

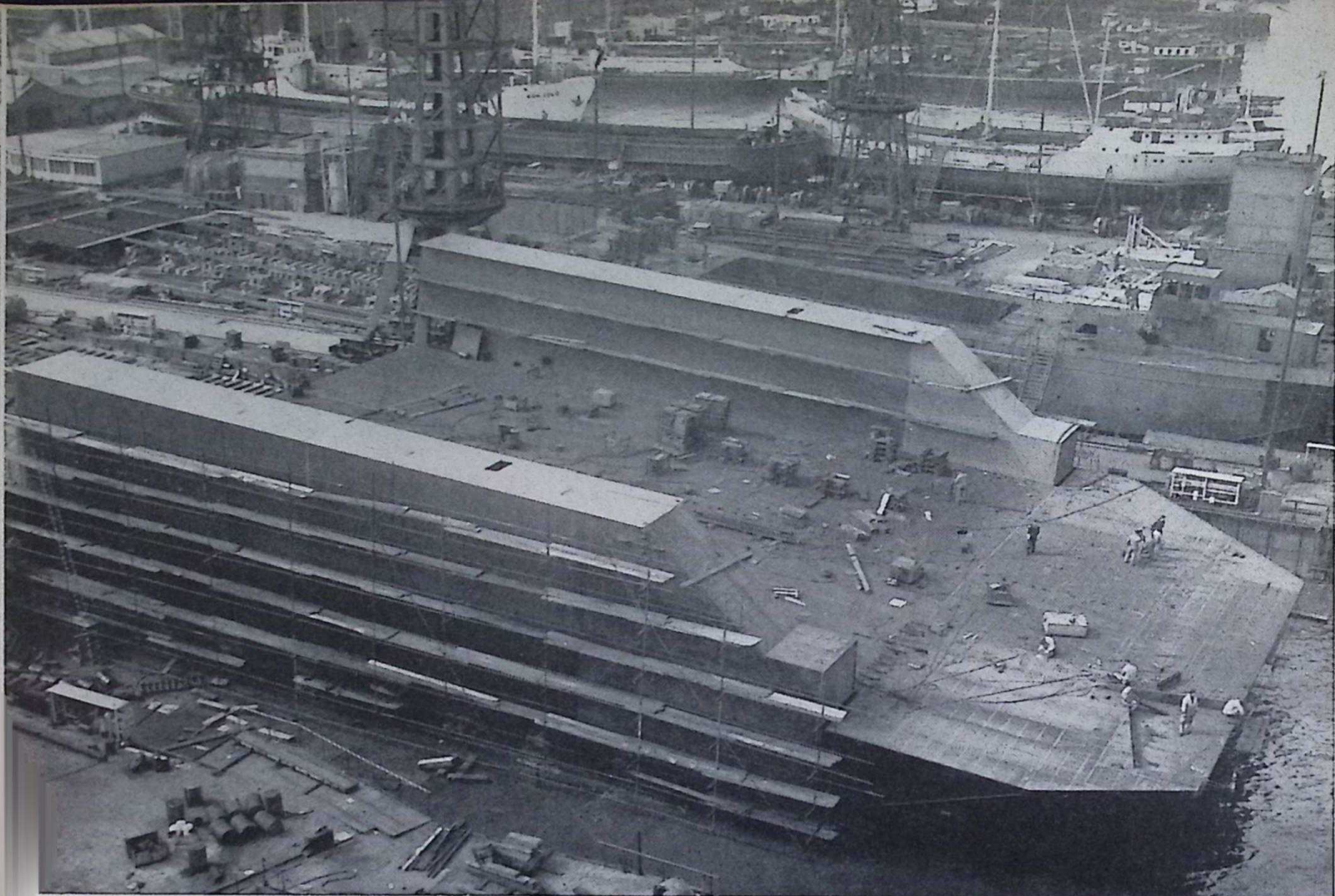
Boele-nieuws

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



Hier komt ons eigen dok.





Deze foto van deel IV werd gemaakt op 12 april

Ons eigen dok

De bouw van ons eigen drijvende dok komt steeds meer in het middelpunt van de belangstelling te staan, omdat de datum van ingebruikneming langzaam maar zeker naderkomt. Het ligt in de bedoeling nog dit jaar het eerste schip te dokken.

Om zover te komen zal er nog heel wat moeten gebeuren. Het dok wordt samengebouwd in vier grote delen, waarvan deel II in Vianen op „stal” ligt.

Deel IV werd op 24 april te water gelaten en op 25 april werd deel III bij de dokpier (zie frontfoto) weggehaald en naast deel IV achter de machinefabriek afgemeerd.

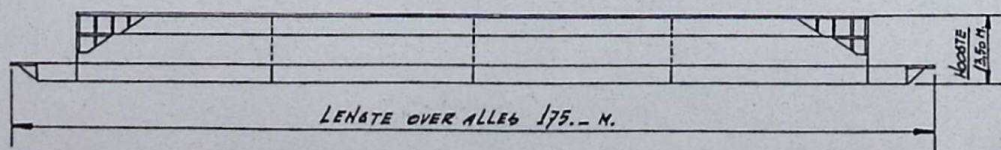
Deel I is in voorbereiding en grote delen zijn reeds uit de lasloods naar buiten gekomen.

