

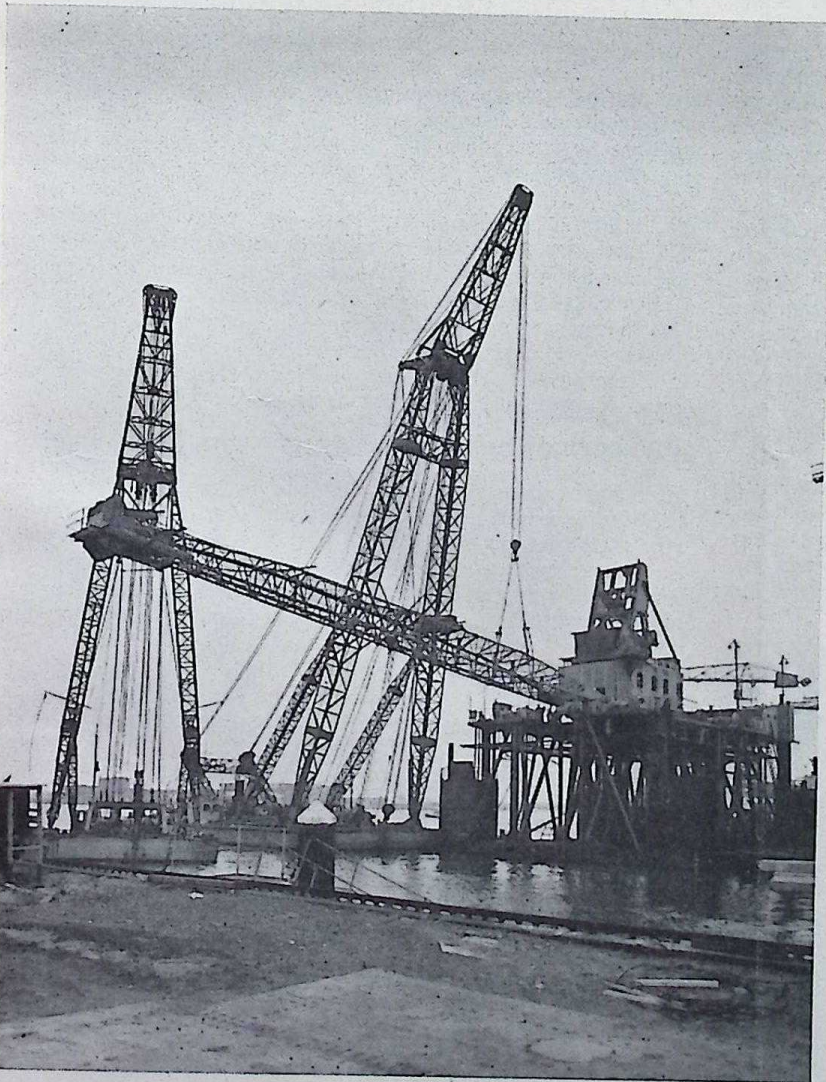
Boele-nieuws

PERSONEELSORGAAN VAN DE

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



De „Cormorant” en het „Escravos” - project



In het februari-nummer schreven wij reeds het een en ander over de kraanponton. Hoewel de belangstelling van de zijde van de pers ditmaal teleurstellend was, voor ons is het bouwen van de „CORMORANT” weer een bewijs, dat de mensen in ons bedrijf zelfs de meest „gekke” dingen kunnen bouwen. Want, laten we maar eerlijk zijn, die kraanponton is geen gezicht. Desondanks verliepen de beproevingen op vrijdag 4 maart naar wens hetgeen een bewijs was dat deze „CORMORANT” zijn steentje zal bijdragen bij het tot stand komen van het „ESCRAVOS”-project. De mannen van de pers echter vonden het die dag wel erg koud en dat zal wel de reden zijn, dat ze zo snel van het toneel waren verdwenen.

Hoe komen ze nu aan die naam „CORMORANT” en wat is eigenlijk het „ESCRAVOS”-project. Op deze plaats zullen wij proberen u hierover iets te vertellen.

„CORMORANT” is de naam van een Chinese vogel, die iets weg heeft van de in ons land wel bekende aalscholver. Deze vogels worden gebruikt bij de visvangst op de Chinese kust. Zoals in de oudheid de ridders op jacht gingen met afgerichte valken, zo gingen en gaan de Chinezen uit vissen met de Cormorant.

Deze zwemvogels worden uitgezet in de kanalen en rivieren en al zwemmend speuren zij naar hun natuurlijk voedsel, vis. Om nu te voorkomen, dat deze vogels de vissen welke zij vangen doorslikken knoopt de visser een nauwe band van gras om hun nek. Op deze manier kan de Cormorant wel ademen, doch er is geen ruimte genoeg om gevangen vis door te slikken. Het natuurlijk instinct van deze vogels dwingt ze om zoveel mogelijk vis te vangen zolang ze nog hongerig zijn. Eenmaal volgepropt met vis, welke door de halsband niet kan worden doorsgeslikt, zoekt de vogel zo snel mogelijk de visser weer op om het benauwde gevoel weer kwijt te raken. Gebrek aan adem is een nog vervelender gevoel, dan honger. De visserman is natuurlijk maar al te bereid om de Cormorant van dat vervelende gevoel te verlossen en door de vogel stevig in de nek te pakken, perst hij als het ware de vis

naar buiten. De vogel, eenmaal verlost van de benauwdheid, voelt zijn hongerige maag weer knagen en gaat weer op zoek naar vis. Zo herhaalt zich dit gebeuren steeds weer en de enige die er wel bij vaart is de visser, die met elke duik van de vogel in het water, zijn bootje voller ziet worden.

De overeenkomst tussen het werk van deze vogel en dat van de kraan is duidelijk. Elke keer dat beiden een greep doen met bek of kraan en de vangst deponeren in boot of zee, groeit de hoop vis of rotsblokken. Het is meer dan waarschijnlijk, dat deze overeenkomst de opdrachtgevers van de kraanponton heeft geïnspireerd en dat zij daarom zijn gekomen op de naam CORMORANT.

„Escravos”-project

Dit project is genoemd naar de Escravos rivier, welke rivier één der mondingen is van de Niger rivier, waaraan de staat Nigeria aan de Westkust van Afrika zijn naam ontleent. Nog een andere arm van deze Nigerdelta is de Forcados rivier, welke ongeveer 80 mijl zuidelijk van de Escravos monding in zee uitkomt.

De Niger nu, is voor schepen met een behoorlijke diepgang over een zeer grote afstand landinwaarts bevaarbaar en biedt dus een schitterende gelegenheid om door middel van de scheepvaart het binnenland van Nigeria open te leggen en tot ontwikkeling te brengen. Helaas is het onmogelijk om met afgeladen schepen de toegang tot deze rivier te passeren. Door het uit het binnenland aangevoerde slib en de op de kust van Nigeria staande oceaandeining, hebben zich voor de ingang van de rivierarmen zandbanken gevormd, welke beletten dat de normaal op de kusten van Afrika varende schepen met meer dan een derde van de hun toegestane diepgang deze rivier opvaren, dus ook afvaren. Zo komt het, dat het varen naar de havenplaats Sapele niet al te veel verliezen oplevert, doch het rivieropwaarts varen naar andere productiecentra zou nutteloos zijn, daar men zich heeft te houden aan de geringe toegestane diepgang, welke nodig is om de bank aan de monding te passeren.

Dit nu wil men gaan verbeteren. Niet alleen wil men een geul gaan baggeren om het grotere schepen en schepen met een grotere diepgang mogelijk te maken producten aan te voeren op groter schaal, doch tevens wil men door het bouwen van een golfbreker in zee het proces van verzanden tegengaan en zelfs opheffen. De bouwwerken en werkzaamheden, verbonden aan het tot standkomen en realiseren van deze gewenste resultaten nu, noemt men het „ESCRAVOS”-PROJECT.

Nu is het onmogelijk om zo maar ergens een dam in zee te bouwen in de hoop, dat deze het gewenste resultaat zal opleveren. Dergelijke projecten worden uitermate nauwkeurig voorbereid, opdat men niet na voltooiing voor teleurstellingen komt te staan. Het is net als met het kopen van een nieuw kostuum, men graast zoveel mogelijk zaken af en past on-eindige aantallen, teneinde, wanneër tot kopen wordt besloten,



een pak te hebben, waar men bij wijze van spreken in woont. Zo is het ook gegaan met die golfbreker. Van de Escravos was weinig of niets bekend doch van de even verderop liggende Forcados rivier, waren over een periode van tachtig jaar onderzoeken en waarnemingen gedaan en de gegevens omtrent de getijstromingen, de getijbewegingen, de invloed van de oceaandeining en vele andere stromingsgegevens en gegevens omtrent de daar heersende waterbeweging waren in rapporten verzameld.

