Horizontaal:

- 1 — lawaai
- 5 — voegwoord
- 7 — muzieknoot
- 9 — plaats op de Veluwe
- 10 — niet laten liggen
- 12 — ophouden met . . .
- 14 — naaigerei
- 15 — snijwerktuig
- 17 — dun
- 18 — in leven zijn
- 20 — stip

Vertikaal:

- 1 — deel aan oor
- 2 — plaats in Noord Holland
- 3 — rijgsnoer
- 4 — kloosterzuster
- 5 — hevig
- 6 — kleding herstellen
- 7 — gemalen graan
- 8 — zijrivier Donau
- 11 — afdruksel
- 13 — boom
- 16 — "
- 19 — Vrije Universiteit (afk.)



ken van Natuurbehoud

dat „schadelijke“ insect wordt doodgespo-
ten. Veel ander leven wordt ook gedood.
Veel vlindersoorten, die enkele tientallen
jaren geleden nog een gewone verschijning
waren, zijn nu zeldzaam geworden. Vergif-
tiging, luchtvervuiling en waterverontreinig-
ing, leveren daartoe hun bijdrage.

De raadgeving, die u na goede oplossing
van het kruiswoordraadsel, op de vlinder
kunt lezen, is dan ook uit het hart gegrepen.
Het is te vinden op 37 en 98 horizontaal en
op 160 en 213 horizontaal.

Voor de oplossing van de puzzel gelieve u

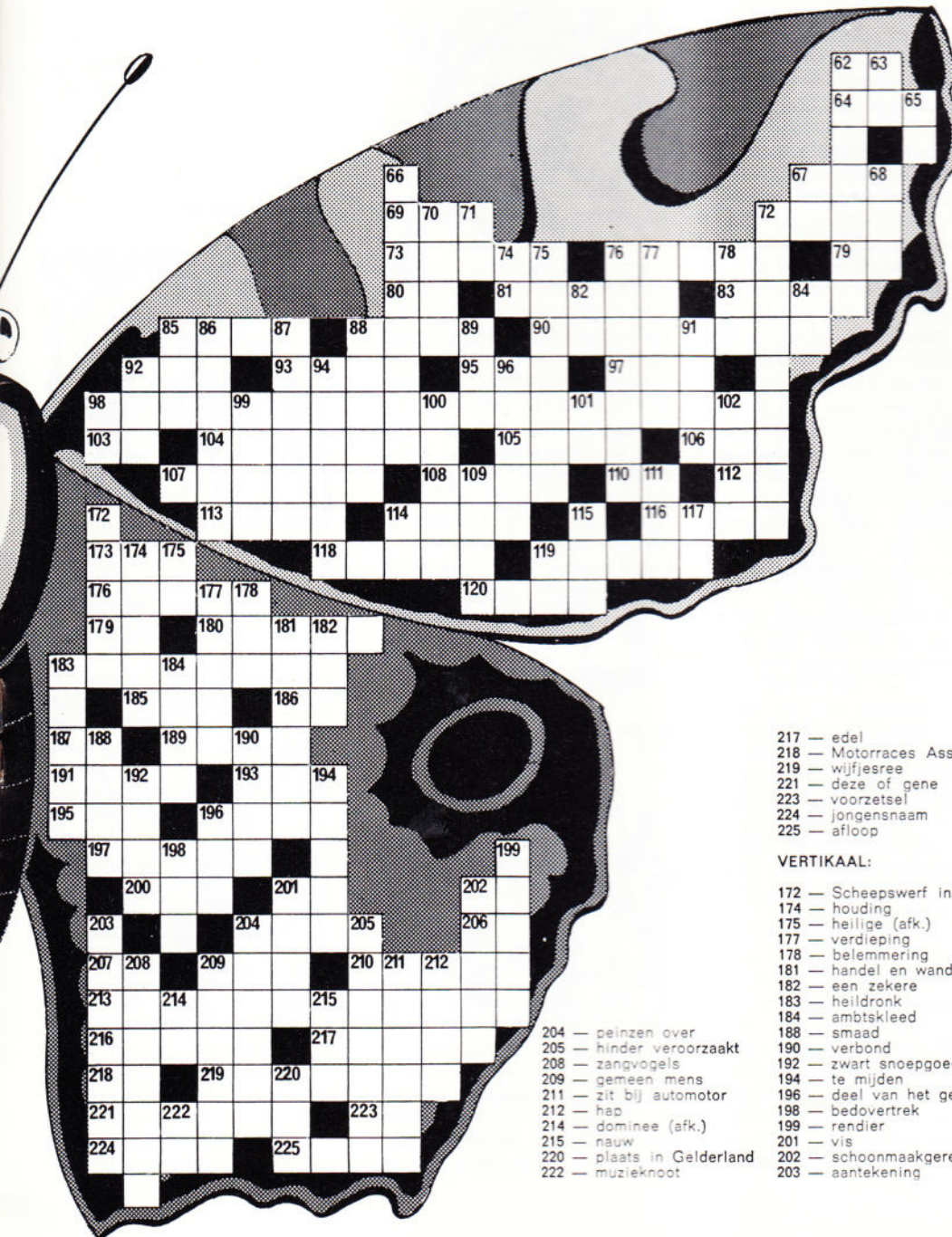
gebruik te maken van het inliggend formulier,
dat de gewoontegedroeven ingeleverd kan
worden bij de portier, waar de ouwe, trouwe
stembus na Kerstmis weer gereed zal staan.
De te verdienen prijzen zijn als volgt:

1e prijs een oudejaars-feestpakket ter waarde
van f 100.—

2e prijs een oudejaars-feestpakket ter waarde
van f 75.—

3e prijs een oudejaars-feestpakket ter waarde
van f 50.—

Veel plezier met deze puzzel! Misschien
komen we even bij u binnen wippen!



Omschrijving bovenheft rechttervleugel

HORIZONTAAL:

- 62 — pers. voornaamwoord
- 64 — Ned. Omroep Stichting (afk.)
- 67 — vestibule
- 69 — wees gegroet
- 72 — ongaarne
- 73 — dichterbij
- 76 — daarmee uit!
- 79 — Evang. Omroep (afk.)
- 80 — heer (afk.)
- 81 — benul
- 83 — zintuigen
- 85 — benzinemaatsch.
- 88 — vogel
- 90 — vóór vandaag
- 92 — vlaktemaat
- 93 — lijst
- 95 — ontkenning
- 97 — zot
- 103 — langspeelplaat (afk.)
- 104 — uitstakast
- 105 — vogelbedeksel
- 106 — open plek in bos
- 107 — verzamelnaam ijzer enz.
- 108 — deel van voet
- 110 — dominee (afk.)
- 112 — voorzetsel
- 113 — slaapziekte
- 114 — koppel
- 116 — likorgaan
- 118 — platvis
- 119 — korting (handelsterm)
- 120 — gesproken woorden

VERTIKAAL:

- 62 — vervoersterm
- 63 — boksterm
- 65 — heilige (afk.)
- 66 — geneigd tot aanhalen
- 67 — stop-uitroep
- 68 — jongensnaam
- 70 — omroepvereniging
- 71 — en dergelijke (afk.)
- 72 — klinkgereedschap
- 74 — laag water
- 75 — natte weersomstandigheid
- 76 — behaarde bovenlip
- 77 — zijtak
- 78 — insect
- 82 — muzieknoot
- 84 — voegwoord
- 85 — danig
- 86 — helder
- 87 — grote zee
- 88 — cijfer
- 89 — inhoud (afk.)
- 91 — peulvrucht
- 92 — nieuwdienst
- 94 — uitroep
- 96 — gebrek
- 98 — oude lengtemaat
- 99 — jongensnaam
- 100 — zuiver gewicht
- 101 — persoonlijk voornaamwoord
- 102 — Ierland
- 109 — verdikte huid
- 111 — halt
- 114 — shilling (afk.)
- 115 — bitter vocht
- 117 — oude testament (afk.)
- 119 — deel van mast

