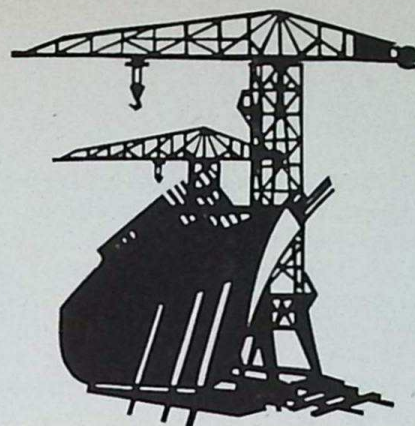


BOELE-NIEUWS

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



„HALVE MAATREGELN“

Op zaterdag 15 november jl. voer het in ballast varende Zwitserse m.s. „NYON“ (9500 t.) in een dichte mist op de scherpe rotsen bij St. Abb's Head aan de oostkust van Schotland. Direct te hulp geroepen Engelse sleepboten waren niet bij machte het schip vlot te trekken, waarna de hulp werd ingeroepen van het bergingsbedrijf Bureau Wijsmuller.

Het schip lag geboeid met het voorschip op de rotsen. Alvorens men met pogingen tot vlotbrengen begon, werden de gaten in het voorschip gedicht met cement, waartoe 9 ton nodig was.

Dinsdag 18 november trachtte men het voorschip leeg te pompen door middel van 18 pompen in totaal. Dit was echter niet voldoende om het schip drijvende te krijgen. Even voor de dieptank achter de brugopbouw begon het schip een vouw te vertonen. 's Avonds werd toen besloten om het schip door te branden en op die wijze de kostbare machinekamer te behouden. Op zaterdag 22 november werd begonnen met doorbranden. De bemanning ging intussen aan het werk om alle navigatie-apparatuur en radar van de brug te demonteren en naar het achterschip over te brengen. 's Zondags 23 november was de „NYON“ op het vlak na doorgebrand. Bij laag water bracht men dinsdags springstoffen in de ruimen aan, bedekt met zandzakken. Eén keer was niet voldoende, maar nadat donderdag 27 november voor de tweede maal springstoffen waren aangebracht en tot ontploffing gekomen, werd het schip door vier sleepboten met in totaal 4400 pk in tweeën gescheurd. De halve „NYON“ bleef keurig recht liggen en peilingen in de tanks wezen geen verdere lekkage aan. Het schip werd door de sleepers naar Newcastle/Tyne gebracht, waar het drooggezet werd.

Het is dus voor de rederij zaak er zo spoedig mogelijk weer een nieuw gedeelte aan te krijgen.

Vele werven uit alle delen van de wereld hadden een oogje op dit karwei laten vallen. Na veel rekenen, tekenen en confereren met de rederij is ons uiteindelijk de opdracht verstrekt.

De „NYON“ is in 1952 bij Van der Giessen in Krimpen aan den IJssel gebouwd; het was een vrachtschip met lengte tussen de loodlijnen van 128 m, breedte \pm 17,5 m en holte tot bovendek 11,27 m. Het had 2 ruimen voor de brugopbouw, 1 ruim tussen brugopbouw en machinekameropbouw en 2 ruimen achter. Officiersverblijven bevonden zich in de brugopbouw

en de overige bemanningsverblijven in de machinekameropbouw.

De rederij heeft besloten het schip \pm 500 ton meer laadvermogen te geven, zodat het nu met 7 spantafstanden verlengd zal worden. Het door ons te bouwen voorschip zal \pm 70 m lang zijn.

De tekenkamer heeft nu de mooie doch moeilijke taak in recordtijd de nieuwe afmetingen van platenprofielen uit te rekenen; het is nl. zo dat bij verlenging van een schip de sterkteverbanddelen zwaarder moeten worden. Dit betekent dat vele tekeningen gewijzigd en opnieuw door Lloyd's Register gekeurd moeten worden.

En dan kunnen we bouwen.

A.