Nu is hier in Nederland een plaats, waar men al deze gegevens heeft kunnen verwerken in een op schaal gebouwd model van dat gedeelte van de Westkust van Afrika, waar de Escravos en de Forcados in zee uitmonden. Bovendien kan men in dat model alle stromingen en waterbewegingen, eveneens op schaal, opwekken zoals deze in werkelijkheid zich gedragen. Deze plaats in Nederland is gelegen in de Noord-Oost-polder nabij de plaats Kraggenburg en draagt de naam

„Waterloopkundig Laboratorium De Voorst”

Hier heeft men twee jaar lang de waterbeweging aan de Escravos-monding bestudeerd. Dat men deze waterbeweging in veel sneller tempo liet verlopen dan in werkelijkheid het geval is, spreekt welhaast vanzelf. Hierdoor heeft men een goed beeld gekregen van de gevolgen welke het bouwen van een golfbreker heeft op de monding en de huidige verzanding van de Escravos.

Zo is het mogelijk geweest om aan de hand van onderzoeken hier in Holland, niet alleen te adviseren omtrent de meest juiste en gunstige plaats van de golfbreker, doch men heeft zelfs advies kunnen geven omtrent de meest gunstige wijze waarop deze golfbreker kan worden aangelegd.

Zoals zoveel wetenschappelijke projecten krijgt ook hier de leek de indruk, dat er een paar volwassen mannen aan het spelen zijn met wat zand, stenen en een grote hoeveelheid water. Nee, indrukwekkend is het niet wat men daar in „De Voorst” zoal ziet, maar wel zeer indrukwekkend is het wat men daar hoort.

Onderzoeken op alle gebied, havenaanleg, kanalisering, inpoldering, Deltawerken, en voor alle delen der aarde zoals Turkije, Nigeria, Denemarken, Australië en natuurlijk Nederland worden daar verricht en zelden of nooit komt het werk

(vervolg op pag. 3, onderaan 1e kolom)

Boele's Muziekvereniging „Excelsior”

Stampvol was de kantine, toen voorzitter Weeda zaterdag 20 februari j.l. het podium betrad om het openingswoord te spreken voor de jaarlijkse uitvoering van het harmonie-orkest. De speech van de voorzitter leerde ons dat we allemaal hartelijk welkom waren, dat de directie ook vertegenwoordigd was, dat we niet mochten roken, dat we weer geld aan lootjes kwijt zouden raken en dat hij er zeker van was, dat we een gezellige avond zouden gaan beleven.

Vooraf de laatste uitspraak bleek een grote kern van waarheid te bevatten, want het werd gezellig. De eerste steen hiertoe werd gelegd door dirigent J. Smit, die vlot van start ging met een fris marsje en die ons daarna een programma voorzette, dat qua samenstelling getuigde van goede smaak en dat bovendien rekening hield met de wensen van het publiek. Het wekte dan ook geen verwondering dat het publiek, ondanks technische tekortkomingen van het orkest, spontaan applaudisseerde en zich ingenomen toonde met hetgeen „Excelsior” ons bood. Vooral het populaire gedeelte van het programma, waaronder een leuke mars van de dirigent zelf, had een gunstig onthaal. Meer kritische oren zal het echter niet ontgaan zijn, dat in de stukken, waarin de muzikale eisen wat hoger (of misschien te hoog) gingen, duidelijk bleek, dat de dirigent niet die medewerking van zijn mensen heeft gehad, die nodig is om door middel van goede toonvorming, frasering en zuiverheid het publiek te boeien. Om tot werkelijk goede resultaten te komen, moet er gewerkt worden. Niet door een groep, maar door allemaal, zonder uitzondering!

Prima verzorgd en technisch goed afgewerkt was het spektakulaire optreden van het tamboerkorps, dat door het publiek met een spontaan applaus beloond werd. Natuurlijk waren er weer die paar onvermijdelijke vergissingen, die elke dilettant onder de druk van zijn zenuwen maakt, maar dit kon de totaalindruk van gedegen studie onder strakke leiding niet wegnemen. Ondanks het gebrek aan ruimte op het toneel, gelukten de figuren voortreffelijk en wat meer zegt: de slag bleef gelijkmatig en rythmisch korrekt. Prima gedaan! Graag een compliment aan de instrukteur hiervan.

De pauze bood zoals gewoonlijk de altoos weer boeiende aanblik van de bestorming van 's Heren Kooy's vesting. Maar onverzettelijkheid is het kenmerk der Kooyen, zo ook nu. Hij vocht zich met volle overgave en rood hoofd door de vijandelijke linies en bijgestaan door zijn knappe hulptrouwen slaagde hij er na een half uur lijf-aan-lijfgevecht in, zijn heiligdom voor annexatie bij Bolnes te vrijwaren.

Na deze zogenaamde pauze trad de toneelvereniging „De

(vervolg van pag. 2)

van deze stichting in de openbaarheid. Misschien is het jammer, echter is het werk niet spectaculair en teveel publiciteit zou naar de gevoelens van de mensen die daar hun ontzettend belangrijk werk verrichten de zaak geen goed doen. Wij mogen er echter trots op zijn, dat ons aandeel aan dit zo belangrijke project tot een goed einde is gebracht.

De foto welke bij dit artikel is geplaatst is het model van een gedeelte van de Deense Noordzeekust, waarmee men onderzoekt op welke wijze de havenplaats Thyborön van een wegzakken in de Noordzee kan worden gered. De kustlijn van Denemarken brokkelt op die plaats namelijk geleidelijk af. Het Escravosmodel was tijdens ons bezoek helaas niet in werking, vandaar deze Deense zijsprong. Links op deze foto ziet u de ons zo bekende heer Barclay.

Kreek” op met de klucht „Daar was laatst een meisje loos” van Hans Nesna.

Een gezellig stuk, waarin het meer op het uitbuiten van de nonsens gaat, dan om het verhaal zelf. Dit was door de regisseur goed begrepen en hij slaagde er dan ook in om daverende lachsalvo's uit het publiek te laten opstijgen.

De rolbezetting toonde hoogte- en dieptepunten, zoals dat bij amateurs gebruikelijk is. Het is nu eenmaal zo, dat men niet tot zelfs in de bijrollen over uitnemende krachten kan beschikken en bovendien past een rol lang niet altijd bij een bepaald persoon. En dan nog die vermaledijde zenuwen!

De tekortkomingen, voortvloeiende uit deze moeilijkheden, deden zich ook bij deze toneelvereniging gelden, maar over 't algemeen is men er toch wel in geslaagd het publiek te amuseren. Aan de dekors was bijzonder veel aandacht (en vrije tijd) besteed en het gaf het geheel een prettige sfeer.

De voorzitter besloot het festijn net zo vlot als hij het geopend had en bood de akterende dames een bloemetje aan.

JVB.

10-jarig bestaan van de W.S.V. Boele

Op 29 januari j.l. herdachten onze wandelsporters het heuglijke feit dat de vereniging 10 jaar geleden werd opgericht en waar zou zo'n herdenking beter gehouden kunnen worden dan in onze mooie kantine?

Hoeveel kilometers in die 10 jaar zijn afgelegd is moeilijk te zeggen, maar dat het er heel wat zijn kunt u wel aannemen. Trouwens, dat merkt men al aan de kast met prijzen, die iedereen, die wel eens in de bovenzaal van onze kantine geweest is, daar bij de ingang heeft zien hangen. Al die bekertjes en andere prijzen zijn even zo vele bewijzen van de grote prestaties die onze wandelaars en wandelaarsters geleverd hebben. Want cadeau gekregen hebben we die prijzen bestid niet. En dat is niet het enige bewijs, neen, want de feestavond die door de tippelaars en tippelaarsters georganiseerd was, (waarvoor alle hulde) begon met een stukje zang, dat de zangvereniging zeker niet misstaan zou hebben.

Vervolgens heette de voorzitter van de W.S.V. de heer K. Nugteren allen hartelijk welkom en zei tevens wat de reden was dat het tweede lustrum nu reeds werd herdacht, dit in strijd met de wel duidelijke aanduiding van 16 juni, de datum van oprichting, wat dus pas over enkele maanden zou zijn. Juni is immers één der maanden, dat wandelaars liever over de wegen lopen en zingen dan in een kantine zitten.

De afgevaardigden van de Personeels-Vereniging en van de onderafdelingen van de Personeels-Vereniging, t.w.: voetbal-, toneel-, zang-, vis-, klaverjas-, dam- en filatelieverenigingen gaven van hun vreugde blijk en onderstreepten dit met elk een cadeau onder couvert te overhandigen.

