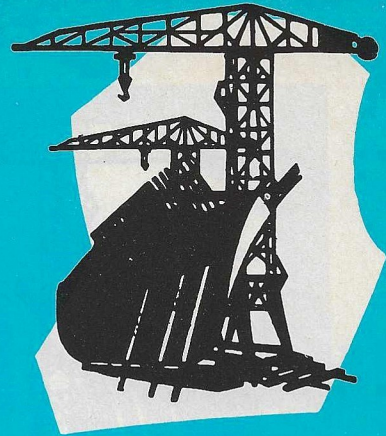


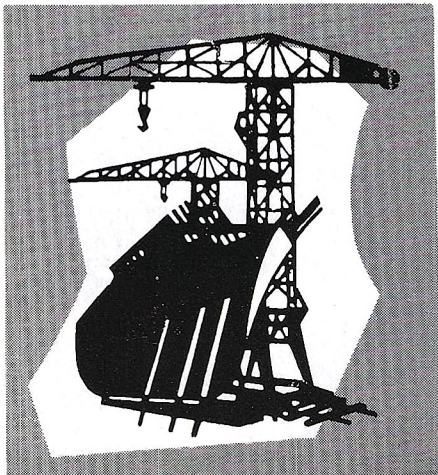
Boele-nieuws

PERSONEELSBLAG VAN
BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK B.V.
D. v.d. WETERING B.V.



FEBRUARI 1980 No 215





Boele - nieuws

Uitgave ten dienste van het personeel van

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

**D. v. d. Wetering B.V.
Rotterdam**

Hoofdredakteur:

J. G. van Beek
Telefoon Rotterdam 010-134862
Telefoon Ridderkerk 01804- 18555
toestel 2014

Redaktiekommissie (alf.)

Ing. M. J. de Bel
E. H. Koch
Ir. M. J. v. d. Wal
A. C. v. d. Wouden

BIJ DE VOORPLAAT:

Bedrijvigheid in lasloods-West, toen de dektanks volop in productie waren.

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

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

Een serie nieuwe opdrachten

De opdrachten die we begin 1980 konden boeken, en die reeds in korte vorm per speciale mededeling aan U werden doorgegeven, luiden een nieuwe periode in.

Een streep kan worden gezet onder de stagnatie, die de afdeling Nieuwstaal kreeg te verduren. Gauw zullen we die vervelende situatie vergeten zijn, omdat we ons geducht moeten concentreren op de verwerking van een serie nieuwe opdrachten. Als het reparatie aanbod zich naar verwachtingen van nu in positieve zin blijft ontwikkelen, bieden deze opdrachten een goed perspectief voor de orderportefeuille van 1980. 't Is zelfs zo, dat we alle zeilen bij zullen moeten zetten om het medewerkersbestand minstens op peil te houden.

Laten we de nieuwe opdrachten eens wat meer gedetailleerd bekijken dan via de mededelingborden kon worden gedaan.

Casco's voor visserij-schepen

Van Fa. Maaskant te Stellendam ontvingen we aanvankelijk opdracht tot de bouw van drie casco's voor visserij-schepen, later gevolgd door een opdracht voor nog twee schepen.

De afmetingen zijn: 39.8 x 9.0 x 4.7 meter.

Hoe we de vijf schepen seriegewijs gaan bouwen is op dit moment nog niet beslist, maar wel is duidelijk, dat de bijna 40 meter lange schepen een kolfje naar de hand zijn van de scheepsbouwers. Na alle pontons en de uitzonderlijke werkstukken – hoe interessant op zichzelf ook – is het prettig om je weer op het echte „kromme” vakwerk te kunnen uitleven.

Luiken

Van een Zweeds ingenieursbureau ontvingen wij opdracht voor het maken van 2 x 28 containerluiken. De luiken zijn bestemd voor twee containerschepen, die in aanbouw zijn bij van der Giessen-de Noord. De totale oppervlakte van 28 luiken – voor één schip dus – bedraagt 3300 m². Het totaal „luikgewicht” per schip bedraagt 480 ton.

Al die 56 luiken bij elkaar zouden – indien ze netjes opgestapeld worden – overeenkomen met de omvang van een flatgebouw van zes verdiepingen!

Ploeg-ponton.

U kent de onderwaterploeg, die we vorig jaar voor Smit-Tak maakten en die nu – netjes afgedekt – bij de lasloods wacht tot de tijd van actie daar is.

Om in actie te kunnen komen moet voor de ploeg een ponton gereed gemaakt worden, waarop en waaraf de ploeg respectievelijk versleept en

tewatergelaten kan worden en door middel waarvan het onderwaterploegen zal gebeuren.

't Wordt geen nieuwe ponton. De bestaande ponton „Giant 12” (ex-Tak 8) moet er voor geschikt gemaakt worden en dat houdt in, dat we onder meer een A-frame er op moeten bouwen. Een A-frame is een constructie in de vorm van de letter A, dienend om de ploeg te kunnen lanceren. Verder moet de ponton uitgerust worden met een hijslier, vier ankerlieren, verhaalrollen, relingwerk enz., bij elkaar een omvangrijk karwei vormend.

Betelgeuse-project.

In een baai in het zuiden van Ierland explodeerde begin vorig jaar de Franse tanker „Betelgeuse”. Een groot gedeelte van het schip kon geborgen worden, maar het zware, wel 7500 ton wegend achterchip rust nog steeds in en op de bodem op 30 meter diepte.

De berging van dit wrak is een groot probleem en vormt een uitdaging voor de uitvoerders van dat loodzware karwei: Smit-Tak. Deze ons welbekende maatschappij zal de berging op ingenieuze wijze verrichten en heeft daarbij vier grote pontons nodig, die uitgerust moeten worden met heel grote draadrollen. Uiteraard behoort daar ook bij de plaatsing van lieren en veel ander bijkomend werk.

Ook de opdracht tot het uitrusten en versterken van deze pontons ging naar ons bedrijf.

Twee verbouwingsopdrachten

A. We kennen allemaal nog wel de „Star Canopus”, aanvankelijk een bevoorradingschip, maar twee jaar geleden door ons verbouwd tot hulpschip bij duikoperaties, tevens onderhouds- en brandbestrijdingsvaartuig.

Dit schip is weer terug aan de werf, omdat in het voorschip een extra boegpropeller ingebouwd moet worden. En dat betekent natuurlijk, dat ingrijpende wijzigingen aangebracht moeten worden. Het verblijf bij Boele wordt tevens benut om een algehele surveybeurt te ondergaan.

B. Veel staalwerk zit besloten in de opdracht om het ontziltingsvaartuig „Aquila”, dat nu aan de werf ligt, om te bouwen tot een ponton, die zal dienen als overslag voor stortgoederen. Twee van de grote portalen, die het vaartuig overspannen, moeten verplaatst worden om de installatie van een vaste en een rijdende kraan mogelijk te maken.