Gedurende de tijd, dat dit laatste deel gebouwd wordt zullen we de delen II, III en IV gaan koppelen en voorzien van de bovenkasten. Voor het koppelen en het aan elkaar lassen zijn aan de delen rondom hoekstalen gelast, waarin rubber

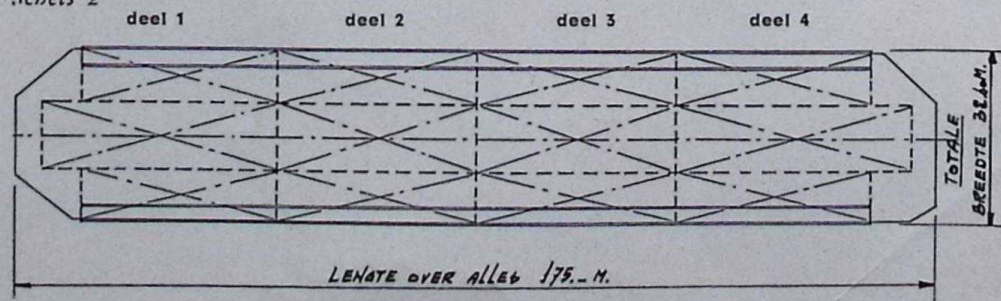
pakking. Als de delen door middel van koppelbouten aanééngevoegd zijn, ontstaat er onder de verbindings-lasnaad een gootje, dat afsluit op het rubber. Na het leegpompen van de doksectie ter

plaatse van het stuik en het leegpompen van het gootje, kan het stuik gelast worden. Na het koppelen der delen gaat de afbouw pas goed op gang komen. In de volgende afleveringen van Boele-

Schets 1



Schets 2



Nieuws zullen we hieraan aandacht besteden, vooral ook wat betreft de uitrusting.

Het moet zó zijn, dat een ieder van ons al op de hoogte is, dus de mogelijkheden kent, voordat het dok in bedrijf komt. In dit eerste artikel zullen we ons bepalen tot enige algemeenheden, om dan later tot in details de belangrijke onderdelen te bekijken.

De lengte van het dok is van buitenkant bordes op buitenkant bordes 175,— m. De totale breedte is 32,60 m.

De breedte binnen de bordessen tegen de dokwanden 25,80 m. (Zie schets 1 en 3.) Het totale hefvermogen zal \pm 11.250 ton bedragen.

Het tankgedeelte van het dok bestaat uit 4 middentanks en 8 zijtanks, die doorlopen tot het veiligheidsdek. (Zie schets 2.) De middentank loopt vóór en achter verder door dan de zijtanks. Rond deze doorlopende middentank is een bordes aangebracht, dat aansluit op de dokvloer en geheel met stekers is afgesteund op de midden- en zijtanks.

In het vlak is in elke tank een lensput aangebracht om de laatste resten water er uit te krijgen.

Door de tank in deel IV loopt een waterdichte tunnel voor doorvoering van kabels en pijpen van SB naar BB dokzijde. We willen nog even vermelden dat SB dokzijde de zijde is, die tegen de dokpier komt.

In de tanks zijn totaal 4 pompen geplaatst, die aangedreven worden door op het veiligheidsdek geplaatste elektromotoren, elk 180 pk, capaciteit per pomp 3600 m³ per uur.

Het bedieningshuis komt te staan op het topdek aan BB zijde. Op het dok aan de invarzijde komen 2 kaapstanden; aan de andere zijde komen onderdeks 2 lieren, die gebruikt zullen worden om de schepen in dok te trekken. Dit gebeurt met behulp van een wagentje dat aan SB en BB langs bovenkant van de dokwand kan rijden.

Een kant van de wagen is aangesloten

op de lier, de andere kant krijgt op een sliphaak de meerdraad van het schip. Om de juiste ligging van het dok te controleren worden naast de (zoals in gemeentedok IV gebruikte) wijzer op gradenboog, enige andere controle-instrumenten in het bedieningshuis geplaatst.

In de ruimte tussen veiligheidsdek en topdek aan SB zijde komen een magazijn, kantine, WC's voor personeel, WC's voor bemanning, wasplaatsen met kleedruimte en verwarmingsruimte.

Aan BB zijde komt uitsluitend de appa-

ratuur voor bediening van het dok.

Op het topdek komt bovendien nog een kantoor voor bazen en inspecteurs. Ook de verlichting heeft de speciale aandacht gehad; in de dokwanden worden op een hoogte van 0,6 m uit de dokvloer en op afstanden van \pm 3 m sterke ingebouwde schijnwerpers geplaatst, zodat 's nachts het gehele onderwatergedeelte van het schip goed verlicht is.

Het gesjouw met schijnwerpers behoort dan naar wij hopen tot het verleden.

Op topdekhogte wordt nog T.L.-verlichting aangebracht.

Bijzondere opdracht

In mei zal aan de werf verschijnen het m.s. „Selma Nimtz”, lengte over alles 108,45 m, breedte op buitenkant spanten 14,80 m en holte tot bovendek 9,10 m.

Dit schip van een rederij uit Flensburg komt hier voor een zeer bijzonder karwei, nl. wijziging van de voortstuwingsinstallatie.

Het schip is in bestaande toestand Dieselelektrisch, d.w.z. er staan in de midscheepse machinekamer 4 diesel motoren met generatoren, die de stroom leveren voor 4 elektromotoren. Deze motoren zijn opgesteld in een aparte ruimte in het achterschip en drijven direct via een tandwielkast de schroef aan.

Hier dus geen asleiding vanaf machinekamer naar de schroef, doch alleen kabels

vanaf midscheepse machinekamer naar de ruimte in achterschip.

Aan onze werf zal nu bovengenoemde installatie verwijderd worden.

In de machinekamer midscheeps komen 2 diesel motoren van elk 1300 pk te staan op nieuwe fundaties. Beide motoren drijven via een tandwielkast een door ons aan te brengen asleiding aan.

Hiervoor moet in het achterraum een tunnel met voor- en achternis komen.

Bovendien zullen er nog 4 nieuwe hulpmotoren worden geplaatst.

Het karwei moet in oktober klaar zijn.