Namens de Wandelkring Rotterdam sprak oud-bestuurder de heer Aussum en feliciteerde W.S.V. Boele met dit jubileum. Het gezelschap Eddy Schuyer zorgde verder voor een vrolijke en zorgeloze avond. Zang, dans, accordeon en andere ter vermaak uitzonderlijk leuke kapriolen volgden elkaar in snel tempo op en het hartelijke applaus bewees wel hoe dit in de smaak viel. Het was dan ook jammer dat niet alle stoelen in de zaal bezet waren. Na afloop volgde een verloting waar een massa leuke en nuttige prijzen snel van eigenaar veranderde. De Wandelsportvereniging kan op een uitstekend geslaagde avond terug zien (wat de „Zaal” zeer zeker ook kan).

Op 28 mei hoopt zij een Jubileum-mars te houden over 25, 18, 12 en 8 km, waarvoor men zich bij het bestuur kan opgeven. Het inschrijfgeld voor senioren bedraagt f 1,— en voor junioren f 0,75.

„van RIEBEECK“ een bijzonder geval

Op 10 februari j.l. arriveerde bij ons aan de werf het ms. Van Riebeeck van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij.

Zo op het eerste gezicht geen bijzondere gebeurtenis, maar dat geldt dan alleen voor onze werf. Voor de K.P.M. was dit wel degelijk een dag om voor altijd in de geschiedenis van die Maatschappij met rood potlood te worden aangetekend. Toen het schip in 1948 de werf van onze overbuurman, Van der Giessen, verliet om de reis naar het verre Oosten aan te vangen dacht niemand dit schip nog ooit in Nederland terug te zien. We weten allemaal wel, dat de K.P.M. zijn schepen liet varen tussen de eilanden van Indië en ook nog wel daarbuiten, maar deze schepen bleven in het Oosten en werden daar dan ook gerepareerd, veelal in eigen beheer. Ooit een K.P.M.'er horen praten over de Kali Mati? Er werd hard gewerkt, er werd goed gewerkt en soms werd er nog wel eens snel gewerkt ook. Nu is dat allemaal verdwenen door een verandering welke in die gebieden heeft plaatsgehad. Een verandering die destijds slechts de pessimisten voorspelden, echter is het gebleken, dat de grootste pessimist van die tijd, indien hij nu dezelfde mening zou verkondigen, thans een onwezenlijk groot optimist zou worden genoemd. Maar we zitten hier niet om de problemen van de grote vier (drie of vijf) op te lossen, doch om u iets te vertellen over het toch wel een beetje bijzondere schip de Van Riebeeck.

Dit schip maakt deel uit van een serie bestaande uit de motorschepen Campuys, Baud, Van Riemsdijk en Van Riebeeck. Het eerstgenoemde schip ligt nog steeds op in Singapore doch de Baud en Van Riemsdijk zijn inmiddels verkocht aan de Straits Steamship Company in Singapore. Deze Engelse maatschappij heeft ook vele schepen varen in het verre Oosten en is een soortgelijk bedrijf als de K.P.M. is geweest.

Het wegvallen van haar werkerterrein in Indonesië, heeft de K.P.M. genoodzaakt uit te zien naar andere mogelijkheden voor haar schepen en als gevolg van deze speurtochten is een lijndienst uit de bus gekomen tussen Mombassa en de havens aan de Perzische Golf. Niet een van de beste plaatsen ter wereld om te werken, want de hitte in dat gebied is bijna ondragelijk. Echter schijnt het dat deze lijndienst floreert en nadat de route in het begin werd gevaren met een schip van, om een K.P.M. uitdrukking te gebruiken, het Ba-type, werd een Wai-boot ingezet.

Thans is ook dit schip te klein gebleken en wordt door onze werf de *Van Riebeeck* omgebouwd en geschikt gemaakt voor de vaart in het Midden-Oosten. Tevens zal dan de lijn worden doorgetrokken van Mombassa (Oost-Afrika) naar Kaapstad. Zowel het Ba-type als de Wai-boten zijn ons niet onbekend.

Van het eerste type bouwden wij de Barito (bouwnummer 935) en van het tweede type de Waikelo (bouwnummer 901).

De Van Riebeeck

De Van Riebeeck heeft dus sedert 1948 vele passagiers vervoerd en vogels van diverse pluimage hebben haar hutten bewoond. Toen de schepen uit Nederland vertrokken hebben de vakbladen gewaagd van de ongebruikelijk grote luxe waarover deze toch betrekkelijk kleine schepen beschikten. Voor de vaart in het verre Oosten waren deze schepen dan ook ideaal. Veel aandacht is altijd besteed aan een prima onderhoud en hoewel geen

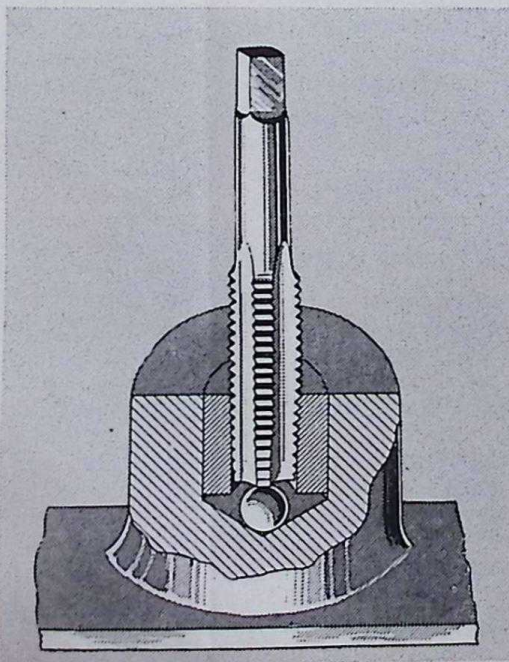
der schepen vlaggeschip was van de K.P.M. gebeurde het vaak, dat de Comodore van deze maatschappij het gezag voerde over een van deze passagiersschepen.

Wij gingen voor u na, of er nu eens niet iets echt interessants over dit schip zou zijn te vertellen. Veel vonden wij niet. Vermeldenswaard is nog, dat de Van Riebeeck, tijdens proeftocht in de mist voor anker liggende aan de monding van de Nieuwe Waterweg, werd aangevaren, waarbij de schade gering bleef.

Na het abrupte einde van haar carrière in de Oost, heeft het schip twee jaar opgelegen in Singapore. Dit heeft uiteraard het uiterlijk zowel als het innerlijk geen goed gedaan. Veel vertellen de mensen van de K.P.M. niet over hun beroerde ervaringen van de laatste jaren, doch een goed opmerker heeft al genoeg aan een rondgang over het schip, zoals het aan de werf kwam. Het verhaal zou slechts treurig en misschien voor echte Hollandse oren, ongeloofwaardig hebben geklonken.

Wij willen slechts hopen, dat wij met deze verbouwing waarbij als voornaamste 9 koelkamers worden ingebouwd, ruimte voor veeervoer wordt gemaakt en tevens de accommodatie voor de dekpassagiers wordt gewijzigd ons steentje mogen bijdragen tot een meer vrolijke toekomst van dit mooie schip. Ook al zullen wij haar waarschijnlijk in Nederland niet meer terugzien, wensen wij het schip en zijn bemanning een goede vaart en een behouden thuiskomst.

GEREEDSCHAP



Enkele reacties op dit artikel welke wij hebben vernomen, luiden niet onverdeeld gunstig. Iedereen, voorzover we hebben gehoord, weet maar al te best hoe een hamer moet worden vastgehouden, hoe een schroevendraaier moet worden behandeld en dat een nijptang niet dient om het haar van zijn echtgenote mee te krullen.

Ondanks al deze kritiek, achten wij de serie té belangrijk voor té veel mensen en achten wij het geen bezwaar, dat ook de typiste eens wat meer kan lezen over gereedschap. Wij blijven dus doorgaan met het nu en dan plaatsen van „overbodige“ tips.

Steeds weer treffen we nieuwe tips aan voor het verwijderen van lagerbusjes uit blinde gaten. Hier is er weer zo één uit „Bedrijfsvervoer van 28.3.'58“.

We plaatsen eerst een kogel uit een oud lager in de boring en draaien vervolgens een draadtap in de bus. Zodra de tap tegen de kogel stuit, zal bij verder draaien de bus zich vanzelf naar buiten werken.

VERSLAG VAN DE ONDERNEMINGSRAADVERGADERING

op 15 maart 1960

Aanwezig:

De heer Joh. Boele, voorzitter.
13 leden van de raad.
De heren G. J. Boele en M. van Zuilekom.

Afwezig:

De heren B. Hagoort en A. Mudde wegens ziekte.
De voorzitter opent om 10.30 uur de vergadering en heet allen welkom.

PUNT I.

Vaststellen der notulen.

De notulen van de vergadering van 23 december 1959 worden zonder op- of aanmerking goedgekeurd.

PUNT II EN III.

Mededeling omtrent de economische gang van zaken en de winstuitkering over 1959.