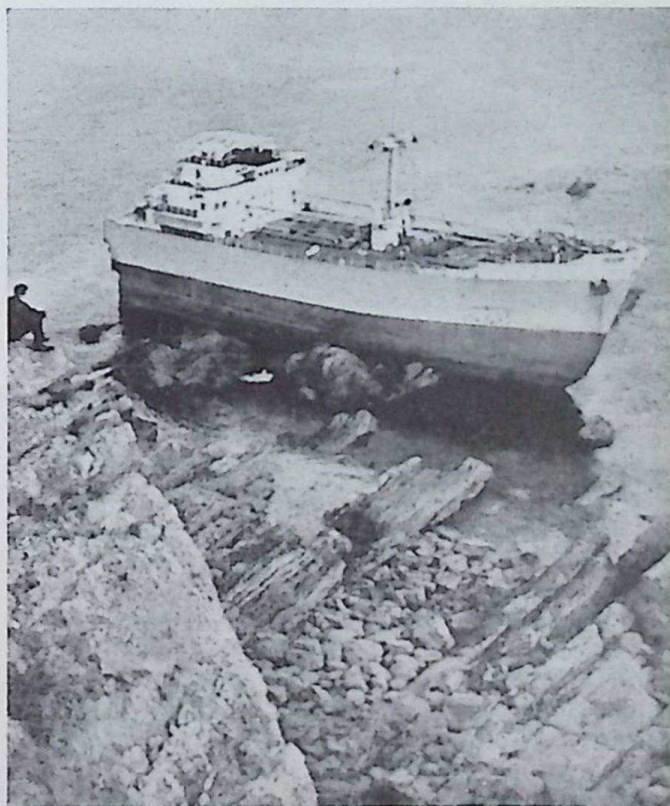


FOTO: „THE SCOTSMAN“

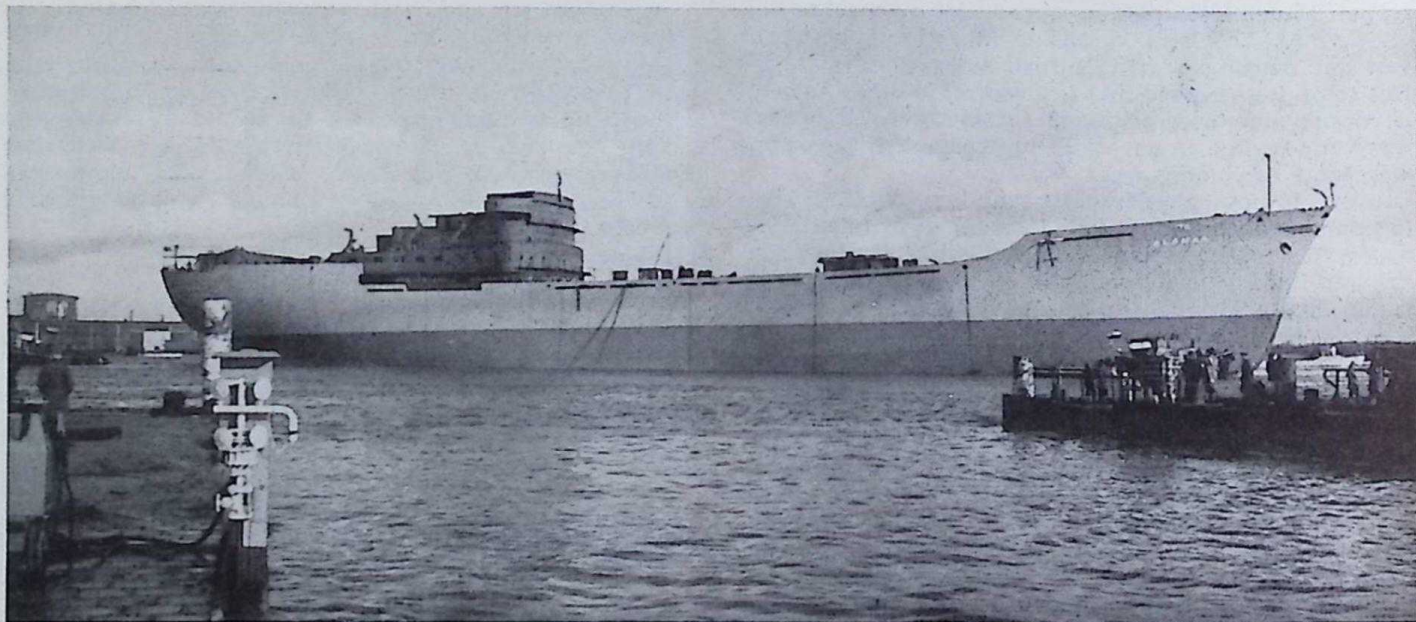
BEDRIJFSNIEUWS

Er is weer veel werk aan de winkel: 2 schepen verlengen en een nieuw voorschip bouwen. De te verlengen schepen zijn de „Prins Willem George Frederik”, inmiddels klaargekomen, en de „Prins Willem V”. Deze schepen, de zg. „lakers” (merenschepen) en nog andere van de Oranjelijn, voeren en varen op de Canadese meren. Wat lengte betreft waren zij gebonden aan de lengte van de sluisen, welke toegang tot de meren geven. Men is er nu toe overgegaan in het kader van het „St. Lawrence Seaway & Power project” deze sluisen te vergroten en na afloop van de vorstperiode in Canada zullen dus de „lakers” de meren via grotere sluisen kunnen bereiken. Deze grotere sluisen maken grotere lengte en dus meer lading mogelijk. Beide schepen worden ter plaatse voorkant brug doorgebrand en het voorschip wordt

± 15 meter verplaatst met gebruikmaking van goten en sleden, de stapelloppers zal het voorschip dat ± 450 ton weegt, wegdrücken. Tussen de beide scheepshelften wordt een nieuw gedeelte gebouwd met een lengte van 14,26 meter. Aan draagvermogen wordt ongeveer 680 ton gewonnen.

Niet eenvoudig is het geweest de plaats te bepalen, waar het schip verlengd zou worden. Het eenvoudigst zou zijn het schip door te snijden op het laagste punt van de zee en daar een gedeelte tussen plakken. Dit ging echter niet omdat laagste punt zee precies valt in de middenaccommodatie en dat betekende dus een enorme hoeveelheid extra werk en kosten. De schepen worden nu doorgebrand op voorkant frontschot, hetgeen betekent bijstroken van de zee, doch minder werk.

G.d.J.



DE „ALAMAK”

Op 3 januari ging bouwnummer 963, het m.s. „ALAMAK”, in aanbouw voor Van Nievelt, Goudriaan & Co.'s Stoomvaart Mij. N.V. te Rotterdam, te water. De doopplechtigheid werd verricht door mevrouw H. S. M. van der Mandele—van Bosse.

De voornaamste bijzonderheden van het schip zijn: Lengte over alles 151,14 m; lengte tussen loodlijnen 138,68 m; breedte 19,20 m; holte tot shelterdek 11,66 m; holte tot hoofddek 9,07 m; diepgang 7,92 m; draagvermogen 9300 ton à 1016 kg; motorvermogen 7200 apk; proeftochtsnelheid 16 knoop.

Het schip heeft 5 laadruimen, waarvan 4 voor en 1 achter de motorkamer. In het tussendek zijn 2 lading-

koel- en vriesruimen ingericht met een totale inhoud van 13.000 cub. ft. De totale laadruiminhoud bedraagt circa 640.000 cub. ft. De verblijven voor de 12 passagiers zijn verdeeld in 4 2-persoons en 4 1-persoons-hutten.

De voortstuwing geschiedt door een hoofdmotor, fabriek Stork, type HOTLO 6 x 75 x 160, enkelwerkende 2-takt dieselmotor met een vermogen van 7200 APK bij 115 omw./min.

Schip en motorinstallatie werden gebouwd onder toezicht en volgens eisen van Bureau Veritas en onder toezicht van Scheepvaart Inspectie.

De contactavonden Personeelsvereniging 22 en 23 januari



Een contactavond bijwonen, waarop eigen collega's voor je toneelspelen is een ontspannende zowel als een inspannende belevenis. Ontspannend is het binnen te treden, lekker te gaan zitten, zo'n beetje achterover, met de wetenschap, dat de lui aan de verkeerde kant van het gordijn de zenuwen hebben.

Waarna dat gordijn open moet en zij voor de bijl gaan; de monden moeten open, de bijpassende gebaren moeten geplaatst, de lage registers van toorn en de hoge van vreugde moeten op de juiste momenten worden uitgetrokken.

Achter het toneel staan de op dat moment niet spelenden klaar met attributen, die te rechter tijd de wèl spelenden moeten worden aangereikt; kortom het is inspanning voor en ontspanning achter de voetlichten. Dat noem ik nou echt ontspanning, anderen zich zo in de transpiratie te zien begeven.

Hoewel, het vergt toch enige inspanning als toeschouwer mee te gaan met de loop van het stuk, je er compleet in te leven. Het kost moeite te geloven in wat men je wenst voor te schotelen.

Hoor je bijvoorbeeld op het toneel, compleet met snikken, uitroepen: „William, William, ik wil hem niet verliezen”, en is William collega Kooy, dan denk je toch onwillekeurig: nou da's ook overdreven. Dan denk je, ik zie dat niet in hem, dat vrouwen om hem zouden moeten wenen, van mij kan-ie wat.

Maar goed, de schrijver van het stuk denkt nu eenmaal anders over onze Willem en William gaat voort met knap vervelend te doen over het feit, dat zijn vrouw met een ander in het Savoy heeft gedejeuneerd. Dat woord gedejeuneerd valt telkens in dit stuk, het schijnt van dat hele erge te zijn. Willem is er kapot van en moet daarom nodig maanden op zakenreis.

Het Savoy overigens was ook een poel van zonde als ik het goed begrepen heb.

En gaandeweg ga je meelevens, raak je helemaal in de verwickelingen verstrikt. De spelenden op het toneel gaan zich vlotter bewegen en er komt meer vaart, zoveel dat bij de heraanvang na de pauze ze zelfs een neuslengte op ons voorlagen toen wij de zaal kwamen binnenstromen bij reeds weer geopend doek. (Een nieuw hard pauzebelletje zal uit de verhoogde contributie worden aangeschaft).

Deze uitlooppoging werd echter goedge maakt doordat het gordijn te laat dichtging aan het eind, hetgeen overigens juist gezien was, want we hadden hen graag nog wat verder gevolgd. Je kunt je voorstellen,

dat vriend Kooy iets meer commentaar zou hebben gehad op het feit, dat hij, vermeend vader van eerst een een-, later een twee- en nog wat verder van een drieling, opeens weer vader van helemaal niets was. Enfin, kinderen komen niet voort uit de Savoy- maar uit de rode kool; een feit waarmede Kooy bij enig nadenken in het begin al de wankele basis van het geheel had kunnen onderkennen.