Omschrijving onderheft rechttervleugel

HORIZONTAAL:

- 173 — Plaats in Noord Brabant
- 176 — wondvocht
- 179 — bergruimte
- 180 — anti
- 183 — voorexamen
- 185 — hond
- 186 — lidwoord
- 187 — uitroep
- 189 — reuk
- 191 — reinigingsmiddel
- 193 — vochtig
- 195 — insect
- 196 — verbond
- 197 — begrip
- 200 — rookgerei
- 201 — lager onderwijs (afk.)
- 202 — deciliter (afk.)
- 204 — sloopsterm
- 206 — wettig aansprakelijk (afk.)
- 207 — oosterlengte (afk.)
- 209 — profielsoort
- 210 — zekere houtsoort
- 216 — stad in Drente

- 217 — edel
- 218 — Motorraces Assen
- 219 — wijfjesree
- 221 — deze of gene
- 223 — voorzetsel
- 224 — jongensnaam
- 225 — afloop

VERTIKAAL:

- 172 — Scheepswerf in Bolnes
- 174 — houding
- 175 — heilige (afk.)
- 177 — verdieping
- 178 — belemmering
- 181 — handel en wandel
- 182 — een zekere
- 183 — heildronk
- 184 — ambtskleed
- 188 — smaad
- 190 — verbond
- 192 — zwart snoepgoed
- 194 — te midden
- 196 — deel van het gelaat
- 198 — bedovetrek
- 199 — rendier
- 201 — vis
- 202 — schoonmaakgereedschap
- 203 — aantekening

- 204 — peinzen over
- 205 — hinder veroorzaakt
- 208 — zangvogels
- 209 — gemeen mens
- 211 — zit bij automotor
- 212 — hap
- 214 — dominee (afk.)
- 215 — nauw
- 220 — plaats in Gelderland
- 222 — muzieknoot

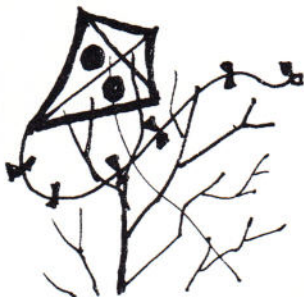
Weet u het nog

?

't Is maar kinderspel, wat we aan het eind van het jaar als onderwerp kiezen voor een luchtige terugblik in onze jeugd. Die jeugd van toen, die niet meer vergelijkbaar is met die van nu. Een jeugd, die zoveel minder omhangen was met de vruchten van materiële welstand.

De verschillen in de uitingen en gedragingen van de jeugd van toen en nu zijn vele. Eén er van is het spel. Het straatspel, zoals we dat vroeger speelden, is verdwenen. Eensdeels komt dat, omdat nu de mogelijkheid daartoe sterk gelimiteerd is door het verkeer. Anderzijds lijkt ons een oorzaak, dat de huidige tijd de fantasie van het kind minder stimuleert. Het kunnen beschikken over vele attributen, die er vroeger doodgewoon niet waren of niet gekocht konden worden, eist van het kind geen „eigen zoeken”.

vlieger in de boom



't Is maar kinderspel waar we nu over praten, maar toch... in ons spel, zoals we dat vroeger op straat speelden, zaten onverklaarbare elementen. Het was een raadsel, hoe plotseling de „speeltijden” ontstonden. We hadden een vliegertijd, een toltijd, een knikkertijd, een hoepeltijd. Wie het sein gaf, dat de vliegertijd was aangebroken, was een raadsel. Maar op een bepaald moment was die tijd er. Dan

zeurden we vader en moeder de kop gek om een bolletje vliegertouw. De vlieger maakten we zelf. Dan trokken we aldus gewapend de polder in om al dravend te trachten de vlieger de lucht in te krijgen. De uitgebalanceerde elite-vliegers van nu wegen niet op tegen de kostelijke wanproducten die wij zelf maakten. De vlieger had een staart, die we moesten verzwaren of verlichten al naar gelang de vlieger te wild door de lucht schoot of te traag omhoog kwam. Stond hij eenmaal hoog aan de hemel, dan keken we gefascineerd naar ons eigen wonder daar hoog in de verte en stuurden telegrammen. Dat waren stukjes papier, die we aan het bot (o ja, bot, zo noemden we het vliegertouw) frommelden en die door de wind langs het touw omhoog gedreven werden. Een ware ramp was het als het bot brak. Ons leed was dan onpeilbaar en we renden kilometers om te proberen ons „wonder” weer te pakken te krijgen. Helemaal erg en vooral beschamend was het, als we de haspel met „bot” kwijtraakten. Daar was geen bijdraven aan. Het drama eindigde meestal in een boomtop.

hoepelkunde

Hoepels werden weinig gekocht, maar veel gebeunhaaid. Wat de lol van hoepelen was, is onduidelijk. Maar we waren er bijzonder handig in. We gebruikten twee



methoden: slaan en scheren. 't Eerste is duidelijk. We sloegen de hoepel met een stokje vooruit. Handiger en kunstiger was om een spijker in een stokje te slaan en de hoepel daar langs voort te duwen. Scheren heette dat. We kregen er zo'n handigheid in, dat we de hoepel alle gewenste richtingen op konden sturen, zelfs nagenoeg rechtsomkeert.

in de kring



Wonderlijke zaken waren er in ons kinderspel. Met het spelen „in de kring” bijvoorbeeld. Hoe kwamen we

aan die idiote liedjes, die we daarbij ten beste gaven? Kent U dit nog: „Alles in de wind, alles in de wind, 't is maar een schipperskind (dit gedeelte tweemaal), Kom hier, o, zeg! Je bent mijn zusje, je bent mijn zusje, kom hier, o, zeg, je bent mijn zusje, ja, ja!”. Je moest dan iemand uit de kring kiezen. Zoudt U ons misschien uit de droom kunnen helpen wie in vredesnaam Jan Huijgen was? Met de ton en een hoepeltje er om?

ienemienemutte



Bij het begin van elk spelletje moest een slachtoffer aangewezen worden die „hem zijn moest”. Daartoe dienden de aftelrijmpjes van de meest wonderlijke makelij. „Ienemienemutte, tien pond grutte, tien pond kaas, ienemienemutte is de baas. Het meest eenvoudige was „ik zal zeggen wie hem zijn zal en dat zijt gij”. Zond ons af te vragen waarom we plotseling zo deftig deden met „dat zijt gij”. Gek, hè. Dat zijt gij, in plaats van „dat ben jij”. Kent U deze nog: „Eudeun-dip, vette kale kip, vette kale kippekale, eudeun-dip”. Of „Ik en Jantje zaten in een mandje — Jantje riep: ik ben hem niet”. Een hele korte was deze „untje, muntje, pepermuntje, untje, muntje, af!”. E

idiot rijmpje was deze, zeer plaatselijke afteller: „Onder de Donckse bomen, daar lag een Engels schip. De Fransen waren gekomen, ze waren zo rijk als ik. Ze aten rijst met krenten, ze leefden van de centen. Tien, tien, dubbele tien, tien maal tien is honderd”.