De voorzitter deelt het volgende mede:

Met uitzondering van het laatste kwartaal van het jaar, was ons bedrijf in 1959, en wel speciaal de reparatie-afdeling, redelijk bezet.

Het scheepsbouw- en scheepsreparatiebedrijf is uiteraard nauw betrokken bij de gang van zaken in de scheepvaart.

Uit de verslagen van de diverse scheepvaartmaatschappijen zien we een belangrijke vermindering van de bedrijfsresultaten.

De vrachten, hoewel iets verbeterd, liggen nog steeds op een laag niveau, zodat het verkrijgen van opdrachten voor de bouw van nieuwe schepen tegen lonende prijzen zeer moeilijk is.

Niettegenstaande deze minder gunstige ontwikkeling, is ook over dat jaar weer een winstuitkering van 6 % mogelijk. Per uitbetaling van 1 april 1960 zal deze uitkering plaatsvinden, waarbij evenals vorige jaren rekening gehouden zal worden met ongeoorloofd verzuim.

Personeelsbestand.

Het personeelsbestand is mede ten gevolge van de krappe arbeidsmarkt en het woningprobleem een weinig teruggelopen en wel van 1116 per 1 januari 1959 tot 1101 per 1 januari 1960.

Door betere oudedagsvoorzieningen zien we steeds meer, dat diegenen die 65 jaar worden, kort na het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd ophouden met werken. Deze vakatures aan te vullen geeft veel zorg.

Nieuwbouw.

In 1959 konden tegen zeer concurrerende prijzen, waarbij mede de zeer korte levertijden een belangrijke rol hebben gespeeld, de navolgende opdrachten worden verkregen:

19 januari 1959:

— bouwnummer 969-970 - 2 pontons, 1/1g 120' en 1/1g 105' voor de firma Raymond-Costain-deLong, London.
Afgeleverd 6 maart 1959.

19 januari 1959:

— bouwnummer 971-792 - 2 elevatorbakken lg. 46.50 m. voor de firma Blankevoort & Zn. N.V., Bloemendaal.
Afgeleverd 2 april 1959.

17 maart 1959:

— bouwnummer 973-974 - 2 elevatorbakken l. 24 m. voor de firma Blankevoort & Zn. N.V., Bloemendaal.
1 afgeleverd 11 juni 1959 en 1 afgeleverd 6 juli 1959.

9 juni 1959:

— bouwnummer 975-982 - 8 zelfvarende bakken l. 150' voor de Westminster Plant Company Ltd., London.
Waarvan 2 afgeleverd 9 september 1959 en 3 afgeleverd 16 november 1959.

10 juni 1959:

— bouwnummer 983 - 1 pompbak voor de Koninklijke Mij. tot het Uitvoeren van Openbare Werken „Adriaan Volker” N.V., Rotterdam.
Afgeleverd 15 oktober 1959.

14 juli 1959:

— bouwnummer 984 - 1 kraanpontoon voor de firma Westminster Plant Company Ltd., London.
(Voor deze zeer brede pontoon moest de nieuwbouwhelling II worden verbreed.)

18 augustus 1959:

— bouwnummer 985-986 - 2 bakken lg 120' voor de firma Raymond-Costain-deLong, London.
Afgeleverd 28 september 1959.

14 september 1959:

— bouwnummer 987 - 1 drijvende bok 30 ton voor de firma D. Blankevoort & Zn. N.V., Bloemendaal.
Afgeleverd 29 oktober 1959.

8 oktober 1959:

— bouwnummer 988 - 1 drijvende bok 30 ton voor de firma D. Blankevoort & Zn. N.V., Bloemendaal.

In dat jaar werd het motorvrachtschip „Alamak”, ons bouwnummer 963, groot circa 9.200 ton, aan de opdrachtgeefster Van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart Maatschappij N.V. te Rotterdam afgeleverd.

Van dezelfde Rederij hadden wij nog in opdracht de bouw van twee vrachtschepen van 12.000 ton draagvermogen, onder de bouwnummers 965 en 966. Zoals bekend, moest de Rederij tot haar leedwezen besluiten ten gevolge van de zeer lage vrachtenmarkt, één dezer schepen te annuleren.

Na langdurige onderhandelingen zijn wij met de Rederij overeengekomen om het kontrakt voor de bouw van het andere schip te veranderen in een kontrakt voor de bouw van vijf kustvaartuigen van 1.200 ton, die in de loop van 1961 moeten worden opgeleverd.

Reparatie.

In het afgelopen jaar zijn er in totaal 714 schepen gerepareerd, en wel: 227 zeeschepen en 487 rivierschepen;

89 zeeschepen zijn aan de Werf geweest, waarvan er 57 zijn gehellingd.

138 zeeschepen werden in Rotterdam gerepareerd; hiervan werden er 39 gedokt.

Van de 487 rivierschepen zijn 352 op de helling geweest, dat is 96 meer dan in 1958. Dwarshelling III heeft dus wel in een behoefte voorzien.

In deze aantallen zijn niet begrepen de kleinere reparaties aan de Stredam. Dit waren er 170.

Nieuwe machines.

In 1959 zijn aangeschaft:

4 centerdraaibanken, waarvan 1 met kopieerinrichting.

1 revolverdraaibank en

1 cirkelzaagmachine.

Hierdoor kan de bestaande zaagmachine uit de machinefabriek in de koperslagerij worden geplaatst.

Ook aan verbetering van gereedschappen, welke de kwaliteit van het werk bevorderen, is de nodige aandacht besteed, o.a. door aanschaffing van een fijnboorapparaat voor het boren van boutgaten in assen.

Verbeteringen.

De verlenging onder water met ca. 5 meter der banen van helling II is gereedgekomen.

Nieuwe zwaardere lieren voor deze helling zijn in fabricage. De bestaande lieren van helling II zullen gaan dienen voor helling I.

Nieuwe lage transportwagens met onderheide rails voor het invoeren van materialen in de lasloods zijn aangeschaft. Door

de geringe hoogte van de wagens behoeven de deuren van de lasloods zo min mogelijk omhoog.

De vlakwals bij de scheepsbouwloods is gerevideerd en geplaatst op het opslagterrein.

Het oude stellingmateriaal werd vervangen door pijpstelling.

Met de verbouwing van het centrale bazenkantoor werf met tariefbureau werf werd in dat jaar begonnen.

Inmiddels is dit in gebruik genomen.

Uitbreidingen.

De stalen pier voor de dokput werd in dit jaar geslagen.

Het terrein naast de machinefabriek werd aangekocht van de Motorenfabriek Bolnes v/h J. H. van Capellen.

Een nieuwe profielschaar voor het opslagterrein is in bestelling, alsmede een hoeklasmachine en een gekombineerde schaar voor de ketelmakerij.

Een schoonmaakmachine en een Argon-Arc-lasinstallatie zijn inmiddels reeds geleverd en in gebruik.

Zoals reeds in het personeelsblad vermeld, is een aanvang gemaakt met de bouw van een drijvend dok, geschikt voor schepen met een draagvermogen van maximaal 20.000 ton. Daar deze bouw een grote investering vergt, zullen andere investeringen zoveel mogelijk beperkt moeten blijven.

Wij zijn bezig via een aangestelde vertegenwoordiger ook buiten de scheepsbouw en scheepsreparatie werk aan te trekken, zodat er een zekere spreiding kan worden bereikt. De eerste kleinere resultaten zijn reeds geboekt.

In 1959 is de Ondernemingsraad tweemaal in vergadering bijeen geweest.

De kleine Kommissie heeft één bespreking gehad met de Directie over een tariefbonn waarvoor het aantal uren niet voldoende gespecificeerd zou zijn.

Het heeft steeds de aandacht, waar mogelijk, de tariefbonnen af te splitsen. Dit is echter niet altijd mogelijk in verband met tekeningen en materiaal.

In 1960 zal het overleg in de Ondernemingsraad meer intensief zijn vanwege de binnenkort te verwachten nieuwe C.A.O. (B.). Zoals U wel zult weten zullen gedurende de looptijd van deze C.A.O. drie belangrijke veranderingen moeten plaatsvinden:

1. Verkorting van de werktijd van 48 uur per week naar 45 uur.
2. Invoering werkclassificatie.
3. Afschaffing van de tariefbasislonen.

Aan de verkorting van de werkweek is de voorwaarde verbonden, dat in 45 uur dezelfde produktie gehaald wordt als in 48 uur. Om dit te doen slagen zal veel overleg en medewerking van allen nodig zijn.

Wij hopen binnenkort in een aparte vergadering dit onderwerp met U te gaan bespreken.

PUNT IV.

Wijziging van art. 7 van het Reglement voor de Ondernemingsraad.

Voorgesteld wordt de zittingsperiode van twee op drie jaar te brengen. Daar niemand bezwaar heeft zal goedkeuring van deze wijziging gevraagd worden bij de Bedrijfskommissie.

PUNT V.