Al met al bezorgde de toneelclub, welke wij enige jaren op de personeelsavonden hadden gemist ons een plezierige vrijdagavond. De donderdagavond moet net zo zijn geweest, heb ik gehoord.

Prijsjes uitreiken in de vorm van chocolade voor de dames gebeurde aan het eind door secretaris Seton, die voorzitter Weeteling moest vervangen.

En een papieren pluim kan vanaf deze plaats op de aan het eind wel zeer verfromfaaide hoed van J. v. d. Steeg worden geplaatst, die regisserend als spelend weer een beste beurt maakte. De leerschool machinefabriek zou het, terwille van de begrijpelijkheid, echter op prijs stellen als hij in het vervolg bij soortgelijke situaties bij open doek wordt afgetuigd, in plaats van achter het toneel.

Mevrouw Noordanus zagen wij voor de eerste keer op onze planken. Het was wel te merken, dat zij meer de rol van vertwijfelde vrouw heeft gespeeld, wij zagen hier werkelijk een natuurgetrouwe creatie. De verder meespelenden, voorop mejuffrouw N. Sla en W. Kooy, met M. Sparreboom, M. v. d. Kuil en de dames IJsselstein, De Winter en Slooff in de kleinere rollen verdienden eveneens lof.

Een speciaal bedankje moet bezorgd bij Marinus Jan Mathijssse, die zich in onze kring voor het eerst liet horen. Natuurgetrouw, zij het via de bandrecorder, verzorgde hij het babygehuil.

Ja en dan de Dorsvlegels. Deze toeter- en blaasgroep, gevormd uit de minder serieus ingestelde leden van Boele's Muziekvereniging Excelsior, opende de avond voor ons en met daverend succes. Inderdaad, daverend was het woord. Een grandioos idee, zo'n boerenkapel in kostuum.

De arrangementen van de heer Smit kwamen er fortissimo uit. Voor de mejuffrouwen van deze groep, de dames Goedegebuure en Van der Staay was, eveneens verdiend, chocolade de beloning.

Wie na afloop dansen wilde is aan zijn trekken gekomen, zodat we weer op twee geslaagde contactavonden kunnen terugzien.

F.

DEFINITIEF JAAROVERZICHT AFDELINGSKAS ZIEKTEWET 1957

Inkomsten:

Premiën	f 217.942,10
Rente effecten	„ 1.747,50
Bijgeschreven rente Spaarbanken	„ 697,03
Onttrekking aan de reserve ex art. 63 z.w. *)	„ 10.208,60
Restitutie wettelijke reserve	„ 12.720,81
	f 243.316,04

Uitgaven:

Ziekengeld	f 188.996,79
Controlekosten:	
Eigen geneeskundige dienst	f 9.828,03
Gem. Adm. Kantoor	„ 850,58
Reiskosten contr. geneesheer	„ 258,17
Porti	„ 121,26
Specialistenbezoek	„ 510,—
	„ 11.568,04
Rentezegels	„ 868,90
Administratiekosten N.V.	„ 3.060,—
Bewaarloon effecten	„ 88,75
Aandeel Administratiekosten Bedr. Ver.	„ 458,40
Storting wettelijke reserve ex art. 63 z.w. (5 % van f 204.171,98) *)	„ 10.208,60
Aandeel in omslag van nadelig saldo oud-verplicht verzekerden	„ 8,53
Bijdrage omslag t.b.c. regeling	„ 1.427,31
Bijdrage deelneming bijzondere verlengingsregeling	„ 2.369,78
Voordelig saldo	„ 24.260,94
	f 243.316,04

BALANS PER 31 DECEMBER 1957

Rekening courant N.V.	f 25.969,23
Beleggingen:	
Effecten	f 62.145,51
Nutsspaarbank	„ 4.597,67
Rijkspostspaarbank	„ 2.637,16
Boerenleenbank	„ 5.310,20
	„ 74.690,54
Interest effecten	„ 412,50
Voorschot administratiekosten Bedrijfsvereniging	„ 2.030,—
Afrekening Bedrijfsvereniging 1957	„ 8.456,79
Controlekosten G.A.K.	f 205,—
Premiën (herberekening 1956)	„ 452,96
Aanv. afr. Bedrijfsvereniging 1955	„ 15,52
Reserve 31 december 1957	„ 110.885,58
	f 111.559,06
	f 111.559,06

*) In verband met de in dit boekjaar opgetreden A-griep-epidemie, zal de storting in de reserve dit jaar achterwege blijven, doch moet door een extra storting in 1958 of 1959 worden gecompenseerd.

BEKNOPT VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN DE ONDERNEMINGSRAAD OP 15 DECEMBER 1958

Voorzitter de heer Joh. Boele, afwezig met kennisgeving de heren E. Goedegebuure, D. Kooyman, T. de Ruyter en R. Mokry.

De voorzitter opent te 11 uur de vergadering.

De punten van de notulen van de vorige vergadering worden eerst doorgenomen.

Door de vergadering wordt het concept-reglement voor het fonds uitkering bij overlijden goedgekeurd. Door de directie worden als bestuursleden aangewezen de heren M. v. Zuilekom en J. Schop, door de Raad de heren B. Hagoort en A. Dekker (zie ook het artikel, elders in dit blad).

Omtrent het punt vakantiehuisjes wordt nog nader overlegd met de personeelsvereniging.

Over de vakantieregeling was reeds eerder overeenstemming bereikt. Zij die door bepaalde omstandigheden de aangesloten vakantie anders willen regelen, dienen dit per verlofbon via hun baas aan te vragen vóór 1 april 1959. Vóór 1 mei ontvangt men dan de verlofbon terug met de beslissing of het verzoek is ingewilligd.

De groep, die in de vakantie beschikbaar moet zijn voor reparatiewerk, zal dit jaar groter moeten zijn

dan in andere jaren. In april zal men tot vaststelling overgaan. Ook wordt erop gewezen, dat niet te veel snipperdagen moeten blijven staan tot de kerstweek. De voorzitter geeft een overzicht van de toestand op het ogenblik in de Scheepsbouw.

Er moet zeer scherp worden gecalculeerd en soms onder kostprijs worden ingeschreven om opdrachten te krijgen. Ook de korte levertijd, die de reders eisen voor opdrachten, veroorzaakt meer overwerk dan voorheen, ook gedurende het weekeinde.

Verder zegt de voorzitter, dat in deze tijden van sterk wisselende bezetting meer gebruik gemaakt wordt van het lenen van en uitlenen aan andere bedrijven van werkkrachten.

Gevraagd wordt in het kleedlokaal onder de nieuwbouwhelling gelegenheid te maken om natte kleren te drogen. De voorzitter zegt toe de mogelijkheid te laten onderzoeken.

Naar aanleiding van een daartoe gestelde vraag wordt medegedeeld, dat bij helling III een klok wordt geplaatst.

Niets meer aan de orde zijnde, wordt te 13.15 uur de vergadering gesloten.

Het St. Lawrence Seaway & Power Project

De elders in ons blad genoemde verlengingen gaven aanleiding eens dieper op de geschiedenis van de vaart op de „Grote Meren” in te gaan.