pik, olie of dik

't Was lang niet altijd een pretje om „hem te moeten zijn”. Bij korte bok bijvoorbeeld. Weet U het nog? Handen tegen de muur, hoofd naar beneden (kop in de zak, noemden we dat) en dan sprong iemand op je rug. „Pik, olie of dik?” vroeg ie dan en stak 1, 2 of 3 vingers op. Waarom we niet gewoon 1, 2 of 3 zeiden, maar pik, olie of dik, zal wel een onopgelost raadsel blijven. Lange bok was een andere vorm van op de rug springen. Een hele ris jongens stond dan „kop tussen benen” en de rest sprong er bovenop. Totdat de last te zwaar werd en de hele tros ter aarde smakte.

kleinhandel in 't groot



In de knikkertijd gedroegen we ons als slimme zakenlieden. De knickers hadden een bepaalde waarde. Die waarde zal wel van dorp tot

*Over la la, kermisla,
pik, olie of dik
en andere
onbelangrijke zaken*

dorp verschillend geweest zijn. In de Willemstraat te Slikkerveer gold als hoogste goed de glazen stuijer met kleurtjes er in. Dan kwam de pottenbakker, een bruin gewerkt knikkertje. Daarna kwam de tweeër, een doodgewone gekleurde kleiknikker. Een kleinere uitgave van deze tweeër noemden we puffelot. Van boven naar onder hadden we deze waardeverdeling: een stuijer is tien tweeërs — een pottenbakker is 5 tweeërs — een tweeër is twee puffelotten.



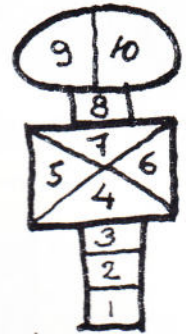
plaatjes (poezieplaatjes, sportplaatjes, ansichtkaarten en zo) en knepen dan het boek dicht. Met een speld mocht een kandidaat dan in de bladzijden prikken. Uiteraard tegen betaling van een tweeër. Plaatjes werden ook gewoon verkocht. Vooral die plaatjes van de Verkade-albums hadden een vrij hoge knikkerwaarde.

lala-kermisla



De termen, die we als kinderen in ons spel gebruikten, moeten natuurlijk een herkomst hebben. Maar welke? Misschien zijn er geleerden, die het weten, maar voor ons blijft het meeste een raadsel. We gingen bijv. met twee lange rijen kinderen midden op de straat tegenover elkaar staan en maakten dan beurtelings een aantal stappen achteruit onder het zingen van „lala, kermisla, zet je pet op la”. De andere rij stapte achteruit met „li-li, kermisli, zet je pet op li”. En zo maar door tot je elkaar uit het oog verloren had om dan op één of

ander teken weer naar elkaar toe te rennen. Wel verklaarbaar is een uitdrukking, die we bij wegkruipertje gebruikten. Hoofd tegen de muur: 10, 20 30, 100, wie niet weg is, wordt gezien. Ik koooom!” Na ontdekking van een weggekropen speelmakker, moest je als eerste weer bij de beginplaats zien te komen en dan roepen: Buut!! Dit is verklaarbaar. Het is het Franse woord „but” (uitgesproken met uu), dat doel of mikpunt betekent.



weemoed

Waar zou de oorsprong liggen van het figuur, dat vroeger en ook nu nog gebruikt wordt en werd bij het hinken? Is er een menselijke gestalte uit herkenbaar? Een feit is, dat ook de ouderen onder ons, dit figuur in hun jeugd als „hinkmodel” hadden. De spelregels waren misschien niet hetzelfde, maar dit figuur wel. We deden zo maar een greep uit wat ons te binnenschoot uit de jeugdijaren. Ongetwijfeld is het aantal voorbeelden van onverklaarbare uitdrukkingen met vele te vermeerderen. Wel verklaarbaar is, dat vele van die kinderspelen verdwenen zijn en dat we er met een zekere weemoed aan terugdenken. Wat was onze jeugd toch mooi. En hoe ouder je wordt, hoe mooier het in je herinnering terugkomt... Vooral op Oudejaarsavond.



Matroos Boele laat hier zien wat eens een gemakkelijke stoel was.

Beeld van de ravage. Het armzalige hoopje links op de foto was de koelkast.



Ruw verstoorde wittebroodsweken



In de nacht van zondag 12 november 1972 woedde een zware Noordwester storm over Nederland. Vele Nederlanders konden die nacht geen oog dicht doen, omdat het geweld van de loeiende storm een rustige slaap verhinderde.

De radio-nieuwsdienst vertelde ons de volgende morgen, dat de storm in het gehele land vernielingen had aangericht, dat duizenden bomen waren ontworteld, dat voor miljoenen guldens schade was ontstaan en, wat erger is, dat 10 mensen ten gevolge van de storm om het leven kwamen.

In dit barre weer voer schipper Van der Hoeven met zijn „Europa” op het IJsselmeer, op weg van de Oranjesluizen naar Lemmer. Een inktzwarte lucht, gierende wind, zwiëpende regenvlagen en telkens over het dek komende zeeën maakten de reis tot een enerverende belevens. Tijd om bang te zijn was er niet voor de schipper en zijn twee matrozen. Er was te veel te doen, o.a. het vastsjorren van alles wat maar enigszins door de golven meegesleurd kon worden.

De vrouw van matroos Boele (een niet onbekende naam voor ons) had op aanraden van de schipper haar woning op het voorschip verlaten en zich bij de schippersvrouw gevoegd. Alleen is maar alleen in zulk weer. Haar woning was maar vijf weken geleden splinternieuw ingericht, want... het echtpaar Boele zat nog volop in de wittebroodsweken. Maar zo fijn kon haar woning niet zijn of in die akeelige nacht wilde ze er maar wat graag uit.

De „Europa” trotseerde manmoedig het noodweer en ploegde zich een weg naar Lemmer. Massa's water beukten tegen het stuurhuis en spatten uiteen in grote fonteinen. Eindelijk kwam Lemmer in zicht en het was met een zucht van verlichting en opluchting, dat de bemanning hun schip veilig konden afmeren.

Totaal onkundig was de bemanning echter gebleven van het feit, dat tijdens de reis op het voorschip een ware verwoesting was aangericht in de wittebroodswoning.

Wie zal de verbazing, de schrik en de ontsteltenis beschrijven toen het jonge echtpaar de ravage in ogenschouw nam, waarvan we hier met foto's een indruk trachten te geven? Al het meubilair en de betimmeringen lagen verbrijzeld op de vloer. De wand tussen keuken en woonkamer was weggevaagd. Van de attributen in de keuken was niets overgebleven. Van de koelkast restte nog een armzalig hoopje schroot. Beddegoed, kledingstukken, huishoudelijke artikelen, boeken en tijdschriften waren doorengemengd tot een kliederige hoop vuilnis. Als symbool van deze troosteloze situatie hing aan een spijker een verformfaaid bruidsboekje naast een panty.....

Wat was gebeurd? De twee ramen van de woning waren beschermd door blindplaten. De storm en de zee hadden de platen echter weggerukt en daarna had het woeste water vrij spel in de woning. Het interieur is gedurende de reis doorlopend heen en weer geslingerd en als het ware verpulverd.