De grensoverschrijding van 1979

We zitten al weer vrij diep in 1980. Zo diep, dat het jaar 1979 onwaarschijnlijk ver achter ons lijkt te liggen. Het bedrijfsgebeuren van de laatste maanden van het vorig jaar is dan ook nagenoeg uit het geheugen verbannen.

Toch waren er activiteiten, die waard zijn om alsnog genoemd te worden. Vooropgesteld moet worden, dat in de afdeling Nieuwstaal moeilijk van activiteiten gesproken kan worden. Die afdeling liep aan het eind van het jaar naar een leegte, die noodgedwongen opgevuld moest worden door het uitvoeren van werkzaamheden bij andere bedrijven. Het zwaartepunt van de nationale, maar vooral internationale teruggang deed zich in ons bedrijf – en uiteraard ook in andere bedrijven – het meest gevoelen in de sector Nieuwstaal.

Enig soelaas bood het zogenaamde SALM-project, dat ook op dit moment nog steeds onderhanden is. Het is heel bijzonder werk voor een bijzonder object, dat te maken heeft met datgene, wat we rangschikken onder de verzamelaar „offshore”. We hopen in de volgende uitgave uitvoerig te beschrijven wat het bijzondere is van dit object en van het werk, dat we er voor uitvoerden. We volstaan nu met een foto rond de SALM-bedrijvigheid in lasloods-West.

Anco Sceptre

Er was omstreeks het jaareinde nog meer te zien in lasloods-West. Blickvangers waren daar de vier grote roestvaststalen tanks, die we – in

samenwerking met de lasspecialist firma Siemering te Geertruidenberg – bouwden voor de „Anco Sceptre”, een tanker van Panocean Ltd. te London.

De eerste vraag die rijst is: waarom een rederij naderhand tanks op dek laat plaatsen. Waarom doen ze dat niet direct bij de bouw? Dat moet toch veel voordeliger zijn.

Inderdaad, maar het is niet altijd te voorzien – speciaal in de tankvaart – hoe de markt zich gaat ontwikkelen.

De chemische industrie wordt steeds vindingrijker met het bedenken van nieuwe chemicaliën. Chemicaliën, die stellig van groot nut zullen zijn op bepaalde punten, maar waarvan je beter niet een slokje kunt proeven. Dikwijls is het ook beter om er zelfs niet aan te ruiken.

Het transport van zulke producten vraagt grote aandacht. Speciale maatregelen zijn nodig om te verhinderen, dat het spul vat zou kunnen krijgen op het materiaal, waarin het opgeslagen en vervoerd wordt. Vandaar, dat vaak roestvaststalen tanks vereist zijn.

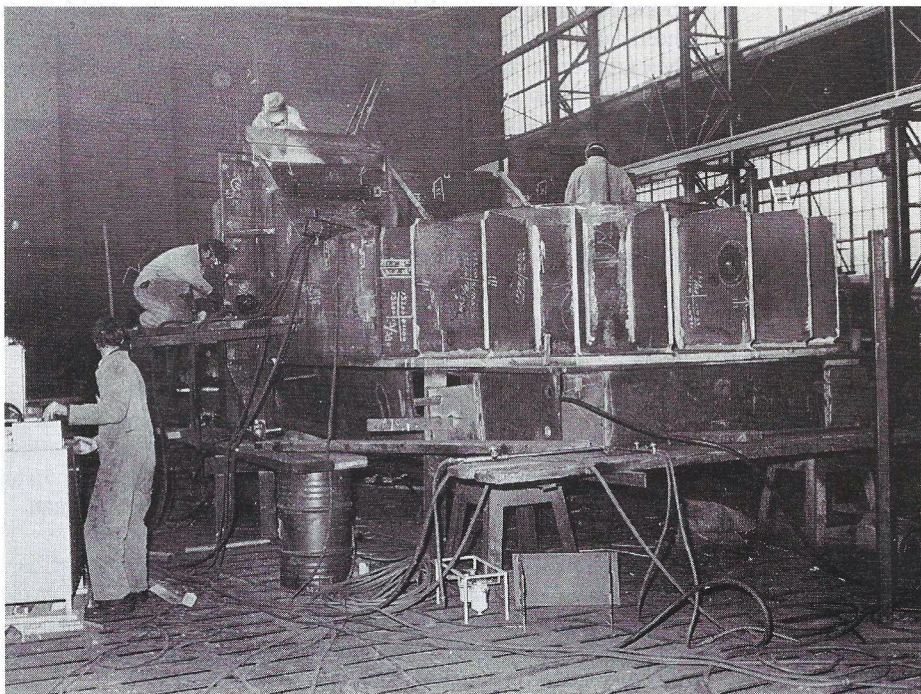
Ook moeten tanks vaak in staat zijn – zoals bij de „Anco Sceptre” om de chemicaliën op een bepaalde hoge temperatuur te houden. Dat is niet zo eenvoudig, als men bedenkt, dat de buitentemperatuur in de winterdag in bepaalde gebieden wel tot 25 graden onder nul kan zakken.

De tanks moeten daarom zeer zorgvuldig geïsoleerd worden. In dit geval met een laag hard schuim, dat op de tankwand geplakt wordt en afgedekt met polyester platen, die versterkt zijn met glasfiber.

Plan de campagne

Ons bedrijf kreeg begin 1979 de opdracht om ontwerpen te maken en klaarbijkelijk viel dat in de smaak. Althans, we kregen van

Een deel van het Salm-project



naar 1980

Panocean de mededeling, dat we het maar moesten doen op de manier zoals we het voorstelden.

Dat voorstel bevatte onder meer de idee om de tankfundaties alvast op de „Anco Sceptre” aan te brengen als het schip toch naar Boele moest om een dokbeurt te ondergaan. Dat was in april 1979. Eind van het jaar zou het schip dan terugkomen om de inmiddels door ons gefabriceerde tanks op de fundaties te laten plaatsen. En zo is het gebeurd.

Daags na Kerstmis werden de vier tanks, twee van 250 m³ en twee van 350 m³ aan dek gezet en op 18 januari 1980 voer het schip door de van Brienoordbrug richting zee.

De tandwielkast van „Eva”

Dan hadden we eind vorig jaar een schip aan de werf, dat – afgaande op haar naam – onnoemelijk oud moest zijn: de „Eva”.