Verzoek van de kleine Kommissie om een lokaliteit beschikbaar te stellen voor het houden van spreken.

Hiervoor wordt het lassersbazenkantoor tegen de timmerloods aangewezen.

Opdat de leden van de kleine Kommissie niet tijdens hun werk worden benaderd over diverse problemen, wordt afgesproken dat zij op bovengenoemde plaats spreken zullen houden op:

Maandag van 12 tot 12.30 uur en van 17.15 tot 17.30 uur. Uitsluitend op deze uren kan men zich tot de leden van de kleine Kommissie wenden.

PUNT VI.

Verzoek om het verstrekken van melk in zijn geheel af te schaffen en voor het werk in dubbele bodem en tanken vergoeding — zgn. kruipgeld — te betalen.

Bij het doorspreken van dit onderwerp kwamen de moeilijkheden en geschilpunten die zullen ontstaan naar voren. De bestaande toestand blijft gehandhaafd.

Een der werknemers, die niet voor vergoeding van beschadigde werkkleding in aanmerking kwam, heeft voor bovenstaand verzoek een lijst met handtekeningen verzameld en deze lijst overhandigd aan een lid van de Ondernemingsraad.

Een dergelijke handelwijze wordt door de *gebele Ondernemingsraad* ten sterkste afgekeurd.

Wanneer men vindt, na eerst de gebruikelijke weg gevolgd te hebben, dat men niet juist behandeld is, kan men het geval voorleggen aan de kleine Kommissie.

PUNT VII.

Verkeersproblemen bij het verlaten van het bedrijf.

Voor zover dit de openbare weg betreft, zal contact worden opgenomen met de plaatselijke politie.

In de fietsenstalling zal een bord worden geplaatst dat het verboden is binnen de stalling plaats te nemen op een fiets, bromfiets, scooter of motorrijwiel. Wie zich daar niet aan houdt, wordt de toegang tot de stalling ontzegd.

PUNT VIII.

Het instellen van een tariefkommissie.

Een konsept reglement zal door de kleine Kommissie met de personeelschef worden opgesteld en aan de Ondernemingsraad worden voorgelegd.

Onderdankzegging sluit de voorzitter om 12 uur de vergadering.

SNEL - SNELLER - SNELST

De rustige tijd van de postkoets en de trekschuit is voorbij. Onze moderne tijd stelt geheel andere eisen aan de verplaatsingssnelheid. Maar toch gaat het ons nog niet snel genoeg!

Snelheid beheerst ons gehele leven, van de wieg tot het graf. Voor de baby's snelvoeding en voor de gestorvenen een snelle lijkbezorging. We hebben een snelkookpan, een sneldroogscheerapparaat en een snelbrommer. Elke dag kunnen we weer lezen van nóg snellere auto's en nóg snellere vliegtuigen. Dat straks super-straaljagers meer dan 20.000 km per uur gaan vliegen kan ons nauwelijks meer verbazen. Dit levenstempo heeft verstrekkende gevolgen. Hartkwalen komen steeds meer voor. Helaas komt deze snelheidsneurose ook in het verkeer, een zaak van leven en dood, tot uiting. Maar al te graag wordt de innerlijke onrust uitgeleefd op het gaspedaal. De Franse schrijver André Siegfried slaat de spijker op zijn kop wanneer hij constateert dat „het er tegenwoordig niet om gaat snel te zijn, maar SNELLER, altijd maar sneller”. Het is niet de snelheid als zodanig die essentieel is, maar het **inhalen**. Deze manie speelt zich af op alle levensterreinen, ook in de lucht en op de weg.

Binnen de bebouwde kom, waar door beschikbaar wegoppervlak en de verkeersintensiteit metterdaad moest worden opgetreden tegen de verkeersonveiligheid en het grote aantal ongelukken, is op 1 november 1957 de snelheidslimiet van 50 km ingevoerd. Hoewel deze maatregel niet altijd evenveel waarderend ondervindt spreken de cijfers voor zich.

Het eerste jaar van deze maatregel (dus in de periode 1 november 1957—1 november 1958) vielen er 1493 slachtoffers tegen 1744 in de overeenkomstige periode van 1956/1957. D.w.z. dat er 251 slachtoffers minder vallen in een verkeer, dat in omvang en intensiteit toenam!

Het aantal verkeersongevallen blijft stijgen. In 1957 waren het er 133.761, in 1958 echter 137.627. Maar deze toeneming heeft voor een belangrijk deel betrekking op het verkeer buiten de bebouwde kommen. En bovendien blijkt uit de statistieken, dat bij botsingen binnen de bebouwde kommen minder ernstige slachtoffers vielen. Een bewijs, dat de beperkte snelheid een gunstige invloed uitoefent op de verkeersafwikkeling in de dorpen en steden.

Laten wij hopen, dat deze gunstige ontwikkeling zich zal blijven voortzetten. Dat kan, als u en wij iedereen op z'n tijd snelheid weet te matigen.

„Haasthebben” is een symptoom van onze tijd. Wij moeten mee in de maalstroom van het leven, of wij willen of niet.

Maar zo ergens, kan hier het woord van La Fontaine nuttig zijn „Het baat niets, hard te lopen, men moet op de juiste tijd vertrekken.....”

Publikatie van het Verbond voor Vellig Verkeer

BOELE'S TONEELVERENIGING

Onze toneelgroep kan terugzien op een goedgevuld en succesvol 1959. Vele aanvragen om te komen spelen werden ontvangen.

De volgende avonden werden door ons verzorgd:

Op 22 en 23 januari voor de Personeelsavonden in de kantine de klucht: „Kitty jukt nooit”.

Op 5 november voor het Bedrijfsvoetbal in de kantine de klucht: „De Baby Baron”.

Op 12 en 17 november voor de Oranjevereniging IJsselmonde in „De Magneet”: „Kitty jukt nooit” en tot slot op 10 december dezelfde klucht voor de Buurtvereniging wijk D in Sliedrecht. Op deze avond werd het bal door de „Melody Makers” verzorgd.

Ook in 1960 staan reeds vier uitvoeringen op het programma en er zullen er waarschijnlijk nog enige bijkomen.

Heeft u al eens toneelgespeeld of was u het allang van plan, doch kwam er steeds niets van? Wij kunnen nog enkele leden aannemen. Stel niet uit en geef u op als spelend lid bij de heer W. Kooi, toestel 333.

We zakken steeds' dieper weg

Een paar jaar geleden vertelden de kranten ons, dat leden van de Eerste Kamer tegenover de regering hun ongerustheid hadden uitgesproken over de toekomst van het laaggelegen deel van westelijk Nederland. Zij stelden de vraag of het verantwoord is het zwaartepunt van ons nationale economische leven te laten rusten in dit gebied en of het wel aanbeveling verdient in de diepe kom van Noord- en Zuid-Holland de toenemende concentratie van bewoners en bedrijven te laten voortgaan met het oog op de daling van onze bodem.

Tien tegen één is die mededeling aan uw aandacht ontsnapt en als u het bericht mocht hebben gelezen, bent u het waarschijnlijk toch wel weer gauw vergeten door het vele nieuws op allerlei gebied dat we dagelijks onder ogen krijgen.

Maar onze waterbouwkundigen en speciaal de ingenieurs die betrokken zijn bij het Deltaplan, mogen niet vergeten dat er zoiets als bodemdaling bestaat. Een probleem waarmee nú al rekening moet worden gehouden bij het vaststellen van de hoogte van de Deltadammen. Een probleem ook dat onze nakomelingen in de verre toekomst wel eens voor de vraag zou kunnen stellen: moeten we doorgaan met het verhogen van de dijken of doen we er niet beter aan met z'n allen naar hoger gelegen streken te verhuizen?

Dat klinkt U allemaal nogal fantastisch in de oren. Maar niemand minder dan wijlen dr. ir. Joh. van Veen, oud-hoofd-ingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat, deed de volgende uitspraak toen hem naar de mogelijke gevolgen van de bodemdaling werd gevraagd: „Als de mens hier nog 7200 jaar woont en als de daling van de bodem of de rijzing van de zeespiegel in hetzelfde tempo doorgaat, dan zal de holle kies, die Nederland heet, wel moeten worden opgehoogd met een meter of dertig zand uit de Noordzee”.

Ook al zullen onze ingenieurs de eerstkomende eeuwen zeker nog wel in staat zijn een deugdelijk front tegen de zee te vormen, toch mogen wij als bewoners van „de lage landen bij de zee” wel iets meer van de bodembeweging weten.