Aan onze Afdeling Binnenvaart was de taak om de ravage te herscheppen in een keurige woning. Waarvan we hopen, dat ze in het nieuwe jaar de herinnering aan mislukte wittebroodsweken zal doen vervagen.

Een goed team verzorgde de kontaktavonden



De kontaktavonden van 27 oktober en 3 november j.l. brachten ons een gevarieerd amusementsprogramma, dat bij de talrijke aanwezigen heel goed in de smaak gevallen is.

Het gezelschap Ton van Engelen geniet geen bekendheid via radio en televisie. Dat is ongetwijfeld een groot voordeel, want je stelt je er dan niet zo veel van voor. En dan valt het meestal wel mee.

Trouwens, wat Ton van Engelen met zijn Brabanders ten tonele bracht, mocht gehoord en gezien worden. Zijn team kent geen zwakke plekken

en de vaart die in het programma zit, doet prettig aan. Men zou slechts bedenking aan kunnen voeren tegen het feit, dat we praktisch precies het zelfde programma kregen, dat zij ruim een jaar geleden ook al in onze kantine ten beste hadden gegeven tijdens de jaarlijkse leerschoolavond.

Naar we vernemen is het gezelschap echter stug bezig met een geheel nieuw programma. Mocht dat hetzelfde gehalte bezitten van het optreden, dat we nu grondig kennen, wel, dan mogen ze voor ons weer terugkomen. Vermeldenswaard is, dat de muzikale

onderdelen verzorgd worden door o.a. vader en zoon Maes. Zoon Harry heeft uitstekend trompetblazen geleerd van Pa, die zelf op een heleboel instrumenten kan spelen. We zagen hem in actie op klarinet, tenor-saxoffoon, contrabas en trombone. Dat laatste gaat hem sinds de intrede van zijn kunstgebit wat minder vlot af, maar knap is het wel.

Van de gelegenheid tot dansen werd gretig gebruik gemaakt. Ook hierbij was de begeleiding toevertrouwd aan de instrumentalisten van het ensemble Ton van Engelen.



Vader en zoon Maes in actie met resp. tenor-saxoffoon en trompet.



Hoe het programma in de smaak viel, blijkt wel uit deze foto met op de voorgrond het echtpaar L. Nugteren.



De tragedie van Lodewijk Pincoff

de grote man van o.a. de Maasbruggen in Rotterdam





We komen allemaal wel eens over de Willemsbrug in Rotterdam. Het zal dan niet in Uw gedachten opkomen, dat deze oude brug een bewogen historie achter de rug heeft. Interessant genoeg om er in ons blad uitvoerig bij stil te staan. Misschien bent U ook niet op de hoogte van de problemen, die deze brug vandaag oproept. Problemen, waarbij ook ons bedrijf ten nauwste betrokken is en die zelfs zo ingrijpend zijn, dat ze voor ons een levensbelang zijn.

Voordat we ons verdiepen in de lezenswaardige geschiedenis van de veel omstreden figuur van Lodewijk Pincoffs, de grote stimulator van de bouw van de bruggen, zullen we echter eerst eens bezien hoe de huidige stand van zaken is en wat de problemen zijn, die de brugverbindingen in Rotterdam voor ons oproepen hebben

Als wij ons gewone werk doen, ieder op zijn eigen plaats, dan hebben we er over het algemeen geen weet van met welke zorgen de leiding van een bedrijf vaak te kampen heeft. We worden in beslag genomen door het werk, dat we te verrichten hebben en dat vraagt onze aandacht. We zijn ons daarbij niet bewust van de problemen waarmee men

zich elders in het bedrijf bezighoudt. Dat is een begrijpelijke zaak, maar het is toch wel eens goed om er kennis van te nemen.

Al jaren zijn er plannen om de verkeers- en spoorbruggen in het hart van Rotterdam te vervangen door moderne tunnels, het zgn. Willemstunnel-project. De bedrijven, gelegen ten

oosten van de Maasbruggen, zouden daar niet het minste bezwaar tegen gehad hebben, ware het niet, dat de in de aanvang voorgestelde doorvaartdiepte het voor de grote zeeschepen onmogelijk zou maken om o.a. Boele te bereiken. Ernstige protesten van de gezamenlijke bedrijven ten oosten van de Maasbruggen en een daaruit volgend overleg hebben tot gevolg gehad, dat een vrije doorvaartdiepte van minstens 8 m.—N.A.P. werd gegarandeerd. Dit betekende, dat de waterdiepte ter plaatse van de tunnels bij normaal hoogwater ± 9 m zou bedragen.

Opgelucht haalden de bedrijven ruimer adem. Het grote gevaar was, na jaren van ijveren voor de goede zaak, afgewend. Enige tijd geleden echter bleek, dat men in Rotterdam ernstig overweegt het gehele Willemstunnel-project te laten schieten en bestudeert of de bouw van nieuwe bruggen misschien een meer aanvaardbare oplossing zou bieden.

Men heeft hiervoor natuurlijk argumenten. Bruggen zouden bijvoorbeeld goedkoper zijn dan tunnels en ze zouden zo hoog gemaakt worden (Rijnvaartheogte), dat binnenvaartschepen onder de bruggen kunnen door varen.

Alle argumenten van de voorstanders van bruggen ten spijt, zijn de bedrijven ten oosten van de Maasbruggen wederom gedwongen om in het geweer te komen. U zult zich afvragen waarom. Wij hebben nu toch ook bruggen en de situatie

aan een even groot aantal medewerkers bij onderaannemers en toeleveringsbedrijven, in totaal gaat het dus om de werkgelegenheid van ca. 28.000 medewerkers. De gezamenlijke bedrijven geven uiteraard de voorkeur aan een tunnel, omdat bruggen, hoe hoog ook, altijd een obstakel vormen voor de scheepvaart. Moeten er dan toch bruggen komen, akkoord, maar dan zullen de bedrijven ten oosten van de bruggen de garantie moeten krijgen dat het huidige aantal brugopeningen en de duur daarvan nooit en in welke vorm dan ook beperkt zullen worden.

ZIJN DE BRUGGEN WEL ZO MOOI ?

We schetsten voor U één van de problemen, waarmee ons bedrijf wordt geconfronteerd. Er is natuurlijk veel meer over de bruggenbouw te zeggen. Er spelen veel factoren mee, zoals stadsplanning en verkeersvraagstukken, maar we zullen het hierbij laten. Wel willen we nog op het volgende wijzen. Er zijn Rotterdammers, die uit historische overwegingen bestaande bruggen zouden willen handhaven. En niet alleen uit historische overwegingen, maar ook..... omdat de bruggen zo mooi zijn, ze vormen zo'n markant punt in de stad. Zijn de bruggen inderdaad zo mooi? Over smaak valt uiteraard niet te twisten, maar zijn de bruggen qua vorm inderdaad



... elkaars beeld verstorend ...

verslechtert toch niet, als die oude bruggen worden vervangen door nieuwe? Dat is juist. Maar er komt daarbij een heel ander probleem om de hoek kijken. Men overweegt n.l. om, als er nieuwe bruggen komen, het aantal openingen drastisch te verminderen. Zelfs waren er aanbevelingen om opening van de bruggen uitsluitend 's nachts tussen 0 en 6 uur te doen plaatsvinden.

U begrijpt, dat zo'n verslechtering voor de betrokken bedrijven funest zou zijn. Welke reder zal het in zijn hoofd halen het risico te lopen zijn schip urenlang voor de bruggen te laten wachten? Zo'n schip kan duizenden guldens per uur kosten. De reder loopt de kans daardoor een vracht of zelfs een charter te missen. Tijd is in dit geval heel veel geld.