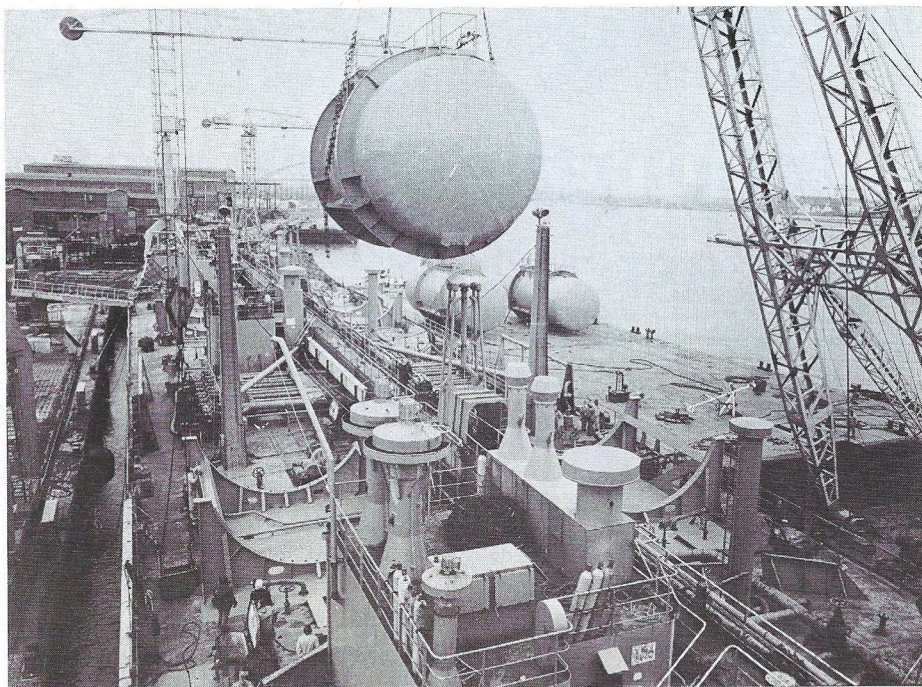
't Viel echter hard mee, want ze bleek naar scheepse maatstaven gemeten van nog betrekkelijk jeugdige leeftijd: zeven jaren. Wat niet wegnam dat er iets goed fout zat met haar tandwielkast. Eén van de delen van het huis van de tandwielkast was namelijk gebroken.

Als je alle tijd van de wereld hebt, bestel je een nieuw gietstalen huis, maar „Eva” is een schip met feministische neigingen en accepteerde dat niet vanwege de lange levertijd.

Onze werktuigbouwers maakten daarom in recordtempo twee gloednieuwe delen voor het huis van de tandwielkast, bouwden de drie delen weer tot één geheel, en monteerden de zaak weer op de plaats van bestemming.

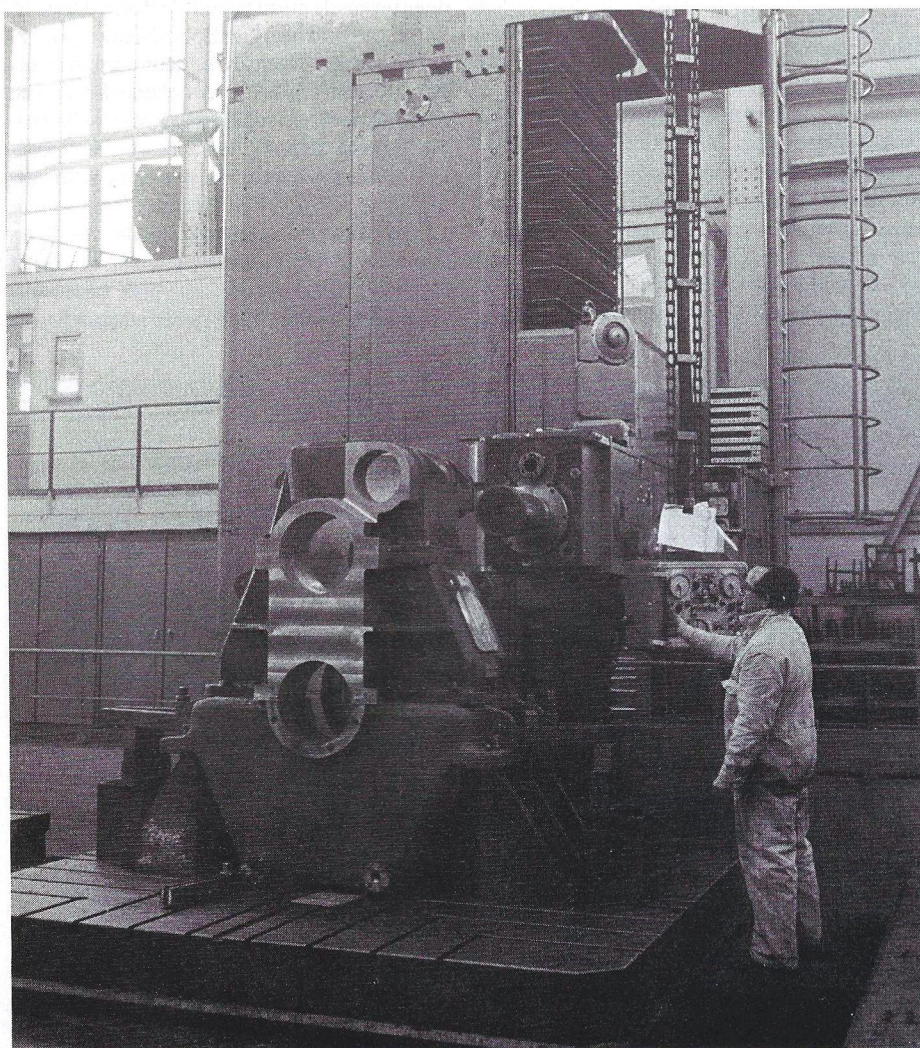
Bij het proefdraaien voor de wal verleende „Eva” alle medewerking en we mochten het genoeg smaken, dat goedkeurende blikken van haar superieuren ons deel werden.

Waarop „Eva” na een relatief korte reparatietijd naar zee vertrok.



Het plaatsen van de tanks

De tandwielkast op de grote kottelbank



De spoortunnel en wat er allemaal aan vast zit

De bestaande spoorbruggen over de Nieuwe Maas en Koningshaven in Rotterdam gaan verdwijnen. Er voor in de plaats komt een viersporige tunnel.

Dat bericht kwam eind 1979 tot ons, nadat de overheid het groene licht had gegeven voor de beslissing van minister Tuijnman om nu maar eens een einde te maken aan alle onzekerheden rond de oeververbindingen in Rotterdam: er komt **geen** nieuwe spoorbrug, het wordt een spoortunnel. Een beslissing die voor ons bedrijf en met ons ook voor collega-bedrijven aan onze kant van de bruggen, van grote betekenis is. Vandaar dat we in deze uitgave uitgebreide aandacht schenken aan dit project.

Voordat we ons gaan bezighouden met de vraag, welke consequenties er voor de stad Rotterdam opdoemen, dienen we eerst te bekijken, waarom de regeringsbeslissing voor ons bedrijf van zo groot belang is.

Lodewijk Pincoffs

De historie heeft gewild, dat onze goede stad

De situatie van nu.

Rotterdam doorsneden wordt door de Nieuwe Maas. Naast voordelen geeft dat nadelen. Het uitmeten daarvan doet hier niet ter zake, maar we bepalen ons tot één der nadelen en dat is, dat een bezoek aan de overkant van de rivier slechts met een overzetveer kon geschieden.