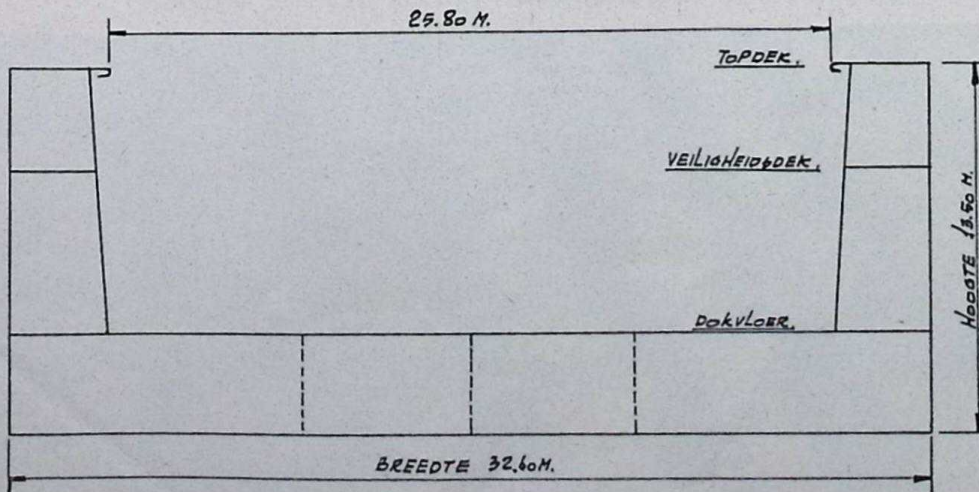
Het schip zal dan tevens een andere naam gekregen hebben, nl. „Gerda Schnell”.

Nieuwe CO-opdracht

Van de Gemeente Rotterdam kregen we opdracht tot het maken van 4 slagbomen met bewegingsinstallatie voor de Spoorweghavenbrug. Deze inrichting is zo geconstrueerd, dat bomen van verschillende lengte gebruikt kunnen worden en zodoende wordt er dan een standaardtype verkregen. De slagbomen moeten in augustus 1963 door ons geplaatst en in bedrijf gesteld zijn.

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

Schets 3



De tekenkamers onder de loupe

van aanvraag tot afdruk

Door het vergrootglas dat het artikel in het aprilnummer van Boele Nieuws ons voorhield, hebben we kunnen zien dat er heel wat gebeurt op de tekenkamers voor men aan de werktekeningen kan beginnen. We hebben kunnen lezen hoe Ir. Kuiper die ontwerpen maakt en offertes opstelt. Als dan een reder zijn aanbod aanneemt begint eigenlijk pas goed het werk voor de tekenaars. De constructie-tekeningen moeten worden gemaakt en dat betekent puzzelen om het geheel sterk en toch zo licht en zo praktisch mogelijk te maken. Als het plan klaar is worden de tekeningen ter goedkeuring naar de rederij en de officiële instanties gestuurd.

Het materiaal wordt besteld

In de tijd tussen het verzenden en terugontvangen van de tekeningen wordt alvast een bestelspecificatie gemaakt. Laten we als voorbeeld de spanten



De heer P. D. Klapwijk temidden van tekeningen en afdrukken

nemen. Bijna elk schip heeft „zeeg” (= oloop van het dek voor en achter) en „vorm” (= scherper worden van de romp aan de einden). De spanten hebben dus alle een verschillende lengte en bij de bestelling moeten deze lengten al gemeten worden. Dit gebeurt met behulp van het voorlopig lijnenplan. Voor het walswerk dat de staven maakt en ook voor het sorteren en verwerken is het gemakkelijk, als er toch een aantal staven van gelijke lengte wordt besteld. We spreken nog steeds over een binnentankschip, waarvan de spanten betrekkelijk kort zijn. Hier kan men door het combineren van ongelijke spantlengten uit één staf tot een partij staven van gelijke lengte komen.

Komen de tekeningen goedgekeurd terug, dan kan de bestelling in zee; zijn er wijzigingen geëist, dan moeten deze even in tekeningen en bestellijst verwerkt worden.

Het maken van werktekeningen

Dit is de volgende fase. De naam zegt het al, dit zijn tekeningen waarop voldoende en met maten in beeld wordt gebracht, hoe een onderdeel gemaakt moet worden, in tegenstelling tot de keurtekeningen, die alleen hoofdzaken vermelden. De eerste werktekening is het definitieve lijnenplan. Dit is een zeer precies karwei, waarbij op tiende millimeters gekeken wordt. Op zo groot mogelijke schaal worden waterlijnen, verticalen en spanten uitgestrookt en opgezuiverd, om tussloten met behulp van een loupe de spantenlijst voor de vloer op te meten. Als de schaal van het spantenraam 1 op 10 is, dus 1/10 van de ware grootte, dan is een tekenonnauwkeurigheid van 0,1 mm dus op de spantenvloer een onzuiverheid van $10 \times 0,1 = 1$ mm. Vandaar dat naar zo'n pijnlijke nauwkeurigheid wordt gestreefd en die ook bereikt wordt door vakmanschap in de eerste plaats; verder wordt voor het lijnenplan geen gewoon tekenpapier gebruikt, maar materiaal, dat rek- en krimp vrij is. Goede verlichting is vanzelfsprekend eveneens zeer belangrijk bij dit fijne werk.

Tegelijk met het lijnenplan zijn andere

tekenaars al aan de andere werktekeningen bezig onder toezicht van de groepsleider.

Als een werktekening klaar is, wordt hij soms nog niet direct naar het bedrijf gegeven. Waarom niet? Hoe komt het, dat een groepsleider bedenkelijk kijkt, als hem b.v. gevraagd wordt de huidtekening maar vast „naar buiten” te geven? Het is echt niet zo, dat deze groepsleider onnodig „moeilijk” doet, maar hij weet, dat er een stringer en een tussendeckje nog niet vaststaan en dat de plaats van de dikke plaat t.p.v. de ankerkluis nog niet bekend is. Deze onderdelen worden weer op andere tekeningen bepaald, die nog niet of niet ver genoeg klaar zijn op dat moment.

