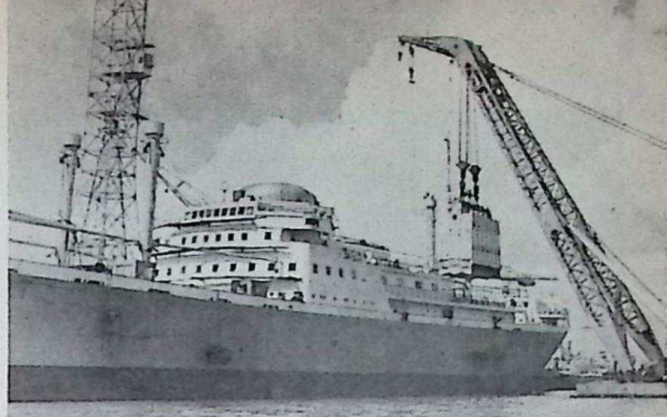


Boele - nieuws

MAANDBLAD VOOR HET PERSONEEL

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

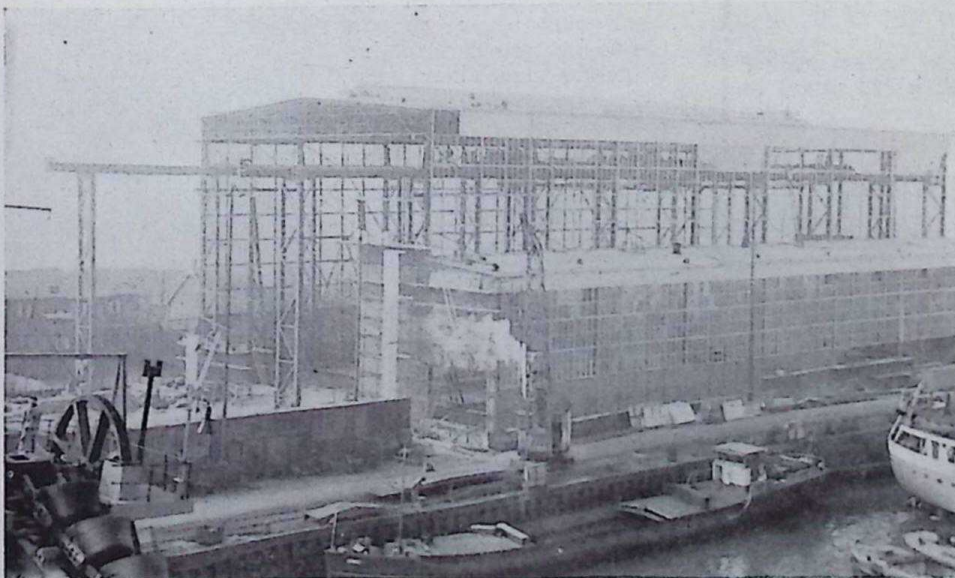


BEDRIJFSNIEUWS

De nieuwe lasloods

Op 1 juni 1955 werd door burgemeester Nieuwenhuizen de eerste paal geslagen voor onze nieuwe lasloods. Het was de eerste van de 160 pijlers, die dit enorme bouwwerk moeten dragen.

Palen, van elk 9000 kilo, met ijzer doorvlochten beton, die met hun volle lengte van 20 meter de grond in werden gedreven tot op de zandplaat. Dit ging overigens niet van een leien dakje, en opzichter Leeftang heeft er menige grijze haar aan overgehouden. Want ondanks de nauwkeurige metingen, bleek de diepte van de zandplaat grilliger te verlopen dan verwacht was. Dat betekende dat diverse paalkoppen zo'n meter of twee boven de grond bleven uitsteken, en met geen mogelijkheid meer dieper wilden zakken. Stuk hakken was de enige oplossing. Dat deze „koppensnelierij” heel wat kopzorgen gaf, kunt U zich wel voorstellen. Want uit hoofde van hun taak boden deze harde koppen, koppig weerstand tegen deze onthoofding. Het verdere verloop van de werkzaamheden, gaf tot op heden niet méér moeilijkheden, dan bij een dergelijk object gebruikelijk is. Overigens zijn dat er dan nog heel wat. Daar weet onze onderhoudschef Verzendaal, bouwkundige Versluis (met rechterhand Van Gent) en opzichter Leeftang over mee te praten.



Maar gelukkig zijn die niet voor één gaatje te vangen.