Toen men eenmaal ontdekt had, dat een vaste oeververbinding geen overbodige luxe zou zijn, kwamen de befaamde bruggen. De grote stimulator van alle brugplannen en van de uitbreiding van Rotterdam met het stadsdeel Feyenoord was Lodewijk Pincoffs, de meest gevierde en tevens de meest verguisde Rotterdammer, die ooit geleefd heeft. In Boele-Nieuws No. 159 hebben we een groot artikel aan deze man besteed (december 1972) en onlangs kwam een prachtig boekwerk op de markt van de journalist Bram Oosterwijk, die het leven van Lodewijk Pincoffs daarin op boeiende wijze beschrijft.

De eerste brug die gereed kwam was de als draaibrug uitgevoerde Koninginnebrug, die het Noordereiland met de Zuidelijke oever verbond. In 1877 volgden de spoorbruggen, waar-

van het Zuidelijke stuk eveneens een draaibrug was. In 1878 tenslotte kwam de Willemsbrug gereed, die de Maas tussen Noordereiland en Noordelijke oever overspande.

De grote schepen moesten voor passage door de draaibruggen en dat is natuurlijk altijd doffe ellende geweest. In 1923 voer een Duits zeeschip de Koninginnebrug per ongeluk aan diggelen. Herstel was niet mogelijk en er voor in de plaats kwam de basculebrug, die er nu nog steeds is. Later verdween ook de draai-spoorbrug om plaats te maken voor de beruchte hijsinrichting. Berucht voor ons, omdat twee jaren geleden een nieuwbouwschip de zaak ramde, waardoor wij in de grootste moeilijkheden kwamen te zitten.

Zilveren lint

De spoorbruggen kwamen, zoals gezegd, gereed in 1877. De beslissing tot de bouw werd genomen in 1868, maar er waren al vele jaren van praten en uitstellen aan voorafgegaan. Wat dat betreft is er nog niets veranderd!

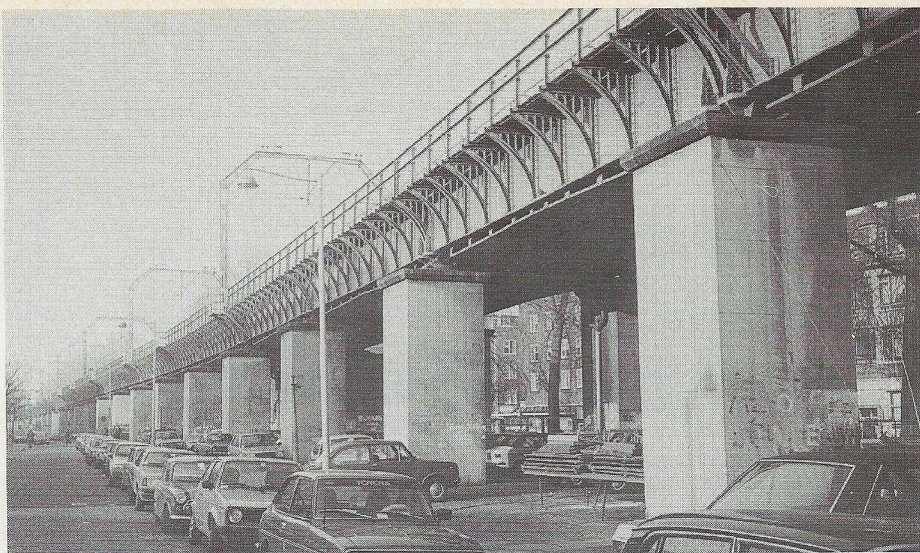
Het grote struikelblok vormde het feit, dat de nieuwe spoorbaan — als vervolg van de spoor-





Lodewijk Pincoffs (1827 - 1911).

„Het zilveren lint”.



brug – dwars door Rotterdam kwam te lopen en wel over een aantal viaducten. Men zegt, dat er in Rotterdam nooit zoveel discussie is geweest als over deze spoorbaan. De tegenstanders voerden als belangrijk argument de geluidshinder aan, want op hoogte voorbij denderende treinen midden in de stad is geen pretje. Voorstanders bestonden het om de „luchtspoorbaan” te omschrijven als een Zilveren lint, dat sierlijk door de stad slingert!

Spoorbrug de boosdoener

Bruggen in het algemeen en de Rotterdamse in het bijzonder, zijn altijd een bron van narigheid en ongemak geweest. Afgezien van de risico's, die de nauwe doorvaartgaten altijd al meegebracht hebben, vormden de bruggen voor ons bedrijf een andere hinderpaal. De ons be-

Maquette van de nieuwe Willemsbrug.

zoekende en verlatende schepen waren en zijn nog altijd aangewezen op de strikte openingstijden van de bruggen. Om de twee uur is er doorvaart mogelijk. Dat betekent, dat een van zee binnkomend schip, dat naar Boele moet, zelden in één ruk door kan varen. Wachten voor de brug...

De grote boosdoener is de spoorbrug. Die veroorzaakt de beperkte openingstijden. 't Kan ook niet anders, want het treinverkeer moet toch ook doorgang vinden. Als het aan de Nederlandse Spoorwegen lag ging de brug overdag helemaal niet open. Want het traject Amsterdam-Roosendaal is één van de drukste lijnen en bijzonder belangrijk voor het internationale verkeer met Zuid-Europa. Om zo'n spoorlijn om de twee uur twintig minuten stil te moeten