Dan gaat toch zo'n gevraagde tekening wel naar het bedrijf, maar dan met in rood geschilderde waarschuwingen zoals: „Voorlopig”, „Alleen voor landen en stuiken” of „Alleen voor calculatie”.

Zo'n voorlopige prent wordt later vervangen door een definitieve, waarbij achter het nummer de letter A is geplaatst. De eerste afdruk moet dan ingeleverd en vernietigd worden.

Het houtwerk wordt tegenwoordig ook volledig getekend. Vroeger, toen de schepen minder gecompliceerd waren, kon volstaan worden met een plattegrond.

Nu moet rekening gehouden worden met centrale-verwarmingsleidingen, kanalen voor air-conditioning (op zeeschepen), toe- en afvoerleidingen van het sanitaire systeem. Bovendien is de ontwikkeling in alle technische vakken zo, dat steeds minder zonder tekening kan worden gemaakt.

Behalve de nieuwbouwopdrachten, brengen ook de verlengingen en verbouwingen van schepen het nodige reken- en tekenwerk met zich mee.

Dan zijn er nog allerlei werkzaamheden, die het bedrijf betrekkelijk weinig uren kosten, in verhouding tot de tijd die er op de tekenkamer aan gerekend moet worden.

Honderden ingeblikte werkuren van tekenaars liggen in het archief opgeslagen.



Voorbeelden hiervan zijn: Graanschotten en de hellingproef.

Er zou nog veel meer te vertellen zijn over het werk op de tekenkamer scheepsbouw, maar voorlopig laten we het hierbij en steken de gang over om een bezoek te brengen aan:

De afdeling machinebouw

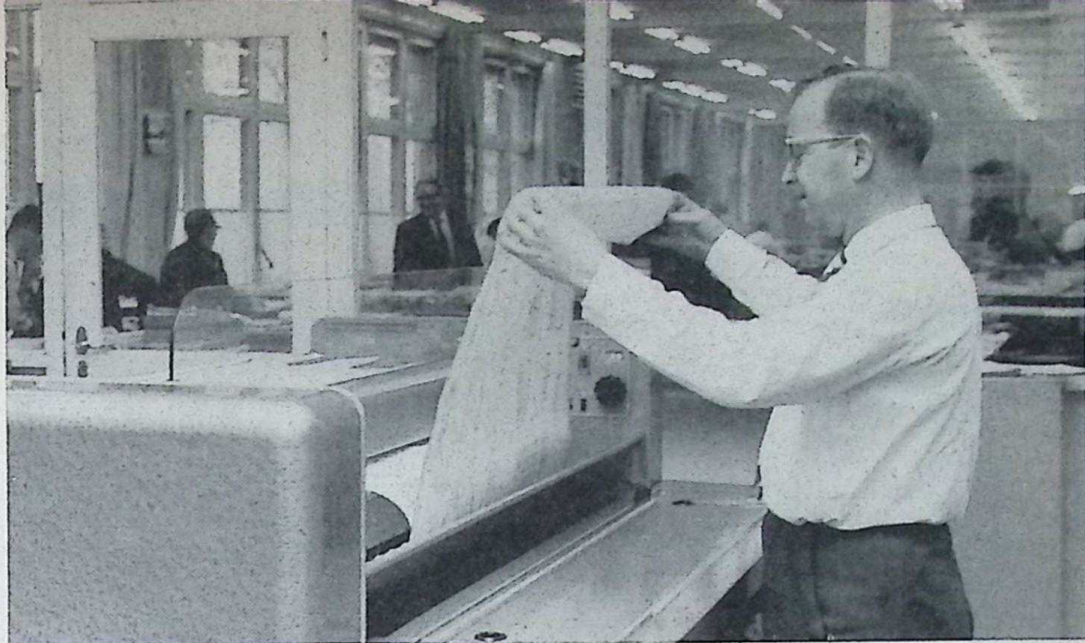
De tegenwoordige schepen zijn niet meer denkbaar zonder een machine-installatie. Daarom hebben de meeste scheepswerven tevens een machinefabriek en ook ons bedrijf maakt op deze regel geen uitzondering.

Bij een machinefabriek behoort weer een tekenkamer en als we hier binnengaan, merken we direct enkele verschilpunten op met de scheepsbouwafdeling.

Allereerst een temperatuurverschil, want machinebouw ligt aan de rivierkant, dus noordelijk, terwijl scheepsbouw langs de dijk, dus aan de zonkant ligt.

Na dit voelbaar verschil een zichtbaar: de meeste tekenborden staan hier praktisch verticaal. De verklaring hiervan is, dat op een scheepstekening veelal „gestrookt” moet worden. Stroken is het trekken van gebogen lijnen langs een strooklat, die met gewichten, de tekenloden, in de bocht gezet wordt. Daarom dus die horizontale borden voor de scheepsbouw, en van horizontaal tot verticaal verstelbare borden voor de machinebouwers.

En op die borden, want daar gaat het toch eigenlijk om, zien we schema's, opstellingstekeningen en detailtekeningen. De schema's van de diverse leidingen zoals lens-, ballast-, brandstof-, smeerolie- en luchtleidingen vormen hier de keurtekeningen en geven het principe van de leidingen. Voor een leek een wirwar van lijnen en kruisjes zonder verband maar in feite een op machinebouw-notenschrift gezet leidingplan. De opstellingen geven de plaats der verschillende werktuigen aan en de details van tanks, inlaatkasten, aandrijvingen enz. zijn tenslotte de werktekeningen. Het spreekt vanzelf, dat voor vele scheepstekeningen



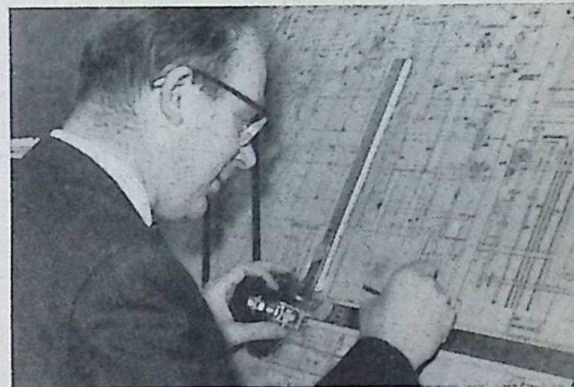
En hier is het eindprodukt: de afdruk. De heer H. Born maakt er soms 300 per dag.

overleg met machinebouw gepleegd wordt en omgekeerd.