Het schijnbaar vaste deel der aarde is voortdurend in beweging. Alleen doordat die beweging zo langzaam gaat, merken wij er niets van. Wanneer we landschapsfilms konden maken met één opname per eeuw, zouden we bij het afdraaien van die films gebergten zien rijzen en dalen, we zouden zeeën grote delen van de kust zien verzwelgen, terwijl op andere plaatsen in de oceanen eilanden oprijzen, we zouden waarnemen hoe de ijskappen aan de polen zich sterk uitbreiden of weer inschrompelen. Ook zonder die film-der-eeuwen kunnen we in de loop van de geschiedenis van onze aarde de gevolgen van bodembeweging waarnemen. Steenkool, ontstaan uit planten die ongeveer op zeeniveau groeiden, wordt tegenwoordig tot diepten van meer dan 800 meter in onze bodem gedolven.

Omgekeerd worden in het „krijtland” van Limburg, in het hoogste deel van ons land dus, fossielen gevonden van dieren die in lang vervlogen tijden beneden de zeespiegel leefden. En in de Indonesische archipel komen op een hoogte van bijna 1300 meter koraalriffen voor, die bestaan uit skeletten van koraaldiertjes, welke eens op de zeebodem hebben geleefd. In de Alpen zijn zelfs op hoogten van 3000 meter en meer resten van versteende schelpen van zeedieren gevonden!

Uit deze paar voorbeelden blijkt zonneklaar dat er van abso-

lute rust geen sprake is. Maar de vraag die direct naar voren komt is: hebben we in deze gevallen te maken met werkelijke bodemdaling of met rijzing van de zeespiegel? Het antwoord is niet eenvoudig te geven, omdat er geen onbewegelijk punt valt aan te wijzen, waardoor de daling of stijging precies kan worden gemeten.

Vast staat dat de zeespiegel kan dalen of rijzen als gevolg van veranderingen in het klimaat. In de ijstijden toen veel water in de vorm van sneeuw of ijs was vastgelegd, was de zeespiegel tientallen meters lager dan tegenwoordig. Na een periode van daling van het zeeniveau stijgt het water in onze tijd door het geleidelijk warmer wordende klimaat, dat de ijskappen aan de polen en de grote gletsjers meer en meer doet afsmelten. Berekeningen hebben aangetoond, dat bij het smelten van al het ijs op aarde de zeespiegel met niet minder dan 50 meter zou stijgen.

Volgens een bekend Nederlands geoloog vindt langs onze kust tegenwoordig een zeespiegelrijzing van 6 tot 10 centimeter per eeuw plaats.

Vast staat ook dat de bodem van West-Nederland zich in een zg. dalgebied bevindt. Door de ouderdomsbepaling met behulp van radio-actieve koolstof heeft men kunnen vaststellen, dat de veenlaag die op 18 meter diepte bij Velsen werd gevonden, 7200 jaar oud moet zijn, wat neerkomt op een gemiddelde daling van 25 centimeter per eeuw.

Door nauwkeurige meting met waterpassen (die onafhankelijk is van de zeespiegel) in allerlei plaatsen van ons land gedurende een aantal jaren heeft men gevonden dat Amsterdam vergeleken met Maastricht in een halve eeuw ruim 2 centimeter is gedaald. Er schijnt in ons land een kantelende beweging aan de gang te zijn, waarbij het zuid-oostelijk deel langzaam rijst en het laaggelegen deel aan de Noordzee dieper wegzakt.

Peilschaalwaarnemingen, die ons kunnen inlichten over de bodemdaling in de recente tijd lopen jammer genoeg vaak sterk uiteen. Bovendien moet een deel van de daling verklaard worden door de zg. inklinking van de vochtige veen- en kleigrond, waarbij de gronddeeltjes dichter op elkaar komen te zitten. Een monster veen dat bij de aanleg van de Maastunnel werd gevonden en dat niet meer dan enkele centimeters dik was, zou volgens berekeningen eens een dikte van ongeveer 15 meter moeten hebben gehad. Het valt dan ook niet te verwonderen dat verschillende onderzoekers de inklinking (waarmee ook de dijkenbouwers rekening moeten houden) als de voornaamste oorzaak van de schijnbare bodemdaling noemen. Zal het „dieper wegzakken” zich in de toekomst met een tempo van 25 cm per eeuw blijven voortzetten? Daarop zouden degenen die verantwoordelijk zijn voor het bouwen van dijken en het versterken van bestaande zeekeringen, graag een zo duidelijk mogelijk antwoord hebben. Juist omdat de daling het resultaat is van verschillende bewegingen en omdat betrouwbare gegevens nog maar heel schaars zijn, kunnen we moeilijk ver in de toekomst kijken. Samenwerking van geologen, oudheidkundigen en meteorologen, werkend met de modernste hulpmiddelen van de wetenschap, zal nodig zijn om het verleden beter te leren kennen en daardoor in de toekomst te kunnen zien.

Buitengewoon geslaagde avond van BOELE'S MANNENKOOR

Voorzitter Ringlever had tijdens zijn openingspeech een sombere klank in zijn stem, toen hij het vrij talrijke publiek vertelde, dat deze avond, bij wijze van experiment, uitsluitend door zang zou worden gevuld. Zijn slotwoord was echter een soort onderdrukte juichkreet, want inderdaad, deze zaterdagavond, 5 maart, werd een grandioos succes. Het werd een propaganda-avond voor de zangkunst en niet alleen dat. Het werd een protest, een soort verweer tegen de huidige gemakzucht en passiviteit van degenen, die alleen nog maar via televisie of anderszins hun vrije tijd kunnen vullen en het verenigingsleven, dat cultureel en pedagogisch zoveel waarden bezit, met onverschilligheid bezien. Deze avond bleek weer overduidelijk, dat het „zelf doen”, hoe gebrekkig dat soms ook gebeurt, veel meer voldoening geeft dan het op voortreffelijke wijze door vakmensen „laten doen”.

Boele's Mannenkoor verdient het dan ook, middels dit verslag, een welgemeend compliment te ontvangen voor zijn initiatief en nog een extra compliment voor zijn sportiviteit. Er werkten deze avond namelijk nog drie mannenkoren mee, die wat zangsmateriaal en ledenaantal betreft, de meerdere waren van Boele's Mannenkoor. Dat wisten onze mensen. Dat ze er desondanks niet voor terugschrokken om zelf ook op te treden, verdient een extra woord van waardering en houdt tevens een oproep in aan het mannelijk Boele-personeel om aan deze ongewenste toestand een einde te maken en de gelederen van het mannenkoor te gaan versterken.

Critische beschouwingen

Gaan we de prestaties van de koren aan een meer kritische beschouwing onderwerpen, dan willen we eerst vaststellen, dat het dameskoor „Advendo” voor een aangename verrassing zorgde. Dameszang is een genre, dat niet iedereen ligt, maar op deze manier gebracht was het zeker een genoegen er naar te luisteren. Vooral de zuiverheid was opvallend goed en mislukkingen kwamen onder de kundige leiding van Frans de Vries niet voor. Het leek wel of de Boele-dames in

hun fleurige jurken minder last van zenuwen hadden dan de stoere Boeleheren. Laatstgenoemden tobden met minder geslaagde modulaties en onzuivere, zelfs ongelijke inzetten. Vooral het lastige „Maria, ruck, ruck” kwam er in dit opzicht niet best af. Heel goed daarentegen klonk het sfeervolle „Avond” van Bonset. Uitgesproken slecht was het optreden van ons mannenkoor zeker niet, maar het wil ons voorkomen, dat door intensievere training en door betere uitspraak, vooral van de Duitse teksten, meer te bereiken is.

„Inter Nos” uit Hendrik Ido Ambacht, onder leiding van Gerrit Zoon, begon zwak, maar maakte veel goed met een verzorgde uitvoering van het moeilijke „Sur les Remparts”. Ook hier was merkbaar, dat niet iedere Idoër de Franse taal beheerst. Zuiverheid en klank mochten er echter wezen. Een prettige afwisseling vormde het „Hollandse Meisjes” met helaas, een onvoldoende bariton-solo. Mooie stem, maar niet gevormd.

Ook Wim Koen met „Inter Nos” uit Krimpen aan den Lek had een zwakke start met mislukte modulaties, maar wist steeds meer te imponeren, vooral met de juist getroffen voordracht in „Old Black Joe”. Het stokpaardje van vele mannenkoren, „De Ruïne” van Brandts Buys, behoort langzamerhand de pensioengerechtigde leeftijd bereikt te hebben, vinden we. Het kreeg echter een goede vertolking.

Uitstekend was het optreden van het mannenkoor „Zanglust” uit Krimpen aan den IJssel onder leiding van Jan Groeneveld. Beschaafdheid, beheersing, sonore koorklank en afgewerkte details waren de kenmerken van dit uitzonderlijk goede optreden. We constateerden slechts één zwak moment in een compositie van Gerrit Zoon en wat ongelijkheden in „Jeruzalem” van Verdi. Bepaald imponerend klonk „Hollands Glorie” van Richard Hol, dat met enthousiasme en durf gebracht werd onder een dirigeerhand, die weinig ruimte tot ontsporingen liet. Jammer, dat de metaalachtige klank van de begeleidende vleugel minder voldeed.