De ten oosten van de bruggen gelegen scheepsbouw- en scheepsreparatiewerven, alsmede een aantal aanverwante bedrijven, zouden er de dupe van worden.

Wat dit in sociaal en economisch opzicht zou betekenen, laat zich gemakkelijk raden als U bedenkt dat alleen al die scheepsbouw- en scheepsreparatiebedrijven gezamenlijk 14.000 medewerkers tellen. Daarnaast bieden zij werkgelegenheid

strelend voor het oog? We menen dat te moeten betwijfelen. Zeker, er is een rijke historie aan verbonden, zoals we hier zullen zien, maar mooi? In het algemeen gesproken vormen bruggen zeer zeker een boeiend aspect, maar twee bruggen die bijna tegen elkaar geplakt zijn ook? De Willemsbrug is heel mooi met zijn strakke, rechte lijnen. Ook de Spoorbrug is fraai met zijn bogen. Maar de bruggen liggen elkaars beeld welig te verstoren. De één bederft het voor de ander. Op deze foto kunt U dat goed zien.

WEL EENS VAN PINCOFFS GEHOORD ?

De historie van de Willemsbrug is onverbreekelijk verbonden met de naam van de man, door wiens toedoen de bouw van de brug, nu 94 jaar geleden, een feit werd. Die man was Lodewijk Pincoffs.

Een zakenman, waaraan Rotterdam ontzettend veel te danken heeft. Een man met een vooruitziende blik, een geniale „Dreuzendouwer“, die zich in zijn tijd de bijnaam van „De Voorzieder van Rotterdam“ verwierf.



De Willemsbrug ± 1895.

En toch, beste lezers, hebt U wel eens van Lodewijk Pincoffs gehoord? We weten bijna zeker van niet. We hadden er zelf ook nog nooit van gehoord. Alleen het feit, dat we voor ons blad dieper op de geschiedenis van de Willemsbrug wilden ingaan, deed ons zijn naam tegenkomen. Hoeveel Rotterdammers zouden vandaag de naam nog kennen van Lodewijk Pincoffs, die verantwoordelijk gesteld moet worden voor de uitbreiding van Rotterdam met een Linker Maasoever? Aan wie het stadsdeel Feyenoord zijn bestaan dankt?

Hij is vergeten, die grote man. Ongelooflijk. Een man, die zo zijn stempel drukte op het nageslacht. Die zoveel deed voor diegenen, die na hem kwamen. Hij is vergeten. Duizenden leven van het resultaat van zijn visie en werkkraft. Vergeten.....

Het heeft allemaal zijn reden. Het zal U, al verder lezend, duidelijk worden waarom. En U zult ontdekken dat zelden een man zo hoog geëerd en zo diep verguisd werd als de zakenman Lodewijk Pincoffs.

PINCOFFS OPKOMST

Lodewijk Pincoffs werd op 7 juni 1827 in Rotterdam geboren. Zijn ouders waren van Duitse afkomst en waren in staat om hun zoon een goede opleiding te geven. Hij vertoefde geruime tijd in Londen en Antwerpen, waar hij vertrouwd raakte met de praktijk van de handel, wat hem in staat stelde om zelfstandig in de handel te gaan. Later ging hij samen doen met zijn zwager Kerdijk. Ze richtten de firma Pincoffs en Kerdijk op om handel te drijven op de Westkust van Afrika. Regelmatig breidde de firma zich uit en werd al spoedig omgezet in een commanditaire vennootschap.

In 1856 werd Pincoffs benoemd tot gemeenteraadslid van Rotterdam. Het was in die tijd gewoonte, dat van de 37 leden tellende raad één gemeenteraadslid een Israëliet was en Pincoffs was van Israëlitische afkomst. Toen werd Pincoffs een man van betekenis met steeds groeiende invloed. Hij was een goed redenaar geworden en kon het in de debatten tegen de meest doorgewinterde juristen opnemen. In zijn hoedanigheid van gemeenteraadslid was het Pincoffs die bij de regering aandrang op het realiseren van de Nieuwe Waterweg en vooral pleitte hij ook voor uitbreiding van de havens. Zowel de Rotterdamse gemeenteraad als de landsregering voerden een politiek van zuinigheid, een politiek, waartegen Pincoffs zich heftig te weer stelde. Hij ontvouwde plannen, die miljoenen zouden moeten kosten en waarin onder andere begrepen was de uitbreiding van Rotterdam met het gebied Feyenoord. Dat betekende dus tevens, dat er bruggen moesten

komen. Tegen zijn weerstrevers zei Pincoffs eens in de raad: „Welnu, ik wil hier openlijk het niet-populaire thema volhouden, dat de toekomst van Rotterdam beter gewaarborgd wordt door het dragen van de thans voorgestelde lasten dan door het nalaten van noodzakelijke werken.”

PINCOFFS PAKT DE ZAKEN ZELF AAN

Een „plan Feyenoord” werd uitgewerkt door Ir. W. N. Rose (naar wie later de ons wel bekende Rosestraat genoemd is), maar voor zulke plannen had men niet de minste belangstelling. Er was geen durf. Pincoffs ijverde er voor dat over de grote lijnen van het plan een besluit zou worden genomen. Het leidde er toe, dat het in 1863 in **beginsel** aangenomen werd. Verder kwam men voorlopig niet.

Pas in 1868 werd het plan definitief aangenomen, omdat Pincoffs belangrijke figuren als Viruly en de Monchy aan zijn zijde gekregen had. De voorzitter van de Raad bracht dank aan Pincoffs, „die zich geene moeite, geene zorg, zelfs geene onkosten heeft ontzien, om tot het plan dienstig te zijn en die zich met zooveel talent en vooral zooveel overtuiging van zijn moeilijke taak heeft gekweten.”

Maar het aannemen van het plan betekende nog geen uitvoering er van. De gemeente bleef aarzelen en ging voorlopig niet verder dan het graven van de Noorderhaven en het

Lodewijk
Pincoffs
(1827-1911)



bouwen van de bruggen. Toen greep Pincoffs daadwerkelijk in. Hij bracht de gemeente in aanraking met een combinatie van bankiers (onder wie de Rotterdamse Bank, waarvan hij zelf één der oprichters was), die zou trachten de havenplannen uit te voeren met Duits kapitaal. Alles dreigde te mislukken doordat om verschillende redenen het Duitse kapitaal niet beschikbaar kwam. Weer greep Pincoffs in. Als dan niemand het aandurfde, zou hij de zaken zelf wel regelen. De maat was vol!

PINCOFFS SLAAGT

Op een conferentie van 2 april 1872 werd besloten dat de bankiers-combinatie, nu onder leiding van Pincoffs, de gemeente een contract zou aanbieden met het voorstel de uitvoering van de grote werken aan de combinatie-Pincoffs op te dragen. De combinatie werd De Rotterdamse Handelsvereniging met een kapitaal van f 15.000.000.— een voor die dagen gigantisch bedrag. Pincoffs werd president-direkteur. Het was een geweldige schepping!

Doortastend werden de plannen ten uitvoer gebracht (nog voordat men het met de Gemeente eens was over de voorwaarden) en de Rotterdamse Handelsvereniging, oftewel de R.H.V. pakte nog andere zaken aan o.a. de havenaanleg van Vlissingen, de oprichting van de Holland Amerika Lijn, de vestiging van Heinekens Bierbrouwerij e.a. In een brief aan de Gemeenteraad schreef Pincoffs o.a. dat hij een direkte verbinding van het Feyenoordse handelsterrein met Hoek van Holland voorstond om daarvan een voorhaven van Rotterdam te maken.