Het volgend bezoek geldt de Chef van de Afdeling Machinebouw, de heer P. Klapwijk, die we aantreffen te midden van begrotingen en tekeningen en ook hier onderbreekt de telefoon elk gesprek en ook hier bemerken we, dat de weg van *ontwerp* naar *afdruk* een lange weg is, waarbij vele problemen in gezamenlijk overleg moeten worden opgelost.

Die *afdrukken* zijn het eindprodukt en hiervoor zorgt de afdrucker, de heer Born. Aan zijn moderne machine levert hij soms zo'n 300 afdrukken per dag. Bovendien verzorgt hij de fotokopieën en de werkbriefjes, maar het leeuwen-aandeel van zijn taak zijn toch de afdrukken.

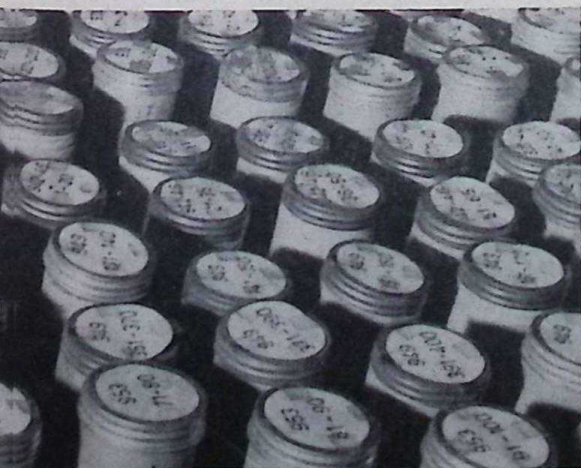
Er wordt getekend op doorzichtig papier, de calque, en deze wordt samen met fotografiekpapier door de machine gedraaid, om belicht te worden, daarna rolt de calque er weer uit en de afdruk, waar nog niets op te zien is, wordt in



.... machinebouw-notenschrift Een compositie van de heer J. H. van der Kaay.

dezelfde machine door de ontwikkelwals gedraaid, gesneden en gevouwen.

In *het archief* worden de calques in een kaartstelsel geregistreerd en veilig opgeborgen achter een dikke stalen branddeur.



Tentoonstelling „Oud en Nieuw Ridderkerk”

Door een grote groep mensen wordt hard gewerkt aan de voorbereiding van een tentoonstelling die de ontwikkeling van de gemeente Ridderkerk in beeld zal brengen. Op deze tentoonstelling waar o.a. modellen van schepen en motoren van vroeger en nu, maquettes en al zo meer te zien zullen zijn wordt vooral aandacht besteed aan hetgeen in de loop der tijden in huisvlijt werd gemaakt. Er is dan ook een comité gevormd dat, onder leiding van de heer P. Vogelzang, directeur van de Technische school, zich speciaal met deze Huisvlijtexpositie zal bezighouden.

Dit comité roept de medewerking van een ieder in om iets voor deze tentoonstelling te maken of tijdelijk af te staan. Zij die nadere inlichtingen wensen kunnen zich wenden tot de heer H. Stibbe, Hoofd Opleiding en Vorming, die voor ons bedrijf als contactman zal optreden.

50-jarig jubileum van de heer P. de Jooden



.... uit grootmoeders kabinet

Op 7 april 1913 kwam een jongeman van zegge en schrijve 14 hele jaren het bedrijf(je) binnenstappen om zijn diensten aan te bieden. Van deze diensten nu heeft ons bedrijf gedurende 50 lange jaren gebruik gemaakt.

Dit bijzondere wapenfeit werd maandag 8 april jl. gevierd in de cantine. Daar werd de jubilaris toegesproken door de heer Joh. Boele, de heer Van Gernerden

namens de afdelingschefs, ir. Kuiper namens de tekenkamers scheepsbouw en machinebouw en tenslotte de heer P. Labrijn, die hem gedurende deze jaren eerst als collega, later als zijn chef heeft meegemaakt.

Door deze toespraken hoorden we hoe de jubilaris als hulpje in het magazijn begon, daarna promoveerde tot administratief man op de loonafdeling,

die voor zover wij ingelicht zijn al uit twee hele mensen bestond. Tijdens deze werkzaamheden probeerde hij zich vol te stouwen met kennis over schepen. De technische knobbel bleek nog steeds iets groter te zijn dan de administratieve. Tijdens de schafttijden onderzocht hij, zoals een dokter zijn patiënt dat doet, allerlei schepen om zich vooral hun structuur en kuren eigen te maken. Zijn kennis werd op den duur zelfs zo groot, dat hij moest gaan spuien. Veel oudere scheepsbouwers zullen zich de lessen, die zij van de heer De Jooden ontvingen, nog goed herinneren, vooral als zij uit hun stoffige archieven de bekende blauwdrukjes opduiken. Het begon bij het construeren van een loodlijn en eindigde bij een uitslag van een raar gevormde hekplaat.

Snuffelend in zo'n stoffig archief vonden we nog een foto uit deze glorie-tijd. 47 jaar geleden. Op deze foto ziet u van links naar rechts P. de Jooden, G. de Jong (later leraar op de M.T.S. te Rotterdam), A. Hamel (nu tekenaar scheepsbouw), A. Bothoff en P. Labrijn (nu tekenaar scheepsbouw).