De grote meren omvatten het Bovenmeer, het Michiganmeer, het Huronmeer, het Eriemeer en het Ontariomeer. De verbinding met zee gaat via de St. Lawrence rivier.

Deze werd door Jacques Cartier, een Frans zeevaarder op 2 oktober 1535 (de naamdag van St. Laurens) voor het eerst vanuit zee opgevaren en hij gaf er de naam aan.

In 1541 bracht Cartier de eerste kolonisten naar Canada. Omstreeks 1825 werden kanalen en sluisen in de rivier aangelegd om de zes aanwezige stroomversnellingen te kunnen passeren en zo bereikten nu betrekkelijk kleine schepen de grote meren.

In 1848 brengt men de diepte in de kanalen op 9 voet en in 1908 op 14 voet. In 1932 heropende men het Welland Canal, hetwelk na verbeteringen een diepte had van 25 voet, met 8 sluisen. Het gevolg hiervan was een enorme uitbreiding van de scheepvaart.

In 1933 opende de Fjell-Line als eerste een geregelde dienst tussen Europa en de havens aan de grote meren, in 1938 gevolgd door de Oranjelijn. Tot aan de aanvang van de Tweede Wereldoorlog groeide het aantal afvaarten gestaag. Sedert de hervatting van de vaart in 1946 zijn niet alleen de aantallen reizen enorm toegenomen, doch ook het aantal lijnvaartrederijen op deze route.

Tot vóór de jongste verbeteringen konden de grote zeeschepen de haven van Montreal bereiken, een afstand van 1600 km tot open zee met een niveauverschil van 6 meter. Vaart een schip van open zee naar het meest westelijke Bovenmeer, (op ons kaartje dus b.v. tot Duluth), dan heeft het een reis omhoog gemaakt van ca. 600 voet (ruim 180 m). Alleen al in het in 1932 vergrote Wellandkanaal wordt een hoogteverschil van 100 m over een afstand van 45 km overwonnen. Dit kanaal vormt de verbinding

tussen het Ontariomeer en het Eriemeer, op ons kaartje liggende ongeveer tussen Hamilton en Buffalo. De jongste verbetering nu is de vervanging der kleinste sluisen (welke uiteraard de grootste der „lakers” bepaalden) 26 in totaal, door 6 nieuwe en grotere sluisen. Op de route van open zee naar Bovenmeer is het aantal sluisen hierdoor teruggebracht op 16. Hiervan liggen er 14 in Canada en 2 in de Verenigde Staten. Meer dan 80 % van het totaal aantal vrachtschepen in de wereld kan dan deelnemen aan de vaart op de Grote Meren.

Reeds in 1895 begon men met een plan tot verbetering. Het duurde tot 1941 alvorens het thans verwezenlijkte plan tot stand kwam.

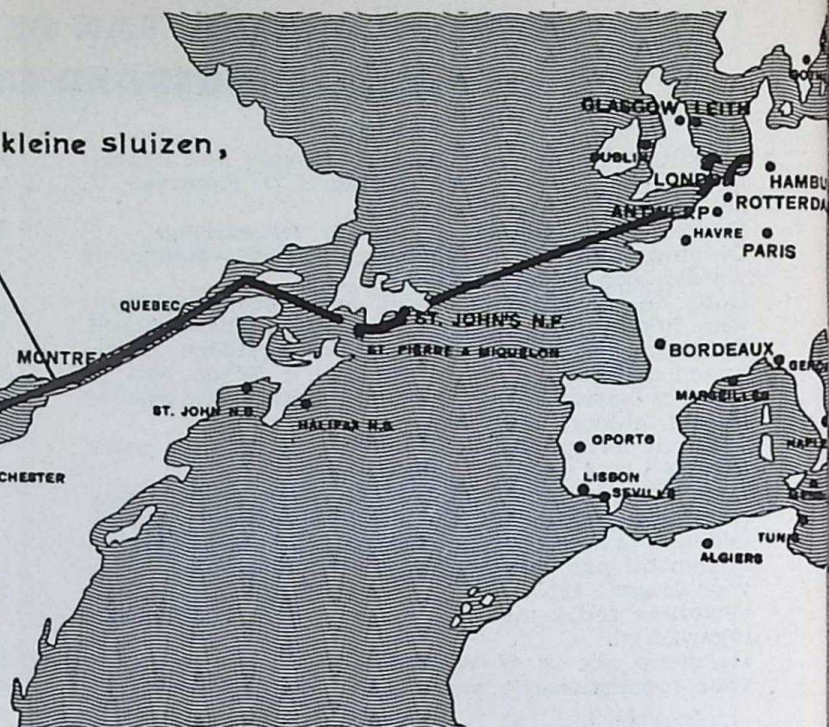
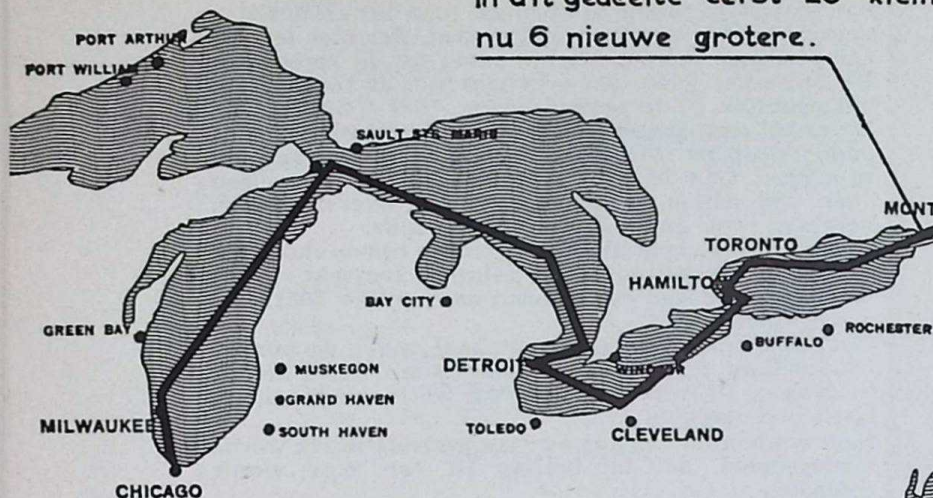
Op 10 augustus 1954 begon men met man en macht aan de uitvoering. Niet alleen verbetering van de route was het doel doch tevens het winnen van elektrische energie uit de beschikbare waterkracht.

Er was echter ook tegenstand. Vooral van de spoorwegen in het oosten van de Verenigde Staten. Deze vreesden, en terecht, dat een groot deel van het vervoer van de industriële centra naar de Atlantische havens der V.S. hun zou ontgaan. Ook opponeerden de havens aan de oostkust en die aan de Golf van Mexico. Chicago, welke plaats dus nu binnendoor kan worden bereikt, is ook verbonden via een kanaal met de Illinoisrivier, deze is weer een zijrivier van de Mississippi. Zo kan men dus geheel binnendoor naar de Golf van Mexico komen.

Toch is ondanks deze tegenstand het plan verwezenlijkt, er waren voor de V.S. immers ook grote voordelen aan verbonden.

a. De binnenlandse ertslagen van de V. S. in de Messabi Range (Minnesota) minderen snel. Zeer rijk ijzererts (bijna 60 % ijzergehalte) wordt nu van de vindplaats, het schiereiland Labrador, als aanvulling naar de Amerikaanse hoogovens gevoerd. Dit moet via de St. Lawrence rivier worden vervoerd.