Weer een bewijs van buitengewoon inzicht! Wel, Pincoffs heeft volledig zijn zin gekregen. Feyenoord kwam er. De bruggen kwamen er. Pincoffs aandeel in de realisering van de hedendaagse „eerste werelddhaven” is onschatbaar. Maar Pincoffs is vergeten. Niet bijvoorbeeld één van zijn ingenieurs, Dr. Ir. Th. J. Stieltjes, wiens naam we allemaal kennen van het Stieltjesplein. Dr. Stieltjes was in zekere zin een uitvoerder van Pincoffs plannen ten aanzien van ontwerp en bouw van de Maasbruggen. Pincoffs bemoeide zich niet met technische zaken. Dit liet hij aan daartoe bekwaamere krachten over. Hij was de man, die het zag en die kans zag om zijn visie tot werkelijkheid te maken.

PINCOFFS ALS DE „VOORZIENIGHEID VAN ROTTERDAM”

In de hiervoor beschreven jaren was Pincoffs op het hoogtepunt van zijn macht gekomen. In 1873 verliet hij de Gemeenteraad en werd lid van de Eerste Kamer. Hij was de eerste



Dr. Ir. Th. Stieltjes (1819-1878)

Israëliet, die lid van dit college werd. Hij weigerde de portefeuille van financiën in de ministeries van Fock en Kappeyne. Zijn grote invloed bleef niet uitsluitend beperkt tot het zakelijke. Ook in zaken van algemene aard had hij een aandeel. Hij gaf o.a. de stoot tot de oprichting van de Rotterdamse Ambachtsschool. Voortdurend steunde hij liefdadige instellingen en waar zijn hulp gevraagd werd, verleende hij die. Het was in deze periode, dat hij zich de bijnaam van „De Voorzienigheid van Rotterdam” verwierf.

Naast de vele opgesomde positieve kwaliteiten van Pincoffs dient ook één van zijn meest kenmerkende minder goede eigenschappen genoemd te worden. Dat was namelijk zijn ijdelheid. Hij was inderdaad bijzonder ijdel. Maar misschien zou hij zonder die eigenschap wel de stuwing gemist hebben om zijn grootse plannen door te zetten. Bovendien werd zijn ijdelheid automatisch aangewakkerd. Zijn succesvolle carrière deed hem in aanraking komen met hoge persoonlijkheden,



Spotprent op de vlucht van Pincoffs.

zoals Leopold II van België, de Duitse kroonprins en ook me Prins Hendrik. Van de Duitse keizer ontving hij de Duits kroonorde!

DE GROTE TRAGEDIE ZET IN

We komen nu aan het verhaal van Pincoffs ondergang. Een triest verhaal, waaruit U zult leren waarom Rotterdam wel een Rosestraat, wel een Stieltjesplein heeft, maar zelfs nog geen Pincoffssteeg.

In 1869 ontstond uit de eerder genoemde firma Pincoffs e Kerdijk de N.V. Afrikaanse Handelsvereniging. Het begin kapitaal bedroeg f 2.500.000,— waarop een lening volgde van nog zo'n bedrag. Om die lening te doen slagen had men voorgaande jaren een (te hoog) dividend van 9% uitgekeerd. Er kwamen tegenslagen. De hoofdvestiging aan de Westkust van Afrika brandde af en Pincoffs broer, die mede-directeur was, stierf. De grote crisis van 1873 bracht aanzienlijke verliezen. Noodgedwongen gebruikte Pincoffs gelden van de R.H.V. om gaten bij de „Afrikaanse” te dichten.

De trotse Pincoffs wilde van geen wijken weten en trachtte door speculatie het getij te doen keren. In 1875 mislukte echter een speculatie in Peruaanse aandelen en van die tijd af begaf Pincoffs zich op het hellende vlak. De trotse man wilde voor de buitenwereld niet erkennen, dat zijn zaken slecht voor stonden. Nog steeds in de hoop, dat gunstige tijden zouden aanbreeken, begon hij op een niet goed te pratemanier vervalsingen in de boeken aan te brengen en begon zich schuldig te maken aan wisselruiterij, dat is: geld lenen op waarborgen, die er eigenlijk helemaal niet zijn. Dat Pincoffs deze praktijken kon toepassen en dat het bedrag niet werd ontdekt, kwam uitsluitend door het grote vertrouwen dat men in hem had.

Onvergeeflijk werd het optreden van Pincoffs na 1876. Verliezen waren zo hoog opgelopen, dat tot elke prijs nieuw kapitaal verkregen moest worden. Hij ontzag zich niet hiervoor Prins Hendrik te gebruiken door hem het ere-voorzitterschap van de „Afrikaanse” aan te bieden, wat deze aanvaardde. Daardoor gelukte het weer een lening te plaatsen van ruim f 3.000.000,—, maar het was tevergeefs. Het getij keerde om en een catastrofe kon niet uitblijven. Zijn laatste hoop was gevestigd op koning Leopold II van België, die misschien gereorganiseerde „Afrikaanse” in zijn Congoplannen zou kunnen opnemen. Er kwam echter niets van.

„ER IS IETS NIET IN ORDE . . .”

't Was inmiddels 1879 geworden. Vier jaar had Pincoffs de zaak gerekt — naar hij later zelf verklaarde: „Iedereen heeft hebben we krampachtig iedere strohalm beetgepakt — iedereen poging gewaagd om de zaak te redden en te rekken —

zijn verder en verder gegaan....."

Op 27 april 1879 erkende Pincoffs eindelijk aan de firmanten van het bankiershuis Mees, dat „er iets niet in orde was” — hij verzocht echter er over te zwijgen, omdat alles verloren zou zijn als de zaak uitlekte. Men zweeg, omdat men in de verste verte niet aan fraude dacht. De onthulling kwam op 13 mei 1879 in de algemene vergadering. Hoe groot de ontzetting was in deze kring laat zich raden. Men besloot, mede op aandrang van de direktie van de Nederlandse Bank, nog niets bekend te maken.

Maar dat was een overbodige maatregel, want op 14 mei, woensdagmiddags, bleek Pincoffs met zijn gezin verdwenen. Het was hem gelukt naar..... Amerika te vluchten. Amerika, het land, dat geen uitleveringsverdrag met Nederland had.

Kerdijk vluchtte naar Antwerpen. Na een mislukte poging tot zelfmoord viel hij in handen van de Belgische politie, die hem uitleverde aan Nederland.

VERVLOEKING

De verslagenheid was algemeen. Overal in Europa werd de terugslag van dit enorme bankroet gevoeld. Noodlottig waren de gevolgen voor velen. De voortgang van het werk aan de Nieuwe Waterweg werd belemmerd.

De Rotterdamse Bank en vele andere ondernemingen werden zwaar getroffen. Kleine beleggers werden gedupeerd.

De gehele pers hield zich de volgende maanden bezig met de gigantische katastrofe. De Nederlandse taal had geen woorden genoeg om de man te vervloeken, die nog niet zo lang geleden de Voorzienigheid van Rotterdam werd genoemd. Het regende smaadschriften tegen Pincoffs en zijn medewerkers. Portretten van Pincoffs, spotprenten en spotliederen werden allerwege verkocht.