Op zeer jeugdige leeftijd kreeg de heer De Jooden reeds de post van chef tekenkamer toegewezen, dank zij zijn toewijding en doorzettingsvermogen. Op deze post zullen velen van ons hem steeds ontmoet hebben, alle mogelijke problemen oplossend met grote trefzekerheid en heel rustig lurkend aan zijn trouwe metgezel „de pijp”.

We behoeven verder niet te zeggen, dat er door de sprekers veel woorden van waardering werden gesproken. De receptie was ook een bewijs van het aanzien, dat de jubilaris buiten de werf geniet. Talrijke zakenrelaties en kennissen kwamen hun gelukwensen aanbieden.

De heer De Jooden blijft nog een jaartje bij ons en wij van de redactie hopen, dat hij zich na dit jaar nog lang en in gezondheid aan zijn hobby's kan wijden.

Ir. A. Kuiper complimenteert de jubilaris.



Ook de kleinkinderen geven van hun belangstelling blijk.



Verbouwing m.s. Mariette

Eén van de grootste karweien van de laatste maanden in de afdeling Binnenvaart is ongetwijfeld de verbouwing van het vrachtschip „Mariette” tot tankschip geweest.

Een verbouwing waar zowel de afdeling Nieuwbouw als de afdeling Reparatie mee gemoeid was. Het oude schip werd nl. op twee plaatsen doorgebrand, zodat we drie delen overhielden, te weten het voorschip, het achterschip met de complete motorinstallatie en het middendeel dat uitsluitend uit laadruimte bestond.

Inmiddels was men in de lasloods begonnen met het vervaardigen van de secties voor een nieuw middengedeelte. Deze secties werden op de nieuwbouwhelling aan elkaar gezet en met behulp van een drijvende bok werd het oude voorschip hier aangebouwd. Het nieuwe gedeelte ziet u op foto no. 1. Men is hier juist bezig met het aanbrengen van de ladingleiding. (In die tijd zaten we nogal goed in brokstukken, want op de achtergrond is het voorschip van de „Steven” zichtbaar).

De 2e foto toont hetzelfde deel, maar nu met de kop ervoor. Dit gedeelte werd op 1 maart te water gelaten.

Inmiddels was op helling III het oude middengedeelte aan beide uiteinden afgedicht en daarna te water gelaten. Dit deel is per sleepboot naar België gebracht om daar verbouwd te worden tot duwbak.

Op helling III werden vervolgens het achterschip en het deel dat op de nieuwbouwhelling klaar gemaakt was aan elkaar

gezet, zodat we na veel heen en weer gesleep tenslotte een nieuw tankschip overhielden.

Natuurlijk moest de bestaande installatie geheel aangepast worden aan de eisen van een tankschip. Zo werden in de uitlaatleidingen van de motoren knalketels met ingebouwde vonkenvangers gemonteerd. Er werd een nieuwe G.M.C. motor geplaatst met een vermogen van 170 pk., welke door middel van een riemoverbrenging een ladingpomp aandrijft met een capaciteit van 350 m³/uur. Verder werd een afzonderlijke C.V. ruimte gemaakt en werd de accu-ruimte gewijzigd. Ook het elektrische gedeelte moest nagenoeg geheel worden vernieuwd. Tevens werd het schip uitgerust met radar en 3-tonige fluit, terwijl ook de accommodatie aan de eisen van de tijd werd aangepast.

Als we later de „Mariette” voorbij zien varen zullen we nog wel eens terug denken aan de barre winter van 1963, want de verbouwing van dit schip viel nagenoeg geheel in die periode.

De „Mariette” heeft het allemaal van A tot Z meegemaakt — ingevroren in de haven — ingesneeuwde secties op de helling — één van de eerste schepen die we weer gingen hellingen, omdat we door de winter steeds verder achterop raakten met ons programma. Steeds opnieuw moesten we de plannen wijzigen, maar tenslotte is het toch allemaal voor elkaar gekomen en is de „Mariette” als nieuw in de vaart gegaan.



Foto 1

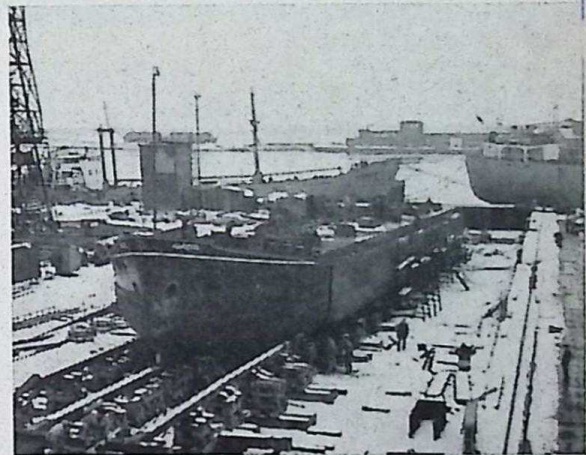


Foto 2

Verslag vergadering ideeën-commissie op 12 april 1963

Idee No. 391 (134155) J. F. v. Hees

Bij het zeer intensieve gebruik van de lasloods geeft het nogal eens moeilijkheden het vloeroppervlak zodanig uit te nutten, dat een vlotte en logische werkvolgorde wordt verkregen (zgn. vloerplanning).

Inzender stelt nu voor om de lasloodsvloer in te delen in vakken en aan te duiden met letters (bijv. vak A, B, enz.).

Deze vakindeling vergemakkelijkt de vloerplanning, geeft voordelen bij transport, kan gebruikt worden bij werkovername van dag- op nachtploeg en kan gebruikt worden bij opgave van eventuele storingen.