Inmiddels begint de lasloods dan toch al aardig uit de kluiten te schieten, en beheerst thans het gehele beeld van het Westelijk terreingedeelte. De buitenkant van het gebouw nadert zo langzaam aan zijn voltooiing. Wel moeten er, terwijl ik dit schrijf, nog een „paar” ruiten ingezet worden. Nu ja, een „paar”, dat betekent toch nog altijd een paar honderd. Schrikt U van dit aantal? Wist U dan niet dat er totaal bijna 3000 ruiten in komen? En wat dacht U dan wel van zo'n dikke 2000 vierkante meter „vloerbedekking” van samengelaste hoekijzer „matten”? En al die „matten” moeten zuiver in één horizontaal vlak worden afgesteld. Een secuur karweitje dus. Maar als ze er eenmaal liggen, dan blijven ze liggen, schoonmaak of geen schoonmaak. Alleen die ruiten, dat wordt straks 'n probleem. Daar moet toch wel van tijd tot tijd de spons over. Dat alleen is al een heel karwei. Stel je voor. Vrijdagmorgens „even” de buitenboel doen. 3000 ruiten sponsen en zemen (zonder strepen).

Nu ligt het niet in de bedoeling, U in dit artikel een uitvoerige beschrijving te geven. Dat wordt onderwerp van een volgend artikel. Wel wil ik U nog even zeggen, dat niet alleen de buitenkant, maar ook de installatie van het gebouw, het inwendige, nog veel werk meebrengt.

Denkt U maar eens aan de voorzieningen voor: stroomtoevoer voor de lasapparatuur verlichting van het gebouw

- verwarming
- ventilatie (afzuiging van de lasdampen)
- persluchtaansluitingen voor pneumatische gereedschappen
- hijsinstallaties (voor „vrachtjes” tot 40.000 kilo)

deuren, die de meest omvangrijke secties kunnen doorlaten enz. enz.

U ziet dat er nog wel een en ander aan vastzit.

Nu is dat alleen de technische kant van deze bouwerij, die U laat zien hoe we de lasloods bouwen. Minstens even belangrijk is echter de vraag waarom bouwen we een lasloods en welke invloed heeft dit op de gang van zaken in ons bedrijf. Ook hierover hopen wij in enige volgende artikelen iets meer te kunnen vertellen.

deBr.

SCHEEPSBOUW (III)

In het vorig artikel over de Scheepsbouw hebben wij de foto's gezien van de kielgang en de zijbalken, die naast de kielgang aan beide zijden geplaatst waren en die dienst zouden doen om de vlaksecties op te leggen.

Mocht ik U in ons vorige maandblad uiteen zetten dat de kielplaat de middelste plaat is van de bodem van het schip en op deze plaat in het midden het hart van het schip in lengte geschrapt is, thans gaan wij verder en gaan wij in de hierna volgende artikelen spreken over de stuurboord- en bakboordkant van het schip.

De stuurboord zijde is de rechter helft van het schip en de bakboord zijde is de linker helft van het schip, als men achter op het schip staande naar de voorsteven kijkt.

Op foto No. 1 kunnen wij de vlaksecties zien liggen aan S.B. en B.B. zijde welke door dwarsnaden onderling aan elkaar gelast zijn en in een langsnaad met de kielgang verbonden is.

Op foto No. 2 zien wij de lasser Huib v. d. Spoel bezig om zo'n dwarsnaad te spalken met de zogenaamde lasbruggen die dienst doen om de vervormingen die optreden tijdens het lassen tegen te gaan; in zijn handen heeft hij een boutentol, die de moeren op de bouten mechanisch aanzet. Deze tol wordt door samengeperste lucht (6 atmosfeer) aangedreven Nadat het stuik afgesteld is wordt een begin gemaakt met lassen. Na het lassen van de naad worden de bruggen verwijderd en wordt de las aan een zijde uitgroefd. Dit gebeurt door een pneumatische hamer (revolver genaamd).