In dit gedeelte eerst 26 kleine sluisen,
nu 6 nieuwe grotere.



b. De scheepvaartroute van de St. Lawrence rivier naar Europa (Kanaalhavens) loopt over slechts 2200 mijl open zee.

De route van New York en Boston naar deze havens voert over 3300 mijl open zee.

In tijd van oorlog is dus de eerste route gemakkelijker te beschermen.

Wat het hydro-elektrische gedeelte van het project betreft, men stelt zich voor jaarlijks 12,6 miljard KWH aan elektrische energie te winnen. De kosten waren geraamd voor het geheel op \$ 704 miljoen. Het werd echter 1 miljard (geschat). Aan arbeid gingen er 70.000 man-jaren in zitten. De merenhavens werden ook verbeterd, \$ 836 miljoen zou dit gaan kosten. Een van de meest spectaculaire wijzigingen van de vaartroute vindt plaats tussen Prescott en Cornwall. Tussen deze plaatsen verdwijnt de rivier geheel en in de plaats daarvan komt een meer van 32 mijl lengte en 1-4 mijl breedte („Seaway Pool”). Plaatsen als Morrisville en Iroquois verdwijnen onder water; huizen, scholen, winkels, kerken, monumenten en de bevolking worden overgebracht naar andere plaatsen. (In het houtrijke Canada wordt hout veel als bouw materiaal gebruikt). Een spoorlijn van de Canadian National Railroad moet landinwaarts worden verlegd, evenals een grote verkeersweg. De „Seaway Pool” is niet uitsluitend voor navigatiedoeleinden ontworpen: het opgestuwde water moet ook de turbines van de elektrische centrales aandrijven.

De beroemde Long Salt Rapids (stroomversnellingen) verdwijnen in het meer, evenals het oude kanaal met zijn sluisen. Thans is de nieuwe waterweg bevaarbaar voor schepen met een lengte van 229 m en een breedte van 22,5 m, terwijl de minimumdiepte wordt gebracht op 8,10 m. De schepen zullen een draagvermogen van ongeveer 7000 ton kunnen hebben.

Verscheidene rederijen hebben de laatste jaren schepen doen bouwen, welke in het bijzonder geschikt zullen zijn voor de vaart op de Grote Meren door de nieuwe waterweg.

Als voorbeeld noemen we de K-klasse van de Holland-Amerika Lijn (Kinderdyk, Kloosterdyk etc.).

Alhoewel een en ander een zeer kostbare stap in de goede richting betekent zal deze verbetering wel niet het laatste woord zijn en zal men in de toekomst grotere sluisen en diepere vaargeulen maken voor steeds grotere schepen.

De „Seaway” zal op 26 juni a.s. worden geopend door President Eisenhower en Koningin Elizabeth.

G.

(Bronnen Lloyds Calendar '59, „De Zee” Jaargang '57/'58, Jaarboek Winkler Prins, E.N.S.I.E.).

De pontons

Door ons bedrijf werd op 7 maart 1959 een tweetal pontons, welke in de nacht van 3 op 4 maart te water waren gelaten, aan de opdrachtgever afgeleverd.

De opdracht tot de bouw van deze pontons werd op zaterdag 17 januari jl. ontvangen. De afmetingen van deze pontons zijn respectievelijk 120'0" x 40'0" x 8'0" en 105'0" x 40'0" x 8'0"; zij zijn bestemd te worden gebruikt bij aannemerswerkzaamheden in het oliegebied van de Perzische Golf.

De sleepboot Nestor sleept de pontons naar het Midden-Oosten. Daarom zijn ze in overleg met het bureau Scheepvaartinspectie op elkaar geplaatst en zeeklaar gemaakt.

Van de bovenste ponton worden enige van de 14 compartimenten waaruit elk bestaat, gebruikt voor bergplaats van olie en voedingwater. Deze voorraden zullen op zee door de sleepboot worden overgenomen zodra daaraan behoefte bestaat. Voor dit doel is tevens een pompaggregaat aangebracht op het dek van de bovenste ponton.

De bouwtijd van het gehele object heeft slechts zes weken bedragen.

HET OVERLIJDENSFONDS

Na overleg van de Directie met de Ondernemingsraad is ingesteld een fonds met het doel een uitkering bij overlijden te verlenen.

Doel van de uitkering

Door het overlijden van een gezinshoofd worden de gezinsinkomsten — meestal weduwen- en wezenpensioen — belangrijk lager.

Bij het overlijden van de echtgenote van een werknemer zullen voor gezinshulp extra kosten ontstaan. Deze uitkering is dus bedoeld voor overbrugging en niet voor vergoeding van begrafeniskosten.

Voor dit fonds is uiteraard een reglement vastgesteld en door de Ondernemingsraad goedgekeurd.

Hierin lezen wij, dat voor uitkeringen in aanmerking komen werknemers, die onder de winstdelingsregeling vallen en minstens 1 jaar in dienst zijn van het bedrijf, dan wel hun wettige echtgenoten of wettige minderjarige kinderen, of naar het oordeel van het fondsbestuur, daarmee gelijk te stellen personen.

Uitkering wanneer en aan wie?

Bij overlijden van een gehuwde werknemer, die dus aan boven omschreven voorwaarden voldoet, zal aan zijn wettige echtgenote een uitkering van maximaal f 500,— kunnen geschieden.

Deze uitkering kan ineens dan wel in termijnen worden uitbetaald.

Bij overlijden van de wettige echtgenote van een werknemer zal hij een uitkering van maximaal f 250,— ontvangen.

Middelen

In het fonds worden gestort:

- Het bedrag van de berekende uitkering van winstaandeel van werknemers, die daarvoor niet in aanmerking komen, volgens de winstdelingsregeling.
- Het bedrag van de kortingen, welke volgens de winstdelingsregeling op een winstaandeel worden toegepast.
- Diverse onvoorziene inkomsten.

Het betreft hier dus voornamelijk het winstaandeel van personen, die voortijdig de dienst hebben verlaten en de kortingen als genoemd onder b., welke zijn toegepast wegens onrechtmatig verzuim.

Fondsbestuur

Door de directie zijn als bestuursleden aangewezen de heren M. van Zuilekom en J. Schop, door de Ondernemingsraad werden aangewezen de heren B. Hagoort en A. Dekker. Dit bestuur stelt de uitkeringen vast; uiteraard kan dit alleen geschieden, als de middelen van het fonds toereikend zijn.

Bij het beëindigen van het dienstverband, of bij het verkrijgen van pensioen, of op een ander tijdstip, zal een werknemer geen persoonlijke rechten op uitkering kunnen doen gelden.

DOORLICHTING

Tot dusverre had de doorlichting door dr. Meijer jaarlijks plaats. Thans zijn er nieuwere inzichten in deze methode van controle op het al dan niet aanwezig zijn van longziekten gekomen.

Men vindt nu in de medische wetenschap een tweejarige controle voldoende.

Hiermede gerekend zal dan ook pas voorjaar 1960

weer een onderzoek van het volledig personeel met familieleden plaatsvinden.

Kinderen zullen in het vervolg eerst na het bereiken van de 15-jarige leeftijd worden doorgelicht.

Wie om persoonlijke redenen meent toch nog dit voorjaar te moeten worden doorgelicht kan zich daartoe opgeven bij de afd. Loonadministratie en Personeelszaken. Een nadere afspraak zal dan volgen. Wie vorig jaar niet is doorgelicht zal nu wel worden opgeroepen.