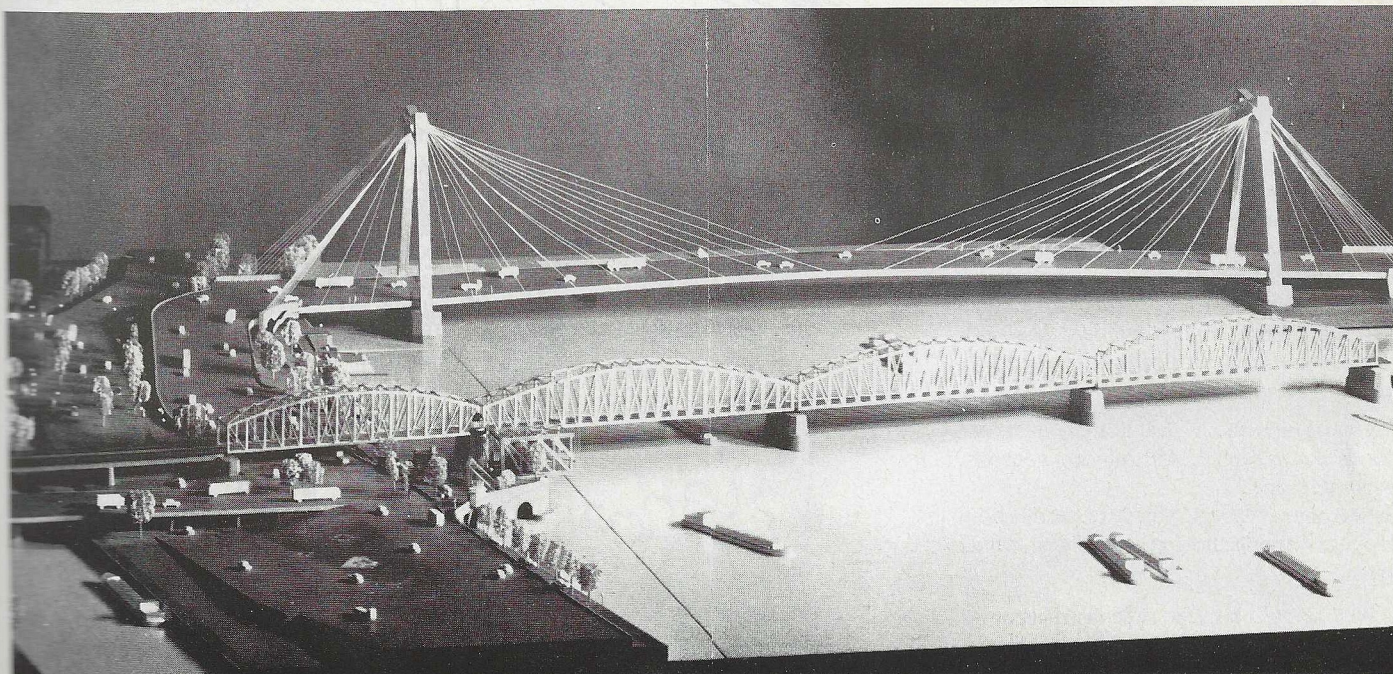
leggen is natuurlijk een onding van de eerste orde.

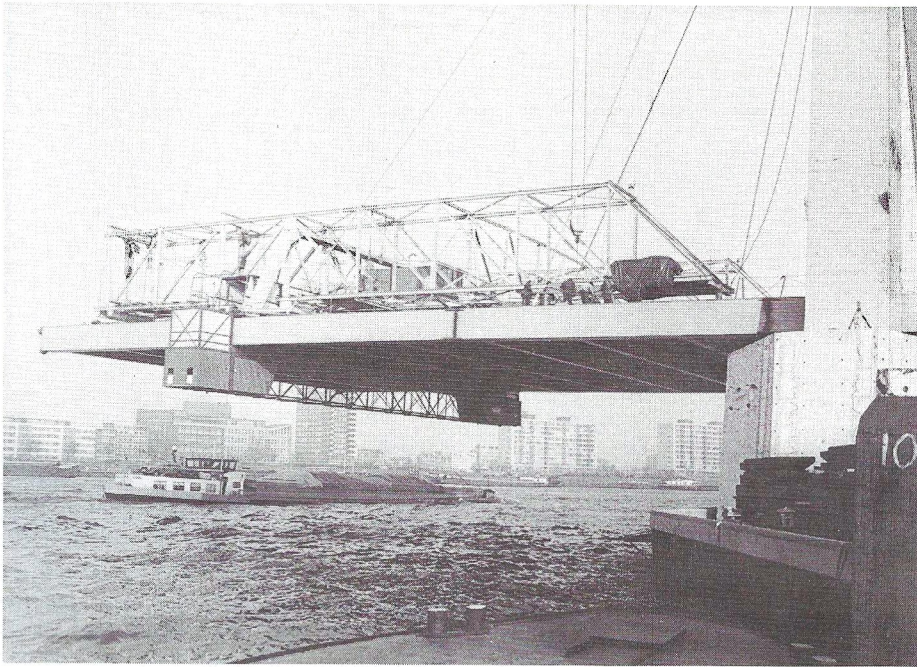
Boele op de bres

De beste oplossing is dus uiteraard een spoortunnel. Daar heeft niemand last van. Voor Boele blijft dan alleen nog de klapbrug over, die door de schepen „genomen” moet worden. Maar dat is geen probleem, want die kan – net als nu het geval is met de van Brienoordbrug – op elk moment geopend worden.

U kunt dan ook van ons aannemen, dat er van Boele-zijde alles, maar dan ook alles aan gedaan is om in samenwerking met anderen de overheidsinstanties met alle argumenten te overtuigen van de noodzaak tot vervanging van de spoorbrug door een spoortunnel.

Was dat dan nodig, zult U vragen? Want





Op het Noordereiland is al een stuk Willemsbrug te zien.

zouden de kosten nog wel meer hebben bedragen dan 450 miljoen.

De toekomstige situatie

Wat gaat er nu met het gehele bruggenproject gebeuren? Want we bepaalden ons tot nu toe alleen tot het belangrijkste en dat is de spoorbrug. Maar met de andere bruggen gaat ook wat gebeuren, dus we moeten even kijken hoe we het allemaal zullen regelen. Het beste doen we dat aan de hand van het eenvoudige schematische tekeningetje op pag. 9. De spoortunnel hebben we daarop nog even weggelaten.

De bestaande bruggen hebben we beletterd met A - B - C - D. Hiervan gaan verdwijnen A, de Willemsbrug dus, en C + D, de spoorbruggen. De bascule brug B, (Koninginebrug), blijft.

Rechts naast de bruggen ziet U met stippellijnen de nieuwe Willemsbrug aangegeven. Helaas werd de beslissing hiertoe genomen in plaats van ook hier tot de bouw van een tunnel

overheidsinstanties zijn toch ook niet op het achterhoofd gevallen? Zij zien toch ook dat een tunnel veel beter is dan een brug?

Duitendans

Jawel, maar... het moet ook betaald kunnen worden. Een tunnel is veel duurder, althans, in eerste instantie. Op langere termijn zal een tunnel vele voordelen boven een brug gaan opleveren, maar goed, de vele miljoenen moeten wel eerst op tafel komen.