Bij het onderzoek naar de bruikbaarheid van dit voorstel is gebleken dat men deze of een dergelijke indeling reeds meerdere malen heeft overwogen.

Het voordeel van deze vakindeling is echter bij de vloerplanning zoals deze tot nog toe plaats vindt niet gebleken.

Als hoofdoorzaak is hier aan te wijzen de grote verscheidenheid van werkzaamheden en tevens het feit dat dikwijls reparatiewerk geheel niet van te voren is te plannen.

Wat betreft de overige voordelen is de commissie van mening dat dit op andere, eenvoudige wijze kan worden opgelost waar-

bij de vakindeling geen aanwijsbare voordelen oplevert.

Mocht in de toekomst blijken dat een en ander wel te verwezenlijken is en dan ook voordelen oplevert dan zal op dit besluit worden teruggekomen.

Voorlopig wordt f 10,— beloning toegekend.

Idee No. 392 (134154) J. F. v. Hees.

Voorgesteld wordt om alle afsluiters in de afsluiterputten te voorzien van plaatjes met opschriften om in noodgevallen ook door niet ingewijden te kunnen worden bediend. Het voorstel zou juist zijn indien niet een groot gedeelte van onze centrale leidingen gevormd worden door ringleidingen welke van twee kanten gevoerd worden.

Het dichtdraaien van één afsluiter heeft in zo'n geval geen nut. Bovendien zijn alle afsluiters geleverd in een vaste kleur zoals overal op de werf (ook bovengronds) gebruikelijk is.

Deze kleuren zijn: voor Acetyleneegas: geel; zuurstof: blauw; lucht: paars; drinkwater: groen; rivierwater: rood.

Ofschoon dit voorstel niet uitgevoerd kan worden is de commissie van oordeel dat het idee op zichzelf goed is.

Een beloning van f 10,— wordt derhalve toegekend.

Idee No. 393 (134153) W. den Boef

Dit betreft een stuk gereedschap voor het draaien van een radius (bijv. de overgang van as naar flens van een schroefas). Dit gereedschap is gemaakt en beproefd.

Gebleken is dat het idee goed bruikbaar is, echter de winst in bewerkingstijd is niet groot. Verondersteld wordt dat de toepassingen gering zullen zijn. Dergelijke gereedschappen zijn ook normaal in de handel verkrijgbaar maar zijn dan aanmerkelijk duurder.

Met het oog hierop wordt f 25,— beloning toegekend.

Idee No. 394 (134161) B. Preesman.

De beide sterkearm schaaftbanken in de Machinefabriek hebben de onaangename eigenschap dat de slag bij zware verspaning vanzelf groter wordt wat veel ongemak met zich meebrengt. Voorgesteld wordt nu dit euvel te verhelpen door middel van een drukbout tegen de verstelknop.

Door de leverancier van de banken wordt reeds gewerkt aan een kleine wijziging waardoor dit verschijnsel niet meer kan voorkomen. De mogelijkheid bestaat echter dat ook een oplossing mogelijk is in de richting van dit voorstel.

Met de fabriek zal dit nader onderzocht worden en indien blijkt dat dit inderdaad het geval is wordt hierop nog nader ingegaan.

Voorlopig wordt een beloning van f 10,— toegekend.

Idee 395 (134151) Anoniem.

Inzender van dit idee wordt verzocht zich te melden voor nadere informatie.

(Vervolg in het juni-nummer)

Prachtig toneelspel op de contactavonden



Hebt u, geachte collega's, er wel eens aan gedacht hoeveel er van de zenuwen van de tonelisten wordt geveerd, als wij behaaglijk op onze stoel in de cantine zitten?

U en ik stappen de cantine binnen en brengen onbezorgd onze jas naar de garderobedames, schikken onze das recht en wachten geduldig tot vrouwlief zich eindelijk van de spiegel losscheurt.

We gaan naar boven. Begroeten links en rechts onze collega's in hun goeie pakken en gaan zitten om vervolgens de gehele zaal door te loeren om te kijken wie er allemaal zijn en wie er niet zijn.

Terwijl onze vrouwen dan constateren dat die jurk van Willie beeldig staat en dat Truus toch maar weer tot lichtblond haar besloten heeft, lopen de amateur-toneel-spelers nerveus achter het toneel door elkaar te sprinten en te zoeken naar dingen, die ze persé hebben moeten maar kwijtgeraakt zijn, weer gevonden hebben, op een goed plekje neergelegd hebben, weer vergeten waar dat was, weer zoeken, vragen aan iedereen of ze het soms gezien hebben en er dan mee in hun hand blijken te lopen.

Hiermee is de sfeer achter de coulissen getekend. Doodzenuwachtig is men en onvriendelijkheden, vermaningen en sussende woorden vullen de lucht.

Wij in de zaal, toen we naar „Zeg het niet tegen Mathilde” gingen kijken, bedachten

niet, dat ook de leden van Boele's Toneelgezelschap op 28 en 29 maart onder die hevige druk verkeerden. Wij zagen alleen het doek opengaan en het stuk in een verbluffend hoog draaitempo een aanvang nemen. We zagen staaltjes toneelspel om van te watertanden en we moeten dan ook dubbel bewondering hebben voor deze amateurs, die in staat bleken zichzelf te overwinnen en daarnaast nog toneelspel te geven dat naar amateuristische maatstaven ver boven de middelmaat uitkwam.

We kennen allemaal de goede en zeer goede spelers en speelsters van dit gezelschap (slechte waren er niet bij). Onnodig dus om namen te noemen.

Een uitzondering maken we echter graag voor regisseur J. Pas, door wiens toedoen bij elke acteur en actrice vooruitgang te bespeuren is.

Deze factor was, naast de goede keuze van het geestige stuk, bepalend voor het succes van deze avonden.

Tenslotte nog enkele overwegingen, die, naar we menen, uw aandacht moeten hebben.