Bridgevereniging Boele

Na het succes van vorig jaar wil onze vereniging ook dit seizoen weer een bridge-drive voor paren organiseren. Deze drive zal gehouden worden op 25 maart a.s. in de kantine. Aanvang 7.30 uur.

Inschrijfgeld f 2,— per paar.

Aanmelding vóór 18 maart a.s. bij de afdeling Personeelszaken.

Wij rekenen in elk geval op de deelnemers van vorig jaar en hopen dat nog velen zich erbij zullen voegen. Wie zonder partner is en toch belangstelling heeft, kan zich eveneens opgeven.

Mogelijk kunnen dan combinaties worden gemaakt.

Namens het Bestuur,
H. G. VERHOEKS

De „Norby”

Na een behoorlijke aanvaring op de Nieuwe Waterweg met het m.s. „Breim” kwam het Finse stoomschip „Norby” als resultaat van een hevige concurrentiestrijd aan de werf voor een nieuwe neus.

Deze operatie werd dank zij aller medewerking in de recordtijd van 12 dagen geklaard.

Dat het schip nog tot 16 januari bleef liggen was niet onze schuld maar van de mist, waardoor het vertrek moest worden uitgesteld.

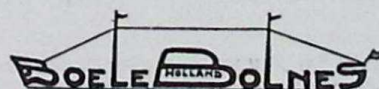
BOELE'S MANNENKOOR

Zaterdag 21 februari hield het Mannenkoor zijn jaarlijkse uitvoering met medewerking van de toneelvereniging „De Kreek” uit IJsselmonde. De voorzitter opende de avond met het welkom heten van de directie en afgezanten van de bedrijfsverenigingen. Het mannenkoor zong daarna verschillende kleine werken, welke zeer goed uitgevoerd werden o.a. „Moeders Zegen”. Hierna was de beurt aan het Dameskoor „Advendo” uit Bolnes, dat het bekende nummer „De Postkoets” van Jos Cleber zeer goed zong. Vervolgens hoorden wij het gezamenlijke optreden van dames- en mannenkoor met het Vilja Lied en Nederland en Oranje, welke nummers een hartelijk applaus ontvingen.

De zang stond op een hoog peil. De koren vorderen elk jaar. Na het eerste bedrijf van het toneelstuk „Drikus neemt vakantie” werd een kleine tombola gehouden en koffie gedronken. Na de pauze werd het toneelstuk verder afgewerkt, onder luid gelach en applaus.

Het mannenkoor kan op een zeer geslaagde avond terugzien.

R. V.



Van het 100-ruitig bord

De competitie 1958-'59 van het eerste tental van Boele's Damvereniging is ten einde. Bij de resterende wedstrijden, die nog moesten worden gespeeld is ons eerste tental bijzonder goed uit de bus gekomen. De volgende overwinningen werden geboekt:

D.I.O.—O.G. 1 8—12, O.G. 1—Spijkenisse 15—5, O.G. 1—R.D.G. 2 11—9, Constant 2—O.G. 1 8—12, D.O.S. 1—O.G. 1 9—11, Charlois 1—O.G. 1 9—11, O.G. 1—D.O.S. 2 15—5.

Slechts één wedstrijd ging geheel onverwachts verloren, nog wel tegen hekkesluiser Vreewijk 2, met 13—7, waardoor de kans op het kampioenschap verloren ging, en O.G. 1 genoeg moest nemen met de derde plaats, wat overigens een keurige prestatie genoemd mag worden in deze zware competitie.

De competitie voor het 2de tental is inmiddels ook gestart. Twee wedstrijden zijn reeds gespeeld en helaas verloren tegen Excelsior 1 met 13—7 en tegen Het Oosten 2 met 12—8.

Hoewel de start niet veelbelovend is geloven wij toch, dat het 2de in de komende wedstrijden betere resultaten zal bereiken, en die hopen wij u in het volgende Boele Nieuws te kunnen vertellen.

K.

De Reisvereniging

Op de vergadering van 26 februari 1959 werd het bestuursvoorstel aanvaard om de reisdag voor dit jaar nader vast te stellen op 24 juni.

Dit jaar geen geheimzinnig gedoe met een vraagtekenreis en dus mogen wij u vertellen, dat als reisplan de volgende trip is aanvaard:

Bolnes via Meerkerk, Utrecht, Maarn naar Lunteren, waar koffie wordt gedronken in het Lunters Pannekoekhuis. Daarna Ede, Otterlo, Hoenderlo naar Apeldoorn voor verblijf in de welbekende Julianatoren. De terugreis via Arnhem, Nijmegen, 's-Hertogenbosch naar Waalwijk. De warme maaltijd wordt genuttigd in „De gecroonde Leersse" van Jan de Nijs te Waalwijk. Om 8.30 uur wordt de terugreis aanvaard via Raamsdonksveer en de Moerdijkbrug naar Bolnes.

gereedschap

Wanneer serieuze vaktijdschriften (zowel binnen- als buitenlandse) zich niet schamen om eens duidelijk in beeld te brengen, wat met het gebruik (ook veel misbruik!) van gereedschap samenhangt, lijkt het ons niet overbodig ook een steentje bij te dragen om te komen tot een verantwoord gebruik.

Te beginnen met dit nummer, zullen wij u regelmatig onder de rubriek „Gereedschap" in woord en beeld laten zien, hoe u bepaalde gereedschappen wel en niet kunt gebruiken.

Wij hopen, dat deze rubriek bij u in de smaak zal vallen en houden ons aanbevolen voor op- en aanmerkingen.

Hoe gebruikt u een tang?

Er worden vele soorten tangen gebruikt in ons bedrijf, maar voor al deze tangen gelden enkele grondregels, die het werken ermee gemakkelijker maken en hun levensduur verlengen. Wij noemen ze hier op:

KIES de juiste tang voor uw werk, en kies het juiste werk voor uw tang.

Inleveren tariefbonnen

In verband met het opstellen van de reparatie-rekeningen is het noodzakelijk, dat de tariefbonnen binnen enkele dagen, nadat het werk klaar is, worden ingeleverd.

Een beroep wordt gedaan op de bonhouders hieraan hun medewerking te verlenen en vooral de bonnen niet op te sparen.

Uitreikingsavond diploma's

Op 9 april zal wederom de uitreiking van diploma's, behaald bij onze bedrijfsopleidingen, geschieden. Deze diploma-uitreiking zal worden omlijst door een feestelijk programma. Een en ander zal plaatsvinden in de grote zaal van de kantine.

Uitslag Bemetal-examens

De volgende kandidaten behaalden het Bemetal-diploma gedurende de winterexamens.

Voor machine-bankwerken

J. Bandsma, A. Huizer, G. de Pee.

Pijpenwerken

B. van Doorn en C. A. Stierman.

Wij feliciteren hen met dit gunstig resultaat.

De volgende slaagden voor het praktisch gedeelte, zodat zij in juni, na het onderdeel vakkennis te hebben afgelegd, het diploma kunnen behalen:

Scheepsbeschietsen: A. Schouten.

Machine-bankwerken: J. van Broekhoven.

Plaat en constructiewerken: J. Hoogers.

Afschrijven: H. de Jong.

Afschrijven en ijzerwerken: M. Brouwer en W. H. van Driel.