Eén van de spotliederen luidde aldus:

Op zekere dag schuurde Netje, de meid,
de koperen naamplaat, mevrouw had 't gezegd.
Mijnheer hield er van, dat zijn naam blinkend stond
Daar vlak naast de deur, vijf voet boven de grond.
En Netje, zij zorgt dat zijn naam niet verroest
Heel glad werd de plaat van heer Pincoffs gepoetst.
Doch Pincoffs, die slimmerik, steelt leuk jaar op jaar.
't Werd zelfs 12 miljoen. — zacht rolde zijn koets —
„Nu wordt 't tijd (dacht Pincoffs) dat ik de plaat poets.”

Pincoffs stierf op 28 september 1911, in de leeftijd van 84 jaar, te New York.

Na zijn vlucht was hij in New York een sigarenwinkeltje begonnen en schreef artikelen voor dagbladen.

Kenmerkend is, dat na zijn dood de visie op Pincoffs weer geheel veranderde. De kranten beijverden zich om de lof-trompet te steken over de „bouwer van Nieuw-Rotterdam”, dezelfde kranten die hem eens hadden vervloekt.

Het oordeel over Pincoffs is vandaag unaniem. Tegenover de verliezen, die hij heeft veroorzaakt, staan de blijvende resultaten van zijn werk. De katastrofe is vergeten — maar de grote havenwerken zijn er gekomen en..... de Maasbruggen, het uitgangspunt van ons verhaal, liggen er nog steeds.

TIEN SLEPERSWAGENS KWAMEN OVER DE BRUG

Het jaar 1873 was het jaar, waarin Lodewijk Pincoffs zijn uitbreidingsplan Feyenoord doordreef met daaraan verbonden de bouw van de vaste oeververbindingen, waarvan de Willemsbrug de belangrijkste was.

De eerste steen voor de bouw van de brug werd gelegd op 12 mei 1874 door Koning Willem III. Bij die gelegenheid kreeg de brug zijn naam Willemsbrug. In 1878 werd de brug voltooid. Van 8 tot 14 oktober beproefde men de brug op doorbuiging door middel van een dode last basaltkeien. Op 24 oktober zou de brug opengesteld worden, maar Rotterdammers zijn graag zeker van hun zaak en willen de proef op de som

nemen. Tien sleeperswagens, elk getrokken door twee paarden en elk belast met een gewicht van ± 4000 kg, reden eerst stapvoets, daarna in draf over de brug.

Welnu, de brug stortte niet in en de volgende dag werd de brug, zonder ceremonieel, voor het publiek opengesteld. De spoorbrug er naast was al twee jaar eerder voltooid. Beide bruggen vonden hun verlengde, via het Noordereiland, in twee draaibruggen, waardoor de scheepvaart kon passeren.

Na de ingebruikneming van de Willemsbrug bleek, dat de pessimisten gelijk gehad hadden: de Willemsbrug was te laag. Bijna geen schip van de Rijnvloot kon er onder door. Pas in 1927 nam men afdoende maatregelen door de Willemsbrug enkele meters op te vijzelen. In het daarop volgende jaar werden de draaibruggen vervangen door een moderne spoorweghefbrug en voor het gewone verkeer een basculebrug. Ze zijn er nu nog.

HOE LANG NOG ?

Ze zijn er nu nog. De bruggen stoorden zich niet aan het ehech, dat Lodewijk Pincoffs leed. Ze doorstonden ook de oorlog, hoewel er in mei 1940 fel om de bruggen werd gestreden. Er werd in de na-oorlogse jaren veel over vervanging gepraat. Maar de bruggen liggen er nog steeds.

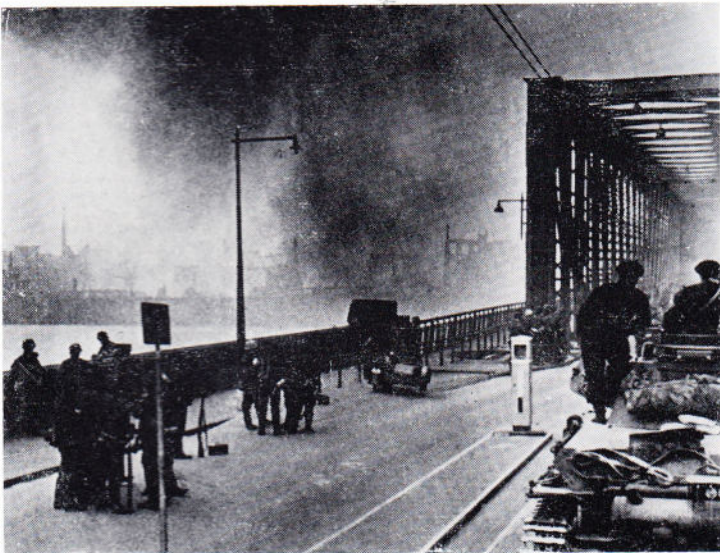
Men overweegt zelfs om de Willemsbrug thans voor de tweede maal in zijn lange leven op te vijzelen, ten einde, zo lang nog op de nieuwe oeververbindingen moet worden gewacht, iets aan doorvaarthoogte te winnen, maar het blijft natuurlijk een lapmiddel.

De huidige oeververbindingen hebben, zoals uit het bovenstaande blijkt, in het verleden veel stof tot praten gegeven. Zij doen het ook nu weer en dat zal nog wel enige tijd zo doorgaan ook. Want de aanleg van nieuwe oeververbindingen is geen kwestie, waarover van vandaag op morgen wordt beslist.

Of er nu nieuwe tunnels of nieuwe bruggen worden gebouwd, het zal wel zo'n slordige 10 à 12 jaar duren alvorens zij er zullen liggen. Voorlopig is er dus voor ons bedrijf en onze medewerkers geen reden tot ongerustheid. Het spreekt vanzelf, dat de bedrijven ten Oosten van de bruggen alles in het werk stellen om te voorkomen, dat de werkgelegenheid en de voortbestaansmogelijkheden van die bedrijven in de toekomst in gevaar komen.

Daartoe worden reeds nu de nodige stappen ondernomen. Er is alle reden toe om aan te nemen, dat bij het nemen van een zo belangrijke beslissing als voor het onderhavige probleem, niet zonder meer aan de belangen van de gebieden ten Oosten van de Maasbruggen kan worden voorbij gegaan.

Gevecht om de Willemsbrug — Mei 1940.





Spaanse tafeltennis-competitie

Onze Spaanse werknemers, woonachtig in de logiesgebouwen, houden elk jaar een tafeltenniscompetitie, die grote belangstelling geniet.

Dit jaar werden de diverse wedstrijden over twee avonden verdeeld en wel op 14 en 15 november. Twintig deelnemers leverden sportieve strijd, die de volgende uitslag opleverde:

- 1e prijs E. G. Tome Lopez
- 2e prijs M. Torres Rodriguez
- 3e prijs A. Marquez Alonso

De winnaar van vorig jaar, A. A. Zamacola Monis, speelde een extra partij tegen de winnaar van nu. Hij won en kreeg voor die prestatie een fruitmand.

Competición española de tenis de mesa

Nuestros cooperadores españoles, residentes en los alojamientos, organizan cada año una competición de tenis de mesa, la que goza gran popularidad. Este año fueron divididos los diversos partidos en dos veladas, a saber entres los días 14 y 15 de noviembre. Veinte participantes combatieron deportivamente, llegando al siguiente resultado:

- 1er premio E. G. Tome López
- 2er premio M. Torres Rodriguez
- 3er premio A. Márquez Alonso

El campeón del año pasado, A. A. Zamacola Monis, jugó un partido extra contra el campeón actual. Ganó la partida recibiendo por esta faena un cesto de fruta.