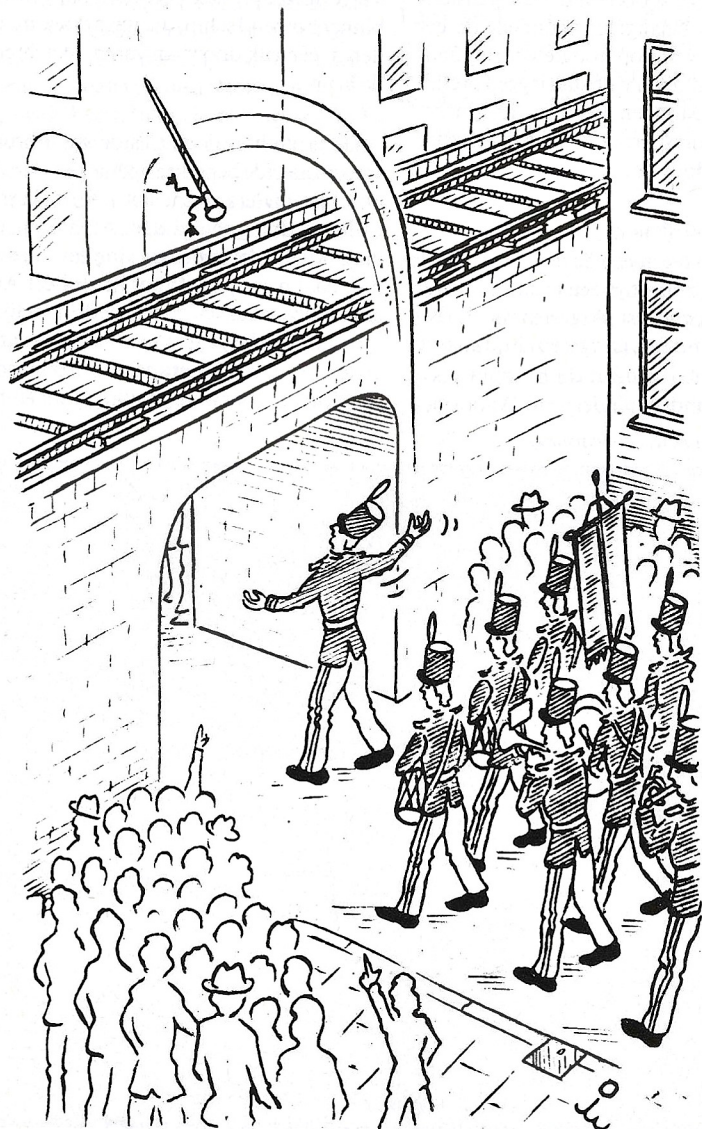
En dat moet van onze belastingcentjes gebeuren en de overheid vindt - zeer terecht - dat een zorgvuldige afweging van de besteding van ons geld noodzakelijk is. En Rotterdam is niet de enige stad met problemen. En er zijn nog andere bedrijven dan Boele, die iets van de overheid gedaan willen krijgen. En ga zo maar door.

Waar moeten de vele extra miljoenen voor een tunnel vandaan komen? Dat was het probleem waarover onze minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Financiën dan eind vorig jaar overeenstemming bereikten. Een overeenstemming, die gebaseerd is op het feit, dat de benodigde miljoenen over de vele jaren uitgesmeerd kunnen worden, omdat de tunnelbouw ongeveer 10 jaren in beslag zal nemen.

Wat de tunnelbouw gaat kosten, vraagt U? Dat is gauw gezegd: 450 miljoen voor een 4-sporige tunnel.

En wat zou vervanging van de bestaande brug door een 4-sporige brug gekost hebben, wilt U weten?

Wel, als zo'n brug, in twee fasen gebouwd (eerst 2-sporig, daarna 4-sporig), aangepast zou worden aan alle eisen van onze moderne tijd,



te besluiten! De werkzaamheden aan deze nieuwe brug zijn al in volle gang en U zult allemaal wel in Rotterdam de stukken gezien hebben die al klaar zijn. Deze nieuwe brug wordt belangrijk hoger dan de oude, maar zeeschepen kunnen er natuurlijk niet onderdoor. De lengte van de brug wordt \pm 360 meter en ze eindigt op het Noordereiland. Dat wordt voor het verkeer, dat – uit Rotterdam komend – van de nieuwe brug gebruik maakt, een wat vreemde slinger: op het Noordereiland rechtsaf en dan weer links over de Koninginnebrug (B). Als de klapbrug openstaat komt de file dus mooi op de Willemsbrug te staan. We nemen aan, dat, als er ooit eens geld beschikbaar komt om ook dit vlekje weg te werken de nieuwe Willemsbrug doorgetrokken zal worden naar de Oranjeboomstraat.

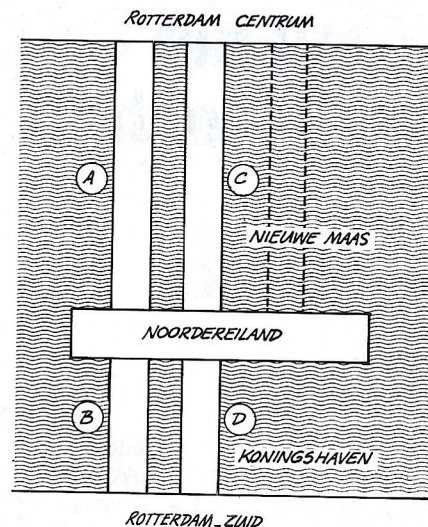
Rotterdam-Centrum overhoop

De nieuwe 4-baans spoortunnel volgt in hoofdzaak de 2-baans spoorbaan van heden. In de buurt van Station Zuid – vlakbij het Feyenoord-Stadion dus – zullen de treinen de

grond induiken, rijden onder stad en rivier door en komen weer tevoorschijn in de buurt van Pombenburg ter hoogte van het Hofplein. Daar zal de lijn linksaf buigen in de richting van het Centraal Station.

Wat er allemaal overhoop gehaald moet worden in Rotterdam is onvoorstelbaar. Dat er ook markante punten in het stadsbeeld van nu gaan verdwijnen is een gegeven, waar we aan zullen moeten wennen. Neem nou die hoge spoorbaan dwars door de stad, waaronder onder andere de rommelmarkt wordt gehouden: het gaat weg met al zijn viaducten. Voor de ouderen onder ons vormt vooral dat viaduct over de eertijds zo steendrukke Hoogstraat een nostalgische herinnering. Vroeger wisten ze te vertellen, dat de tamboer-maitre van het Korps Mariniers het huzarenstukje uithaalde om zijn maitre-stok al marcherende zo hoog op te gooien dat hij hem aan de andere kant van het viaduct weer opving.

Ja, ja, vroeger was alles mooier en beter. Maar als over tien jaar alle viaducten verdwenen zijn en het gedender van de vele treinen ver-



bannen is naar de donkere diepten van de Rotterdamse bodem, dan zullen we zeker spreken van een enorme verbetering.

Boele in ieder geval! Dat is duidel-

De eerste gepensioneerde Spaanse medewerker heet Fernandez Bazan

Fernandez Bazan was duidelijk uit zijn doen. Geen wonder. Als je negentien jaar bij Boele gewerkt hebt en je gaat dan – dank zij de vroegere uitredingsregeling – de definitieve terugreis naar Spanje aanvaarden, welnu, dat is geen kleinigheid.

Ook is het voor een eenvoudige Spaanse arbeider uit Cadiz geen kleinigheid om in de directiekamer genodigd te worden om afscheid te nemen van de directie. Dat vond hij allesbehalve gemakkelijk op die 19e december van het vorige jaar. Maar gelukkig voor hem werd hij vakkundig ter zijde gezeten door mevr. A.J. de Jonge (voor ons Annette), die hem met haar kennis van de Spaanse taal en met haar aanmoedigende glimlachjes vlotjes over de drempelvrees heen hielp.