VERWOND uw handen niet door het kiezen van een te kleine tang.

GRIJP de tang stevig vast; sommigen plaatsen hun pink b i n n e n de handgrepen voor het openen van de tang en gebruiken de drie andere vingers voor het sluiten.

NOOIT een kabel waar stroom op staat met een tang doorknippen; het is gevaarlijk en de snijkanten kunnen worden beschadigd door overspringende vonken.

NOOIT een tang gebruiken voor moeren en tapbouten, tenzij deze er speciaal voor gemaakt is; tang en moer worden er door beschadigd.

NOOIT op een tang slaan en nooit een tang als hamer gebruiken.

NOOIT zo'n groot voorwerp met de tang vatten, dat het de bekken voorbij hun evenwijdige stand brengt.

NOOIT een kniptang met twee handen gebruiken, neem een grotere tang.

ZORG GOED voor uw tangen, maak ze regelmatig schoon en doe wat olie op het scharnierpunt. Een wat loszittende verbinding tussen de beide delen kan door bijkloppen met een balhamer weer in orde worden gebracht.

Uit: „Bedrijfsvervoer" No. 6, 37e jaargang dd. 14-3-'58.

40-JARIG

JUBILEUM



Op zaterdag 28 februari vierde C. v. d. Stel zijn 40-jarig jubileum. De directie bezocht hem thuis en overhandigde hem het gebruikelijke jubileumgeschenk.

Wij voegen gaarne onze felicitaties daarbij. Hij is een van de velen, die als jongen reeds op het bedrijf kwamen, met het resultaat, dat, ook al door zijn goed humeur, hij iedereen en iedereen hem kent. Hij begon bij baas Hannes Alderlieste en als hij diens bijnaam Hannes de Paljas noemt, schiet hij al in de lach. Hij kwam bij de afschrijvers maar, omdat hij niet zo'n brave was, werd hij een paar dagen „Kuieren” gestuurd en moest daarna naar de compressor om er ook luchtgereedschap te repareren. Daarna kwam hij bij de draaiers en was ook gereedschapslijper. 21 jaar stond hij achter de splitsenschaafbank — tot de moffen die meenamen. De bank is wel teruggekomen, maar niet meer geplaatst. Na de bevrijding was hij 12 weken uitgeleend bij Hulsinga, waar hij planken sorteerde. Teruggeroepen, bediende hij eerst de Figeekraan, welke toen achter de scheepsbouwoverdeks stond, om al heel gauw weer als schaver de fabriek met zijn aanwezigheid te verheugen. Hijzelf rekent nog op minstens weer 40 jaar. Wij helpen het hem wensen.

J. DEN BOEF



Op 31 januari viel het afscheid van J. den Boef, autogeen lasser in de koperslagerij. Hij was een van onze eerste branders en het was interessant eens van hem wat over de oude tijd te horen.

Als jongen van 't Ambacht zat hij eerst in de scheepssloperij bij de smeden, ook nagels hakken, want branden deed men toen nog niet. Bij Machinefabriek Capelle leerde hij vervolgens het ketelmakersvak en zo werkte hij in 1920 ook op onze ketelmakerij voor de „Breedijk”, welk schip toen in aanbouw was. Toen, in een periode van weinig werk in de scheepssloperij teruggekeerd, leerde hij het branden, dat inmiddels was opgekomen. Zo kwam hij in 1924, nu voorgoed, als brander bij ons terug. Er waren er toen nog vijf anderen, drie op de werf en twee in de machinefabriek. Een klein gasketeltje moest je op de rug sjouwen, carbid en water gingen er ter plaatse van het karwei in. De zuurstof vervoerde je op gelijke wijze. Men wilde, dat hij ook autogeen lassen zou leren, maar vertelde er niet bij hoe het moest, dat zocht je zelf wel uit.

Zijn eerste laskarwei herinnert hij zich of het gisteren was. Een afvoerpijp voor een ketel moest in een plaat op het dak van de machinefabriek gelast worden. Toen het klaar was, vielen plaat en pijp, hecht aaneen, naar beneden en het bleef nog heel ook. Later leerde hij ook elektrisch lassen, op een lasschool in Amsterdam, waar hij in '35 of '36 samen met A. Vlasblom heengestuurd was.

Hij houdt prettige herinneringen aan zijn werk en wij aan hem. Het doet hem ook genoegen, dat zoon Wout nu in zijn plaats gekomen is. Wij wensen hem nog een overvloed van goede jaren toe.

G. NOUWEN



Op 31 december zette G. Nouwen een punt achter zijn 46 jaren dienstverband als ijzerwerker. Zoals vele anderen toen, werkte hij eerst bij zijn vader op het land. Daar moest je hard werken voor weinig geld en op de werf zou het beter zijn. Dus Gijs ook naar de werf en naar Boele. Toen hij met zijn eerste geld thuiskwam, kon hij zijn vader uitlachen. Op de werf heeft hij zo van alles meegemaakt, na er begonnen te zijn als rechter bij Gerrit Put. En tenslotte is hij bij baas Van den Bolsem in het werfwerk geëindigd. Hier heeft hij zo een enkele meter schoeing geproduceerd in een altijd goed humeur. Wij hopen, dat hij nog een groot aantal jaren, zonder grote zorgen of moeilijkheden met zijn vrouw mag doorbrengen.

P. SPRUYT



Op 23 maart 1912, 19 jaar oud, trad P. Spruyt als bankwerker in dienst der N.V. Boele's Scheepswerven en Machinefabriek. De machinefabriek, toen enkele jaren aan de gang, trok hem. Je kon er een vak leren. En dat gebeurde dan ook, zoals de praktijk later zou uitwijzen, op grondige manier. Na de mobi-

lisatiejaren ging hij onder de latere hoofdbaas H. v. d. Wilt werken, met wie hij altijd een prettige en goede verstandhouding heeft gehad. Na jaren als voorman bankwerkers dienst te hebben gedaan, volgde zijn aanstelling als bankwerkersbaas. Op 31 december 1958 namen wij wegens zijn pensionering afscheid van hem. Nu hij ruim 65 jaar oud was, achtte hij het moment gekomen in andere dienst te treden, namelijk in die van zijn vrouw. Met heel wat kleinere karweitjes dan op de fabriek veelal het geval was, zal hij de dag wel stuk krijgen. Wij wensen hem, nog vele jaren van rust, in goede gezondheid toe.

25-JARIG JUBILEUM

Op 26 februari herdacht de heer J. Stout jr. de dag, dat hij 25 jaar geleden als „broekje” voor het eerst de werf betrad.

Op de dag zelf bezocht de directie hem thuis en bood hem het gebruikelijke geschenk, een polshorloge, aan. De dag ervoor boden de leerlingen in de Leerschool hem een tafelset, bestaande uit asbak en aansteker aan, daarmede ook van hun belangstelling voor dit jubileum blijk gevend.

A. J. DE VOS BURCHART

Op 31 januari jl. verkreeg A. J. de Vos Burchart op zijn verzoek ontslag. 4 juni 1947 trad hij als kokers- en klinkersbaas in onze dienst en zo draaide hij dus 11½ jaar mee op zijn rustige wijze. Hij was altijd prettig in de omgang en een goed vakman. Niet alleen de luchtploeg, doch allen op de werf behouden een goede herinnering aan hem.