PERSONALIA

JUBILEA:

- 50 jaar
 - 4-1 F. Rijdsdijk, ijzerwerker
- 40 jaar
 - 25-11 P. A. Ouwens, instructeur/afschrijver
- 25 jaar
 - 24-11 D. van Vliet, draaier/frezer
 - 22-12 H. Moret, elec. lasser
 - 26-1 M. W. Sparreboom, centerdraaier
 - 26-1 R. de Krelj, elec. lasser
 - 23-2 T. Versteeg, schaver/steker

IN DIENST GETREDEN ZIJN:

- 16-10 M. J. v.d. Sluis, ijzerwerker
- 23-10 P. A. van Kranenburg, koperslager
 - R. Bloemhoff, transporteur
- 30-10 C. M. van Zwaemen, ijzerwerker
 - 1-11 W. T. Broeder, adm. medew. rekeningenafd.
 - J. Duran, prakt. werktuigbouw
 - 6-11 G. W. Ista, transporteur
 - 13-11 J. Kanters, koperslager
 - 20-11 H. Romeijn, ijzersorteerder

DE DIENST VERLATEN HEBBEN:

- 13-10 J. Viña Garcia, elec. lasser
- 18-10 M. Gomez Gonzalez, elec. lasser
- 19-10 K. Sutherland, elec. lasser
- 20-10 E. Silva Margarinos, elec. lasser
 - J. Quiros Espigares, bankwerker
 - A. A. Figueiras Figueiras, ijzerwerker
 - A. Siva Guerra, hellingbediende
 - R. Galan Martin, koperslager
 - E. Vrolijk, ijzerwerker
- 25-10 G. v.d. Geest, ijzerwerker
- 27-10 C. J. Lammering, ijzersorteerder
 - A. Bode, prakt. werktuigbouw
 - J. A. Pereira Rodriguez, ijzerwerker
 - V. Wiergo Compan, ketelmaker
- 30-10 F. N. Schoenmaker, prakt. werktuigbouw
- 31-11 G. J. Jacobusse, prakt. werktuigbouw
 - 1-11 C. Deurloo, ijzerwerker
 - G. W. Malinka, elec. lasser
- 3-11 R. Alonso Mariño, koperslager
 - M. v.d. Sluis, ijzerwerker
- 17-11 J. M. Hilario Omiste, bankwerker
- 18-11 M. Sanchez Lopez, transporteur
- 23-11 J. Ocaña Lozano, transporteur

- 24-11 R. Macias Arellano, koperslager
 - A. Rodriguez Rodriguez, brander
- 30-11 W. G. J. Maarse, ijzerwerker

VOOR EERSTE OEFENING NAAR MILITAIRE DIENST:

- 20-10 J. W. Punt, l.l. draaier
- 6-11 F. Huls, l.l. brander

DE DIENST VERLATEN WEGENS ARBEIDSONGESCHIKTHEID:

- 31-10 W. Flach, kras/ijzerwerker

OVERLEDEN:

- 30-11 T. van Wijngaarden, kras/ijzerwerker

GEPENSIONEERD:

- 30-11 T. van Wijngaarden, kras/ijzerwerker
- 3-11 J. Pecher, ijzerwerker

GEBOREN:

- 21-8 Servando, zoon van de hr. en mevr. Velo-Riveiro
- 25-9 Emaculade, dochter van de hr. en mevr. Ruiz-Torrejon
- 23-10 José Antonio, zoon van de hr. en mevr. Gonzalez-Nuñez
- 29-10 Marijn, zoon van de hr. en mevr. v. Broekhoven-Zippro
- 29-10 Alfredo Jesus, zoon van de hr. en mevr. Colon Robles
- 9-11 Cornelia Wilhelmina, dochter van de hr. en mevr. Vermeer-v.d. Steen
- 15-11 Chantahl, dochter van de hr. en mevr. Westeling-Bulters
- 17-11 Miguel, zoon van de hr. en mevr. Martin-Dominguez
- 21-11 Desiree Christine, dochter van de hr. en mevr. Hetem-Plugge
- 25-11 Karin Bardian Theodora, dochter van de hr. en mevr. Verbeek-Kroonen
- 27-11 Sascha Maria Anna, dochter van de hr. en mevr. Ten Hoeve-Op de Kelder

GEHUWD:

- 24-10 de heer J. E. de Roo met mej. E. Mensen
- 27-10 de heer D. Izelaar met mej. B. Graus
- 16-11 mej. I. de Haan met de heer F. A. de Koning
- 23-11 de heer J. F. Nooteboom met mej. A. van Ameijden

in memoriam

Op 24 oktober 1972 overleed op 67-jarige leeftijd de heer

ARIE DE JONG,

die van 21-11-1923 tot zijn pensionering op 14-10-1970 bij ons bedrijf in dienst is geweest aanvankelijk als ijzerwerker/afschrijver en vanaf 4-1-1954 als ijzerwerkersbaas. De heer De Jong heeft gedurende deze jaren zijn werkzaamheden met grote nauwgezetheid verricht. Voor zijn collega's en degenen aan wie hij leiding gaf was hij een immer loyale medewerker.

Op 11 oktober jl. overleed op 75-jarige leeftijd de heer

GERRIT ROOSENBRAND,

die vanaf 10-12-1956 tot aan zijn pensionering op 2-8-1963 bij ons bedrijf in dienst was als werfautochauffeur. De heer Roosenbrand heeft zijn werkzaamheden immer nauwgezet verricht.

Op 21 november 1972 overleed op 68-jarige leeftijd de heer

BASTIAAN HAGOORT,

die van 30-6-1939 tot aan zijn pensionering op 18-2-1969 in dienst van ons bedrijf is geweest als ijzerwerker.

De heer Hagoort heeft immer zijn werkzaamheden met grote plichtsbeترachtung verricht.

Daarnaast toonde hij een intense betrokkenheid bij het sociale gebeuren, hetgeen tot uiting kwam in de door hem geruime tijd uitgeoefende functie als voorzitter van de toenmalige bedrijfskern.

Op 22 november jl. overleed op 18-jarige leeftijd ten gevolge van een noodlottig ongeval de heer

HERMANUS JACOB DORST,

die vanaf 27-7-1970 tot aan zijn overlijden bij ons bedrijf in dienst was als bankwerker nadat hij in juli jl. zijn opleiding had afgesloten met het behalen van het uitgebreid Bemetel-diploma. Zijn collega's zullen hem missen door zijn kameraadschap en opgewektheid.

Voor alle nabestaanden spreken wij de wens uit, dat hun de kracht zal worden gegeven dit verlies te kunnen dragen.

12^e Kerst - Nieuwjaarspuzzel

Oplossing puzzel voor volwassenen

12 horizontaal = 6 verticaal =
107 " = 172 " =
204 " = 203 " =

De spreuk luidt:

Naam

Adres

Woonplaats



Oplossing puzzel voor kinderen van 6 t/m 8 jaar

Het gevraagde woord is:

Naam Leeftijd

Adres

Woonplaats



Oplossing puzzel voor kinderen van 9 t/m 12 jaar

het gezegde luidt:

Naam Leeftijd

Adres

Woonplaats