Fernandez kwam in mei 1961 naar Boele om als klinker een beter loon te verdienen dan wat hij in Spanje kon bedingen (als daar al iets te bedingen was). Hij nam zijn intrek in het logiesgebouw en voelde zich daar tussen zijn landgenoten best op zijn gemak. Het werk op de werf beviel hem goed en och, Fernandez is een ongecompliceerde, evenwichtige man, waardoor hij zich makkelijk bij iedereen en alles aanpaste. Hij had zijn draai gauw gevonden en behield die negentien jaar lang. In het logiesgebouw ver-

wierf hij zich de laatste jaren de eretitel van opa als gevolg van zijn stijgende jaren, ook als gevolg van zijn goedmoedige aard en zeker ook als gevolg van zijn grootvaderschap over acht

kleinkinderen, die zijn vier kinderen in totaal scoorden.

Het ga hem goed!



J. Flach zette streep onder zijn aandeel in Flach-traditie

De naam Flach betekent een enorm stuk bedrijfsverbondenheid.

't Begon met Dirk Flach, die geboren werd in 1860. Hij werkte in totaal 42 jaren bij Boele. Zijn zoons Gijs en Andries maakten respectievelijk 54 en 52 jaren vol.

De zoons van Gijs, te weten Dirk (overleden in 1964), Siem en Jo scoorden resp. 48, 54 en 48 Boele-jaren. Andries leverde twee zoons voor Boele, namelijk Wout en Jan. Wout haalde 42 jaren (is met vervroegd pensioen) en Jan, de enige uit de Flach-serie die nog werkt, heeft inmiddels 44 jaar op zijn naam staan.

Dat levert de volgende optelsom:

Grootvader Dirk	42 dienstjaren
Vader Gijs + 3 Zonen	204 dienstjaren
Vader Andries + 2 Zonen	138 dienstjaren
TOTAAL	384 dienstjaren

Langzamerhand loopt deze unieke Flach-traditie ten einde. Want op 2 januari 1980 nam ijzerwerkersbaas Jo Flach in de directiekamer afscheid van directie en bedrijfsleiding en uiteraard 's avonds van zijn vele vrienden en collega's.

Herinneringen werden opgehaald, afscheidscadeaux werden overhandigd en goede wensen uitgewisseld. Waarmee weer een goede vakman van het werftoneel verdween.



Veiligheidsinstituut:

Weggooiaanstecker is levensgevaarlijk

Het Nederlands Veiligheidsinstituut in Amsterdam bepleit een onmiddellijk verbod van plastic wegwerpaanstekers.

Of dat verbod er inderdaad zal komen is de vraag, maar het pleidooi van het Veiligheidsinstituut is allerminst uit de lucht gegrepen.

De veiligheidsexperts zijn in actie gekomen naar aanleiding van ernstige ongevallen met zulke aanstekers. In Edinburgh is onlangs een spoorwegemployé om het leven gekomen, toen bij laswerkzaamheden een vonk door zijn kleding drong en zijn aanstecker raakte. Het lijkt ongelooflijk, maar de aanstecker ontplofte met zo'n kracht, dat een been werd afgerukt. De man overleed later in het ziekenhuis.

Het blijkt, dat de aanstekers – in aanraking met vuur gebracht – ware projectielen zijn. De Nationale Veiligheidsinspecteur van de Engelse regering heeft bekend gemaakt, dat een plastic weggooi-aanstecker dezelfde explosieve kracht heeft als drie staven dynamiet. Reden genoeg voor het Veiligheidsinstituut te Amsterdam om met klem het gebruik van deze aanstekers af te raden. Op de fabricage van plastic aanstekers is geen controle en er zijn nimmer deugdelijke veiligheidseisen vastgesteld.

Het beste is dus om deze aanstekers niet meer te gebruiken. Niet meer voor roken en zeker niet voor het aansteken van bijv. gasfornuizen. Want dat is helemaal levensgevaarlijk. Over snijbranders zullen we dan maar niet spreken.

Schepen in Mini

Voor de derde maal in haar nog vrij kort bestaan organiseert de „Scheepsmodelbouwvereniging Ridderkerk” een tentoonstelling van modellen, die door haar leden vervaardigd zijn. De club telt ongeveer 60 leden, waarvan ook een aantal bij ons bedrijf werkzaam is.

U moet beslist eens een kijkje op die tentoonstelling gaan nemen want het is de moeite waard. De meest uiteenlopende scheepstypen zullen er in mini te zien zijn, zoals varende, radiografisch bestuurd modellen van sleepboten, zeilschepen, binnenvaartschepen enz. Ook diegenen, wier belangstelling meer uitgaat naar de historische scheepsbouw, komen aan hun trekken. Want ook modellen van schepen uit het verleden, zoals statenjacht, driemasters en de vroeger zo veel voorkomende vissersschepen zullen geëxposeerd worden.

Verder zijn er foto's, demonstraties en niet te vergeten een informatiehoek, waar alle inlichtingen op het gebied van de modelbouw worden gegeven.

Plaats van handeling is weer onze kantine en – noteert U dat alvast – de datum is zaterdag, 22 maart 1980. De openingstijden zijn van 's morgens 10.00 uur tot 's avonds 9.00 uur.

De toegang is gratis!

Maak het elkaar toch niet zo moeilijk!

Met het stijgen van het aantal auto's, dat onze vaderlandse wegen berijdt, is ook de parkeernood gestegen. Voor velen is de vraag „hoe raak ik mijn auto kwijt?” een dagelijks terugkerend probleem.

Ook bij Boele wordt het steeds moeilijker. Ondanks de grote parkeerverruiming, die de laatste jaren werd verwezenlijkt, is het vaak tobben om een plaatsje te bemachtigen.

Helaas wordt er vaak ondoordacht (of zelfzuchtig?) geparkeerd. Enkele voorbeelden van hoe moeilijk we het elkaar soms maken ziet U op bijgaande foto's, die op of vlakbij het grote parkeerterrein werden gemaakt. Zo maar op een willekeurige dag. 't Is altijd raak, want elke dag opnieuw wordt tegen regels van wellevendheid gezondigd. Vaak omdat men er niet bij denkt.