25-JARIG JUBILEUM

Op 15 januari jl. herdacht de heer S. Hofland de dag, dat hij 25 jaar bij ons bedrijf werkzaam was. Wie hem met zijn bijna 70 jaren nog aan de gang ziet bij het Van Ommeren-werk, kan alleen maar afgunstig zijn op een zo robuuste gezondheid.

De directie bood hem te zijnen huize het jubileumgeschenk, een gouden polshorloge, aan.

Wij feliciteren hem ook vanaf deze plaats met zijn jubileum.

Op respectievelijk 31 december, 6 januari en 31 januari beëindigden, vanwege hun leeftijd, J. C. Verschoor (ijzerwerker), A. de Kievit (magazijnbediende) en G. N. van Santen (transporteur) het dienstverband. Wij wensen hun nog vele jaren van rust toe.

CONTROLE BIJ ZIEKTE EN ONGEVAL

Het komt soms voor, dat men een oproep voor controle van de bedrijfsarts ontvangt, terwijl men diezelfde morgen ook bij de huisarts moet komen.

Indien het bezoek aan de huisarts noodzakelijk is, b.v. in verband met een behandeling, dient men eerst naar de huisarts, en **direct daarna** naar de controlerend geneesheer te gaan.

Door het bezoek aan de bedrijfsarts om deze reden één dag uit te stellen, overtreedt men de controlevoorschriften.

PERSONALIA

De dienst hebben

- verlaten:**
- 27 nov. 1958: I. Leone, mach.-bankwerker; P. Bergakker, jongste bediende afdeling boekhouding.
- 29 nov.: A. Kooyman, pijpenmonteur; A. J. Overweg, hulp ijzerwerker (volontair); mej. E. M. Sneep, kantoorbediende; C. Kok, klinker.
- 13 dec.: A. Kersten, techn. admin. beambte afdeling tekenkamer machinebouw.
- 15 dec.: mej. H. Wilbrink, kantoorbediende.
- 30 dec.: A. C. den Hartog, hulp machinebankwerker (volontair).
- 31 dec.: mej. A. van Gorkum, kantoorbediende; mevr. G. Rietveld—Blok, assistente bedrijfsgeneesk. dienst; J. Zwetsman, J. Dupré, tekenaars afd. scheepsbouw; J. C. Verschoor, ijzerwerker; J. Forman, hulp machinebankwerker; M. A. van Hoek, tekenaar afd. machinebouw.
- 2 jan. 1959: J. P. Schutt, boorder.
- 3 jan.: J. Strieper, hulp smid; W. Filippo, machinebankwerker.
- 6 jan.: A. de Kievit, magazijnbediende.

- 9 jan.: E. Kost, magazijnbediende.
- 24 jan.: R. Romeo, elek. lasser.
- 31 jan.: G. N. van Santen, transporteur; A. Bruring, hulp machinebankwerker (volontair).
- 10 febr.: A. Fiata, transporteur.
- 11 febr.: J. Bandsma, leerling machinebankwerker.
- 14 febr.: F. H. Smit, hakker.
- 28 febr.: C. de Man en M. van Bergen, mach.bankwerker.

In dienst getreden:

- 15 dec. 1958: A. van Rijswijk, kokersbaas.
- 2 jan. 1959: W. H. van Tolie, hulp verver; mej. J. C. de Jager, mej. A. D. van Barneveld, kantoorbediende afd. loonadministr.; mevr. B. de Winter—v. d. Merwe, assistente bedrijfsgeneeskundige dienst.
- 16 jan.: H. van Dijken, hulp machinebankwerker, afd. onderhoud.
- 2 febr.: W. D. van Noordenne, hulp machinebankwerker (volontair); mej. W. J. Kooiman, kantoorbediende, afd. loonadministratie; J. Sniijders, leerling ijzerwerker.
- 11 febr.: J. G. van Loon, ijzerwerker.

Op 8 januari ontvingen wij het bericht, dat de avond tevoren overleden was de heer

W. DINGEMANSE,

voorman bij de afdeling Onderhoud.

Sedert 16 juni 1939 was hij bij ons bedrijf werkzaam. Zijn ziekte is een wel zeer lange en moeilijke weg voor hem geweest. Wij behouden de herinnering aan een goede collega.

Op 30 januari overleed de brander

J. F. J. JANSSEN

Jaren was hij arbeidsongeschikt door een slepende ziekte. Enkele malen heeft hij uitzicht op herstel gehad, doch thans, op 30-jarige leeftijd, werd zijn levensdraad afgesneden. Wij beuigen zijn familie te Nijmegen onze deelneming.

DANKBETUIGING

Voor de vele bliken van medeleven, die ik bij de ziekte en het overlijden van mijn innig geliefde man

WILLEM DINGEMANSE

mocht ondervinden, betuig ik mijn welgemeende dank.

Wed. C. Dingemans—Peperkamp.

Paul-Krugerstraat 65, Bolnes.

2 maart: F. Terpstra, brander; R. van Beek, hulp machinebankwerker.

Naar militaire dienst:

- 27 nov. 1958: P. G. de Winter, hulp ijzerwerker.
- 29 nov.: J. C. v. d. Berg, hulp machinebankwerker.
- 24 dec.: P. M. Otto, hulp machinebankwerker.
- 31 jan. 1959: J. P. v. Vliet, C. van Brugge, D. A. v. d. Staay, hulp machinebankwerkers.
- 7 febr.: D. Boonstoppel, hulp ijzerwerker.

Terug uit militaire dienst:

- 8 dec. 1958: J. J. van Nikkelen Kuyper, hulp ijzerwerk.
- 12 jan. 1959: J. Huyser, elektricien; M. v. d. Brugt, scheepsbeschieter.
- 3 febr.: R. E. Beerens, hulp ijzerwerker.
- 9 febr.: C. B. v. Nes, kantoorbediende.

Geboren:

- 11 dec. 1958: Antoinette, dochter van G. H. Sahulata (elek. lasser).
- 24 dec.: Christiaan, zoon van A. W. v. Kampen (ijzerwerker).
- 27 dec.: Alfredo, zoon van K. Nouwen (elek. lasser).
- 2 jan. 1959: Willempje M., dochter van J. Berkenbosch (ijzerwerker).

8 jan.: Henderika, dochter van M. Velzing (smid).

21 jan.: Sjoerdje, dochter van J. L. Honkoop (transporteur).

28 jan.: Wouter, zoon van L. Dijkman (hulp scheepmaker).

28 jan.: Lena M., dochter van A. C. v. d. Voorde (ijzerwerker).

31 jan.: Gerardus J., zoon van G. J. ter Horst (bedrijfs-assistent afd. scheepsbouw).

12 febr.: Rudolf A., zoon van C. Oostrijk (tekenaar afd. machinebouw); Johannes, zoon van P. v. Dongen (machinebankwerker).

21 febr.: Elizabeth, dochter van H. Kuiper (knipper).

1 maart: Jan, zoon van J. Visser (kantoorbediende).

In het huwelijk getreden:

12 dec. 1958: G. Baars (bedrijfsassistent afd. scheepsbouw) met mej. N. Blom.

7 jan. 1959: A. D. Priemis (pijpenmonteur) met mej. H. M. van Vonderen.

22 jan. P. Visser (scheepsbeschieter) met mej. A. van Gorkum.

11 febr.: L. v. d. Wilt (mach.-bankwerker) met mej. T. J. Sturuss.