Het laatste stuk „Magnificat”, gezongen

door de gecombineerde koren van IJssel en Lek, onder leiding van Wim Koen, werd niets meer of minder dan een demonstratie. Prachtig heren! Voortreffelijk! Dit was dilettantenwerk van hoog gehalte. Geen wonder, dat een ontroerd publiek enthousiast reageerde met een ovationeel applaus. Geen wonder, dat voorzitter Ringlever met trots gewag maakte van een geslaagd experiment, dat, naar wij hopen, bij herhaling een bredere kring van belangstellenden zal trekken. Als dan tijdens het zingen de toegangsdeur gesloten kan blijven of in ieder geval geolied zal zijn en men tijdens de zang van de geluidsinstallatie afblijft, is een herhaald succes bij voorbaat gega-randeerd.

JvB.

Van de Redactie

Bij navraag zo bij deze en gene bleek uw Redactie dat de schoonheidsbehandeling, welke het Boele-Nieuws heeft ondergaan, niet onopgemerkt is gebleven. Men vond dat inderdaad een verzorgder uiterlijk was verkregen en dat het blad prettiger en gemakkelijker las. Om aan een andere wens te kunnen voldoen, n.l. het blad veelvuldiger te zien verschijnen, is de Redactie uitgebreid met de heren J. G. van Beek en C. van Gernerden. De heer Van Gernerden zal zich speciaal bezig houden met het uiterlijk van het blad en de illustraties voor zijn rekening nemen, terwijl de heer Van Beek als specialiteit de muzikale manifestaties van onze verschillende verenigingen heeft gekozen.

De Redactie bestaat dus nu uit J. G. van Beek, F. Faro, C. van Gernerden, K. Glas, D. Huizer, H. Kersten, terwijl de heer M. van Zuilekom de eindredactie heeft. Wij hopen dat zo vele handen het een licht werk maken het Boele-Nieuws elke maand in uw brievenbus te krijgen.

Tevens hoopt deze Redactie dat de lezers meer dan tot dusver met bijdragen of wensen voor bepaalde bijdragen zich bij één der Redactieleden zullen melden.

DEFINITIEF JAAROVERZICHT AFDELINGSKAS 1958

Uitgaven:

Ziekengeld	f 182.362,47
Controlekosten	„ 9.337,57
Rentzegels	„ 815,30
Administratiekosten	„ 3.587,83
Aandeel in omsl. van nadelig saldo oud-verplicht verzekerden	„ 2,56
Bijdrage omslag t.b.c. regeling ..	„ 1.267,52
Bijdrage deelneming bijzondere ver- lengingsregeling	„ 1.484,56
Storting wett. res. ex art. 63. z.w. „	„ 9.764,40
Compensatie van de onttrekking aan de wettelijke res. ex art. 64 z.w. in 1957	„ 10.208,60
Voordelig saldo	„ 11.405,23
	f 230.236,04

Inkomsten:

Premiën	f 222.784,86
Interest belegde reserve	„ 2.616,06
Restitutie wettelijke reserve	„ 4.835,12
	f 230.236,04

Balans per 31 december 1958.

Rekening-Courant N.V. f 23.045,73

Beleggingen:

Effecten	f 95.700,51	
Nutsspaarbank	„ 7.243,10	
Rijkspostspaarbank .	„ 5.702,02	
Boerenleenbank	„ 7.956,22	
		„ 116.601,85
Lopende interest effecten	„ 807,50	
Voorschot adm. kosten Bedr. Ver.	„ 920,—	
Afrekening Bedr. Ver. 1958	„ 1.816,13	
Controlekosten G.A.K.		f 83,20
Premiën (herberekening 1958) ..		„ 844,20
Storting wettelijke reserve 1958 ..		„ 9.764,40
Compensatie wettelijke res. 1957		„ 10.208,60
Reserve 31 december 1958		„ 122.290,81
	f 143.191,21	f 143.191,21

Toelichting.

Daar de afrekening van de Bedrijfsvereniging over het jaar 1958 pas aan het eind van 1959 is ontvangen, kon het jaaroverzicht niet eerder worden opgemaakt.

Gezien de cijfers, alsmede de voorlopige gunstige resultaten over 1959, heeft het bestuur van de Afdelingskas besloten de premie voor 1960 op 5% te handhaven.

De meeste bedrijven in de Metaalindustrie hebben hun premie tot 6% en meer moeten verhogen.

De kontaktavonden

Op woensdag 6 en donderdag 7 april a.s. worden kontaktavonden van de Personeelsvereniging gehouden. Een mededeling hierover bereikte u reeds.

Aan het programma werken mede Boele's Mannenkoor en onze Toneelvereniging.

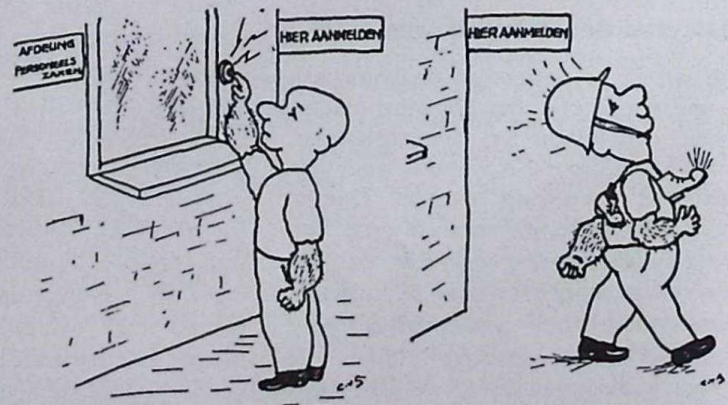
Deze laatste zal opvoeren „De Baby-baron”, een klucht in 3 bedrijven van Howard Catle.

De repetities voor het stuk dat oorspronkelijk voor de kontaktavonden in studie genomen was zijn door langdurige ziekte van één der medewerkers misgelopen, zodat de toneelvereniging heeft moeten teruggrijpen op een stuk uit haar repertoire dat enkelen van u reeds eerder gezien hebben. Het is nl. opgevoerd op 5 november van het vorig jaar voor de avond van het „Bedrijfsvoetbal”.

Wij rekenen weer op volle zalen.

Hieronder treft u, voor de eerste maal een figuurtje aan dat in dit, en de volgende nummers van het „Boele Nieuws” ons wat wil vertellen.

Wat hij wil vertellen zal voor velen van belang zijn. De heer C. van Gernerden bedacht en tekende hem.



Een afscheid

16 januari namen wij, wegens het bereiken van de 65-jarige leeftijd afscheid van J. Klootwijk.

Vanaf 11 maart 1924 was hij onafgebroken in onze dienst. Doch in 1916 reeds werkte hij voor het eerst op ons bedrijf. Uit die eerste jaren herinnert hij zich nog goed dat de „bokkepoten” geplaatst werden, de voorlopers van onze huidige torenkranen. Hij was toen één van de weinigen, die in de 40 m hoge masten durfden te klimmen.

Later heeft hij ook in het lifthok voor de bediening van het hijsgerie van de bokkepoten gezeten. Je zat in dat hok toch ver van het hijsen af vooral als dan in de schemering gehesen moest worden. C. Zippro bediende zich toen wel van een uitgevouwen krant om het zakken en halen mee aan te „wuiven”. De laatste jaren werkte Klootwijk als transporteur. Wij wensen hem en zijn echtgenote nog aangename, zorgenvrije jaren toe.

Reisdag 29 juni 1960

Het bestuur van de Reisvereniging heeft dit jaar een nieuwe methode bedacht om de instemming van zoveel mogelijk leden met de te nemen route op de reisdag te verkrijgen en stelde de leden per circulaire voor de keus om een reis via Schiphol naar Bergen N.H. te maken, dan wel als reisdoel Arnhem of Nijmegen te nemen.

Uit de binnengekomen antwoorden op deze vraag bleek een sterke voorkeur voor de rit naar Noord-Holland en uit een totaal van 156 ingeleverde briefjes waren 142 leden voor dit reisplan.

Inderdaad, door gebruik van de brug over de Oranjesluizen tussen Amsterdam en Schellingwoude is een aardige route mogelijk.

De volledige reisroute is als volgt:

Bolnes - Maastunnel - via de Rijksweg - langs het vliegveld Ypenburg en de autoweg richting Amsterdam volgend bereiken we Schiphol, waar koffie wordt gedronken.

Het Schiphol, dat wij op onze reis in 1948 bezochten is verdwenen. Een volkomen nieuw vliegveld met een geweldige accommodatie biedt een interessante aanblik. Hopenlijk zullen wij er het nieuwste KLM-verkeersstraatvliegtuig kunnen zien. De KLM heeft er 12 van besteld.