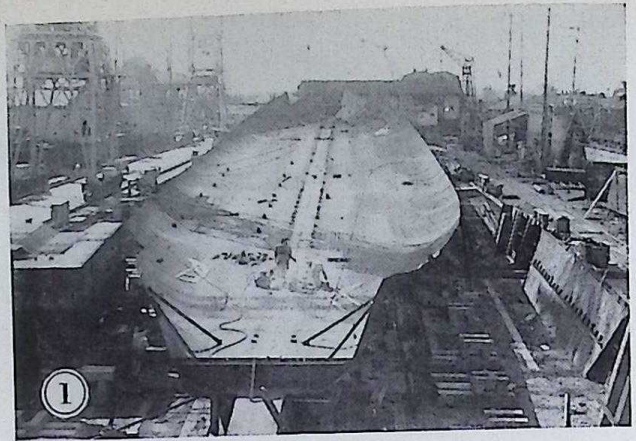
Op foto No. 3 ziet U de hakker Niemeyer bezig zo'n dwarsnaad uit te groeven waarna de tegenlas gelegd kan worden en het stuik klaar is.

Ook konden wij de vorige maal lezen waar een dubbele bodem voor diende. Foto No. 4 laat U zien het voorste gedeelte van de dubbele bodem op het vlak geplaatst.

De aanbouwers zijn bezig de secties onderling op maat af te stellen hetgeen een grote mate van nauwkeurigheid vereist. Als de dubbele bodem niet zuiver afgesteld zou worden, dan brengt dit grote narigheden met zich mede bij de verdere bouw van het schip.

De secties worden zuiver recht gelegd doordat ook op de dubbele bodem secties hart schip geschrapt staat en hier in lengte richting de stalen lijn, die ook gebruikt werd om de kielgang recht af te stellen, gespannen wordt.

Een eerste vereiste is dat de dubbele bodem zuiver op lengte is en dat deze zuiver vlak blijft zowel in lengte als in dwarsrichting.



Zou een dubbele bodem in lengte richting hol worden dan zou dit grote narigheden geven bij het afstellen der huid secties. Dit wordt tijdens de bouw voortdurend gecontroleerd door het plaatsen van zichten onder het vlak. Dit zijn stalen plaatjes met een lichtspleet van $\pm 1\frac{1}{2}$ mm. die op diverse punten onder het schip vlak naast de kielgang geplaatst worden.

Aan het eind van de zichten wordt een zicht geplaatst met een elektrische bol in een bakje er achter. Staan alle spleten van de zichten b.v. 16 cm. uit de vlakplaat dan kunnen wij van voor tot achter over de gehele lengte de lamp van de achterste zicht door de spleten zien branden. Dit bewijst dan dat het vlak met de bodem zuiver vlak liggen. Dwars over worden de secties met een slangenwaterpas nagekeken en zo zuiver mogelijk afgesteld.

Naderhand als de dwarsschotten geplaatst worden met de huid en deksecties wordt er gelood, want op het schot en het dek staat ook hart schip geschrapt.

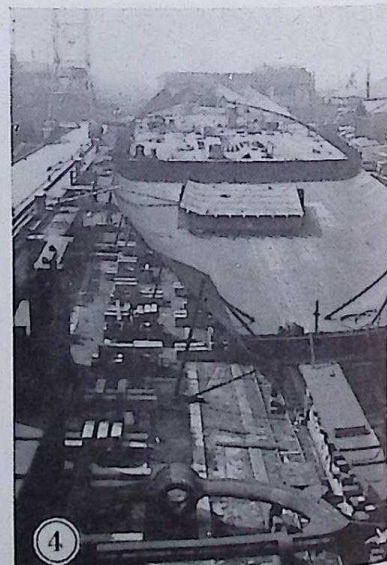
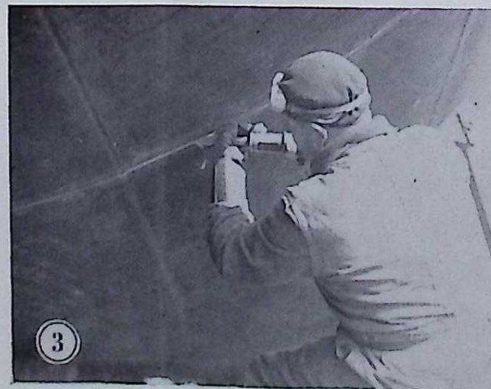
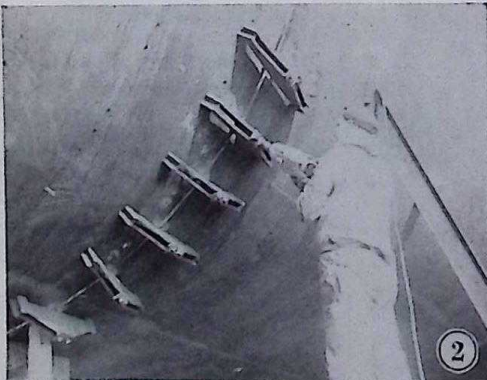
Het loden geschiedt door middel van een draad waar aan het eind een stukje rond koper bevestigd is met een punt.