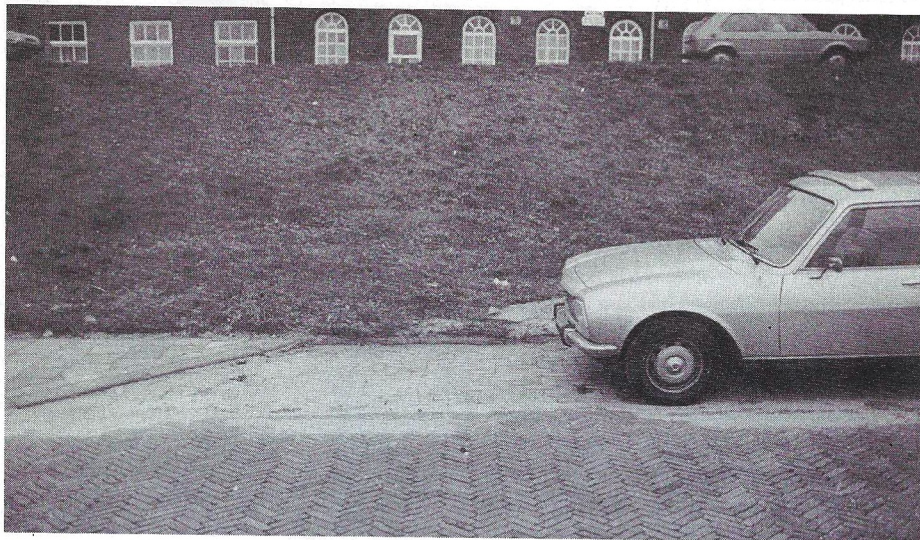


De ruimte tussen de auto's is vaak heel groot. Helaas net niet groot genoeg om een ander er tussen te laten. En zo gaat elke dag opnieuw parkeerruimte onnodig verloren.



Het begin van een rij. Eén auto neemt de plaats in van bijna drie!

Niet doorrijden tot het einde van de parkeerkolom. Welnee, een ander moet maar zien hoe hij zijn auto kwijtraakt.



Personalia

JUBILEA: 25 jaar

- 30- 3 E.R. Leiwaka-
bessy
4- 4 L. Huizer
4- 4 W.J. Schippers
5- 4 B.A. Munter
12- 4 D. van der Wilt
14- 4 F.C. Dezentje
16- 4 J.L. Bijl
- electrisch lasser
constructeur
voorman bankwerkers
reparatie ijzerwerker
reparatie bankwerker
reparatie bankwerker
chef tekenkamer
machinebouw

JUBILEA: 40 jaar

- 18- 3 C. Advokaat
8- 4 G. de Bes
- werkopnemer/
calculator
werkvoorbereider/
calculator

IN DIENST GETREDEN ZIJN:

- 3-12 J.A. Vredendregt
3-12 A.W. van
Lobbereg
17-12 J.B. Meijering
17-12 M. Alvarez
Montes
1- 1 mevr. S.M. de
Vlaming-Kruidenier
1- 1 G. van Turnhout
7- 1 L.A.M.
Tjin-Asjoe
7- 1 J.A. Tupan
7- 1 R. van Haagen
7- 1 A.C. Quartel
14- 1 H.L. van
Schelven
14- 1 J.M. Schaduw
14- 1 P. Huizer
- hellingschipper
administratief
medewerker
comm. afd. rep.
hellingschipper
electrisch lasser
verpleegkundige
bouwkundig opzichter
aankomend scheeps-
metaalbewerker
aankomend electrisch
lasser
aankomend electrisch
lasser
aankomend scheeps-
metaalbewerker
ijzerwerker
electrisch lasser
aankomend electrisch
lasser

TERUG UIT MILITAIRE DIENST:

- 7- 1 H. de Best
ijzerwerker

UIT DIENST GETREDEN ZIJN:

- 14-12 O.P. Tutuarima
14-12 A.R. Huwae
14-12 J.C. Lainsam-
putty
14-12 G.H. Groenen-
dijk
26-12 R. van der Poel
31-12 W.J. Vermaas
31-12 P. de Wijer
31-12 mevr. C.M.
Fröling-Bijkerk
- electrisch lasser
electrisch lasser
electrisch lasser
bankwerker
reparatie ijzerwerker
weropnemer
weropnemer/
calculator
secretaresse

- 31-12 mevr. T. de Jong-
Batenburg
18- 1 J.E. Zwiers
21- 1 F.H. Haaksema
- adm. medewerkster
salarisadministratie
koperslager
mallenmaker/
afschrijver

VOOR 1e OEFENING NAAR MILITAIRE DIENST:

- 4- 1 P.J.C. Oosthoek
8- 1 G. Keuvelaar
- ijzerwerker
electrisch lasser

OVERGEPLAATST NAAR D. v.d. WETERING:

- 25- 1 A. Feenstra
reparatie ijzerwerker

GEPENSIONEERD:

- 7-12 L. van der Blom
electrisch lasser

VRIJWILLIG VERVROEGD UITGETREDEN:

- 31-12 J. Flach
31-12 F. Fernandez
Bazan
- ijzerwerkersbaas
klinker

VERVROEGD GEPENSIONEERD:

- 31-12 S. Sernandez
Quiroga
electriëen

GEBOREN:

- 3-12 Marco, zoon van dhr. en mevr. J. van
Diggelen-den Haan
9-12 Roald Sebastian, zoon van dhr. en mevr.
A.L. Blokland-Pettersen
16-12 Patricia, dochter van dhr. en mevr. J.A.
Gonzalez Diaz-Fernandez Bernal
27-12 Martijn, zoon van dhr. en mevr. P. Kwak-
de Haan
1- 1 Sergio Manuel, zoon van dhr. en mevr. A.
Fernandez Aragon-Oliva Dionisio
5- 1 Urias Javier, zoon van dhr. en mevr. M.A.
Santos Crespo-Bakker
6- 1 Sabrina Hazina, dochter van dhr. en mevr.
M.G. Jahangier-Ghadoen
10- 1 Ilona Arentje Annetje, dochter van dhr. en
mevr. A.J. Stroomberg-Admiraal
14- 1 Irene Elisabeth, dochter van dhr. en mevr.
B.B. Haaksema Leijdekkers
18- 1 Ramona, dochter van dhr. en mevr. W. den
Breejen-Moerkerken

HUWELIJK:

- 7-12 dhr. A. Snijders met mej. J. Dammers
19-12 dhr. G.B. de Sterke met mej. J.E. de Jong
20-12 dhr. J. Hulstaert met mej. D. Boelrijk
21-12 dhr. K. Verduyn met mej. J. van Buren
21-12 mej. A. de Jong met dhr. J. van der Laan
28-12 dhr. F. van Rees met mej. M. Bakker

IN MEMORIAM

Op de leeftijd van 68 jaar overleed op 23 december 1979 de heer

H. KOOIMAN

Na een dienstverband van 49 jaar, hij was laatstelijk als materiaalbeheerder werkzaam, werd hij op 24 september 1976 gepensioneerd.

Op 23 januari 1980 overleed op 83-jarige leeftijd de heer

A.A. VERKAJK

Na een dienstverband van 53 jaar bij Gebr. Pot werd hij op 24 januari 1962 gepensioneerd.

Gedurende een zeer groot aantal jaren gaven zij hun beste krachten aan het bedrijf.

Mogen hun familieleden de kracht vinden het verlies van hun dierbaren te kunnen dragen.

D. v.d. Wetering B.V.

IN DIENST GETREDEN IS:

- 6-12 H. van der Poel
magazijnbediende

VERVROEGD GEPENSIONEERD:

- 30-11 J.T. de Boer
buiten bankwerker

OVERGEKOMEN VAN BOELE B.V.:

- 28- 1 A. Feenstra
Kras ijzerwerker