Wij gebruiken de koffie in restaurant „De Wijde Blik” of buiten op het terras, in beide gevallen met uitzicht op het vliegtuigplatform. Een korte rondrit van 20 à 25 minuten wordt hier eveneens gemaakt.

Om 11 uur vertrekken wij, gaan via de nieuwe brug bij Schellingwoude naar Monnikendam, rijden hier door de hoofdstraat langs Edam en via Schoorl om in Bergen-Binnen te arriveren, waar wij stoppen bij de speeltuin „Duinvermaak”.

Hier is volop gelegenheid de duinen of de bossen in te gaan voor een mooie wandeling, voor een tocht naar Bergen aan Zee (5 km). Bovendien heeft „Duinvermaak” ook een speeltuin.

Om half zes zal de terugreis een aanvang nemen en via de nieuwe

Velsertunnel rijden wij naar Hillegom. De warme maaltijd wordt hier gebruikt in het voor televisiekijkers bekende Café-restaurant „Treslong”. Hier is ook een zeer mooi aangelegde tuin, voor de bloemenliefhebbers zeer de moeite waard.

Na de warme maaltijd rijden we via Wassenaar naar Bolnes.

Het Bestuur.



Voor het BEMETEL-EXAMEN januari 1960 slaagden:

Scheepsbeschieten.

L. van Gameren
P. Lagendijk
E. J. Ooms
J. van Pelt
A. Schouten
F. Smits.

Afschrijven en ijzerwerken.

B. A. Munter.

Machine-bankwerken.

A. G. Boudewijn
A. van Brugge
J. Harreman
P. de Haan
J. van Broekhoven
H. W. van Brug
L. v. d. Spoel
H. Eickhoff.

Aan alle geslaagden onze gelukwensen met dit goede resultaat.

Op 4 maart j.l. kwam na een langdurige ziekte een einde aan de moeilijke levensweg van onze collega M. M. den Ouden. Hij bereikte de leeftijd van 29 jaar.

Mede door zijn werkzaamheden, de laatste jaren in het Gereedschapsmagazijn-werf, kenden velen hem en had hij zeker vele vrienden.

Wij behouden een goede herinnering en betuigen zijn echtgenote en zijn ouders onze deelneming met hun verlies.

Wij ontvingen de mededeling dat op 4 maart 1959 overleed de heer C. W. van Dijl. Van 1947—1956 werkte hij als machinaal boorder in de machnefabriek, tot in 1956, door het bereiken van de 65-jarige leeftijd, het einde van zijn verbintenis met ons bedrijf kwam. Veel had hij met ziekte te kampen.

Zijn echtgenote condoleren wij met haar verlies.

De dienst hebben verlaten:

- 23 jan. 1960: T. P. Vroon, hellingschipper; J. de Winter, elek. lasser
- 30 jan.: A. Spier, hulp mach.-bankwerker (volontair) en W. Kindt, hulp ijzerwerker (volontair).
- 31 jan.: Mej. W. Slooff, kantoorbediende loonadministratie.
- 6 febr.: Mevr. M. J. van Alphen-Waltman, typiste rekening-afdeling; J. C. van Dijke, elek. lasser.
- 12 febr.: J. G. Westdijk, mach.-bankwerker.
- 15 febr.: J. Dorsman, teken.-constructeur afd. scheepsbouw.
- 19 febr.: P. van Son, II. mach.-bankwerker.
- 20 febr.: T. de Zeeuw, ijzerwerker.

In dienst getreden:

- 18 jan.: J. van Es, tekenaar bouw bureau.
- 8 febr.: J. van Dortmund, elek. lasser; H. Vochteloo en P. Kruis, branders; Mevr. G. A. Veldhoen-Vledder, kantoorbediende loonadministratie.
- 15 febr.: H. Oberink, boorder-ingerier; Mej. J. Huizer, kantoorbediende loonadministratie.
- 23 febr.: A. P. van der Werff, h. ijzerwerker (volontair).
- 29 febr.: J. A. Baljon, magazijnbediende.
- 1 maart: Mej. A. Noordzij, ketelpaknaaister, T. Verhey, werf-autochauffeur.

Terug uit militaire dienst:

- 1 febr.: A. M. van Bodegom, hulp ijzerwerker.
- 8 febr.: H. Verhoeven, hulp mach.-bankwerker; F. Zwaan, hulp mach.-bankwerker.

Naar militaire dienst:

- 30 jan.: A. Schouten, aank. scheepsbesch.; W. Sinon, hulp mach.-bankwerker; H. Bakker, hulp mach.-bankwerker.

In het huwelijk getreden:

- 15 jan.: J. Bekkema (h. boorder) met Mej. P. A. de Vroed.
- 3 febr.: J. Nugteren (brander) met Mej. A. de Haan.
- 10 febr.: J. Vermeer (h. ijzerwerker) met Mej. J. Loeve.

Elke maand opnieuw wordt een beroep gedaan op de fantasie van de redactieleden van ons personeelsorgaan om nu eens een aardig stukje te schrijven.

Zijn de artikelen eenmaal verzameld, dan wordt gezamenlijk beraadslaagd over de uiteindelijke inhoud van het blad, dat U vandaag weer zo keurig aangekleed in uw brievenbus vond.

Zo vroegen wij ons af of er bij U belangstelling zou zijn om te weten wat er gedaan wordt om de naam BOELE naar buiten uit te dragen.

Het is U natuurlijk niet ontgaan, dat enige weken geleden de reportagewagen van de N.R.U. op het werfterrein heeft gestaan van 's morgens 11 uur tot 's middags na werktijd.

Onder leiding van de bekende radio-reporter Guus Weitzel werden op 5 februari j.l. voor de wereldomroep reportages op de band opgenomen, waarbij de verlengde Oranjelijnschepen en onze werf, het onderwerp vormden.

Deze interviews zijn naar alle delen van de wereld uitgezonden en wel in de Nederlandse taal naar Zuid-Afrika, Indo-

nesië en de zo bekende „Nederlanders waar ook ter wereld”, in de Engelse taal naar Amerika, Canada en de Engels sprekende gebieden overzee, in de Spaanse taal voor Spanje en de Spaans sprekende landen in Zuid- en Midden-Amerika en in de Arabische taal voor het Midden-Oosten.

Alles verliep zeer vlot dankzij de goede stemming en samenwerking. Zelfs heeft een van onze medewerkers al hikkend en struikelend over de Spaanse tongval, getracht de Spanjaarden een juist beeld te geven van ons bedrijf.

Jubileum

Op 25 februari herdacht de heer D. Kooy de dag, dat hij 25 jaar als ijzerwerker bij ons bedrijf werkzaam is. Doorgaans werkt hij bij de Van Ommeren-ploeg. Die dag ontving hij de Directie thuis en werd hem naast gelukwensen ook het gouden polshorloge als jubileumgeschenk aangeboden.

Wij wensen hem, ook vanaf deze plaats, nog vele goede jaren op ons bedrijf toe.

Geboren:

- 6 jan.: Willem, zoon van H. Deuring, ijzerwerker.
- 7 jan.: Trijntje, dochter van S. Lagendijk, mach.-bankwerker.
- 20 jan.: Anthonia, dochter van H. v. Vugt, elek. lasser/brander.
- 22 jan.: Cornelia, dochter van T. Burggraaf, transporteur; Gerrit, zoon van S. du Pree, ijzerwerker; Elfried zoon van D. Kuiper, brander.
- 23 jan.: Pieter, zoon van P. van Driel, elek. lasser.
- 10 febr.: Petronella, dochter van C. Stam, torenkraandrijver.
- 11 febr.: Hermina, dochter van H. Langes, hakker.
- 14 febr.: Johannes, zoon van J. A. Heymen, ijzerwerker.
- 20 febr.: Jan, zoon van K. Grinvis, ijzerwerker.
- 4 maart: Anna, dochter van L. P. Kranendonk, werfauto-chauffeur.
- 5 maart: Pons, zoon van J. de Kok, kantoorbediende bedrijfskantoor-machiefabriek.
- 8 maart: Hendrika, dochter van M. Knöps, aanhouder.

Op 6 februari namen wij afscheid van J. Tieleman die 16 jaar bij ons bedrijf als ijzerwerker is geweest.

In verband met het bereiken van de 65-jarige leeftijd gaat hij nu van een welverdiende rust genieten.

Wij wensen hem met zijn echtgenote nog vele goede en gezonde jaren toe.

Nationale Feestdag

Zaterdag 30 april is de Nationale Feestdag en wordt er niet gewerkt. Volgens de C.A.O. wordt over die dag de gederfde verdienste betaald.

Viering van de bevrijding

Donderdag 5 mei 1960 zal een extra vrije dag zijn met behoud van loon.

Vastgestelde snipperdagen

Woensdag 29 juni is de snipperdag, welke gereserveerd was voor de reisdag.