Het aantal bezoekers is minder dan bij een z.g.n. „beroepsavond”. Er zijn natuurlijk argumenten aan te voeren, die dat verklaarbaar maken, maar juist is het niet. Wij moeten die amateurs juist stimuleren door belangstelling te tonen. Ze verdienen het dubbel en dwars.

Dan zouden we het van een deel van het publiek stijlvoller vinden, indien men rustig zou blijven zitten tot het bestuurslid van de personeelsvereniging de spelers bedankt en de avond gesloten heeft. Zullen we het een volgend maal zo doen?

J. v. B.

BOELE'S MUZIEKVERENIGING „EXCELSIOR”

Het ligt in de bedoeling om op zaterdag 6 juli a.s. in onze kantine een nationaal zaalconcours voor harmonie- en fanfare-orkesten te houden.

De organisatie is in handen van onze vereniging onder auspiciën van de Nederlandse Unie van Muziekverenigingen.

Wij zouden liefhebbers van harmonie- en fanfarenmuziek willen aanraden deze datum vrij te houden om eens te komen luisteren naar de verschillende korpsen.

In een volgend nummer van Boele-Nieuws hopen wij hier nog nader op terug te komen, daar wij nu nog te weinig weten over de deelnemende verenigingen.

W.S.V. „BOELE”

Het wandelprogramma voor het jaar 1963 is weer opgesteld. Wij zullen weer aan diverse wandeltochten deelnemen en laten wij hopen met succes.

Verder hopen wij ook dit jaar weer met een groep deel te nemen aan de Vierdaagse te Nijmegen. Dit wordt dan de 13e maal dat er een groep van onze vereniging aan dit wandelfestijn gaat deelnemen.

Zij die de wandelsport gaan beoefenen, kunnen zich bij ons aansluiten. Wij kunnen nog wel enkele leden gebruiken.

Hieronder volgt een kort overzicht van de te houden wandeltochten:

- 11 mei „Piet Hein” Bolnes.
- 18 mei Moedig Voorwaarts.
- 11-14 juni .. Avond Vierdaagse.
- 22 juni Trainingstocht.
- 6 juli Ons Genoegen.
- 23-26 juli .. Vierdaagse te Nijmegen.
- 31 augustus .. „Marijke” Barendrecht.
- 12 oktober .. W.S.V. Barendrecht.

Het bestuur.

PERSONALIA

Jubileea:

40 jaar:

15-5 A. v. d. Stel, magazijnbediende

25 jaar:

- 2-5 H. Vlasblom, hoofdbaas
- 9-5 J. v. d. Graaff, bankwerker
- S. M. Stasse, ijzerwerker
- 23-5 P. W. Langerak, ijzerwerker
- 30-5 P. D. Klapwijk, chef tekenkamer (machinebouw)
- 3-6 B. Nugteren, ijzerwerker
- 8-6 H. P. v. d. Wilt, begroter

In dienst getreden:

- 22-3 J. A. Alonso Osete, transporteur
- 25-3 G. C. Aarnoudse, kapitein
- 1-4 A. Hooftman, jongste bediende tekenkamer (scheepsbouw)
- C. W. v. Tongeren, praktikant (scheepsbouw)
- Mej. A. v. d. Zwan, kantoorbediende (loonadministratie)
- J. Zwerver, jachtschipper/hellingschipper
- 12-4 Mevr. P. Zwaneveld-Stevens, werkster (logiesgebouwen)
- Mevrouw H. M. Waasdorp-Stevens, werkster (logiesgebouwen)

Terug uit militaire dienst:

- 28-3 J. Harreman, hulp-bankwerker
- 1-4 J. van Wijnen, hulp-ijzerwerker

Naar militaire dienst:

- 29-3 C. Noordegraaf, hulp-ijzerwerker
- 12-4 G. Wisse, hulp-bankwerker

De dienst hebben verlaten:

- 22-3 M. Estudillo Roldán, transporteur
- M. Terpstra, hakker
- 31-3 Mej. L. Leensvaart, kantoorbediende (loonadministratie)
- 5-4 J. I. Puente Gutierrez, hulp-bankw.
- Mej. J. C. Zippo, werkster (logiesgebouwen)

Gehuwd:

- 22-3 W. IJsselstijn met mej. P. J. Kuiper
- 2-4 J. Harreman met mej. W. A. Hartingsveld

Geboren:

- 6-3 Maria del Carmen, dochter van de heer en mevrouw Garcia-Alvarez
- 24-3 Leendert, zoon van de heer en mevrouw Kuiper-De Winter
- 25-3 Dirk, zoon van de heer en mevrouw Den Boef-Kroos
- 26-3 Jan, zoon van de heer en mevrouw Van Dijken-Oudijn
- 27-3 Carla Yolanda, dochter van de heer en mevrouw Meyer-Grinwis

- 28-3 Laurens Pieter, zoon van de heer en mevrouw Van Rees-Sturres
- 29-3 Adriaantje, dochter van de heer en mevrouw Ouwerkerk-Kuipers
- 7-4 Antonia Johanna, dochter van de heer en mevrouw Gerritsen-Van Sintmaartensdijk

Mutaties:

Per 1 april 1963 is benoemd tot voorman der schippers de heer C. Verdoorn.
Per 1 april 1963 zijn benoemd tot voorlieden op de helling de heren G. v. d. Burg en J. Koppenaar.

Na een kort ziekbed is op 31 maart 1963 overleden de heer

Jacobus Slobbe

in de leeftijd van ruim 62 jaar. Bijna 50 jaar is de heer Slobbe als machine-bankwerker in ons bedrijf werkzaam geweest. Hij behoorde tot de kern van trouwe en vakbekwame medewerkers en wij zullen hem node missen.
Oms medeleven gaat uit naar zijn vrouw en kinderen en wij wensen hen de kracht toe om dit verlies te kunnen dragen.