Als men vanaf de bovenkant van het schot op hart schip het schietlood laat zakken dan moet dit op de dubbele bodem wederom op hart schip uitkomen.

Tot zover de bouw.

Een volgende maal zal ik trachten U ook een kijkje te laten nemen in de scheepsbouwloods en het werk wat daar gebeurt toe te lichten. Dus tot het volgende blad maar weer.

G. v. d. St.



De postzegelclub

Enigszins geraakt door de schimpscheuten, die de postzegelverzamelaars onder ons personeel, op het bedrijf hebben te verduren, willen zij als jongste telgen van de personeelsvereniging U eens wat over hun liefhebberij vertellen.

Wat zien wij aan een postzegel, waarom verzamelen wij en hoe? Wat is een postzegel? Kortweg een plaatje, al of niet getand, het geeft het land van herkomst aan, de prijs van aankoop en soms het speciale doel waarvoor hij is uitgegeven: kinderzegels, herdenkingen enz. We kunnen bijvoorbeeld verzamelen alle zegels tot nu toe door een bepaald land uitgegeven, dit is echter al een hele verscheidenheid, gewone frankeerzegels, herdenkingszegels, kinderzegels, luchtpostzegels enz. En dit gaat in vele landen al een 100 jaar zo, Nederland bijv. kent de postzegel sedert 1852.

In de zegels zelf onderscheiden we weer talrijke variaties in type en tandingen. Zegels met afwijkingen zijn natuurlijk zeldzaam waardoor de waarde stijgt. Zo'n waarde is uiteraard betrekkelijk, een complete verzameling is meer waard dan de afzonderlijke zegels. Maar voor een verzamelaar is een enkel ontbrekend zegel weer net zo veel waard „als de gek er voor geeft”.

Nu zijn er mensen die sparen een speciaal type postzegel en zien hier uit tot een geheel vel te komen. Met dit vel bedoelen wij het papier waarop 50 of 100 dezelfde zegels zijn gedrukt en uiteindelijk afzonderlijk verkocht.

Het verzamelen is al heel oud en al vroeg was er dus ook belangstelling voor de vervaardiging. Nauwkeurige beschrijvingen bij de vervaardiging van deze vellen gemaakt, zijn daardoor bewaard gebleven. De onderlinge afwijkingen in deze 50 of 100 zegels zijn te beschouwen als kleine menselijke foutjes van de graveur, die naast en onder elkaar 50 of 100 maal dezelfde beeltenis moest graveren, veelal op zink, de foutjes komen dus steeds op dezelfde plaatsen voor.

Een verzamelaar kan dus heel lang moeten zoeken naar een exemplaar. Dan nog een volgende moeilijkheid, bij het begin van het postzegel gebruik in de vorige eeuw waren deze zegels nog niet geperforeerd, van gaatjes voorzien om het afscheuren te vergemakkelijken. Zij werden met de schaar of met een mes uit het vel geknipt of gesneden. Hierdoor zijn natuurlijk ook weer onregelmatigheden veroorzaakt. De waarde van die eerste zegels hangt dan ook veelal af van de randbreedte en de stempeling. Ongestempeld zijn zij weer meer waard, met 4 stuks

Op 23 mei jl. is nog zeer onverwacht overleden

J. A. EEKHOF

in de ouderdom van 41 jaar.

Eekhof was sedert 24 maart 1947 bij ons werkzaam als elektrisch lasser.

Wij gedenken Eekhof als een voortreffelijke medewerker, die bij allen, zowel chefs als collega's in hoog aanzien stond.

Zaterdag, 26 mei, hebben enkelen van ons Eekhof de laatste eer bewezen.

Ons medeleven gaat hierbij uit naar zijn echtgenote en zijn twee nog jonge kinderen.



op een rij of een blok van 4 zegels of meer, zijn weer hoger in prijs. Komen die eerste zegels nog op de oorspronkelijke brief voor dan voelt U wel dat dit voor een verzamelaar van grote waarde kan zijn.

De oudste zegels van ons land zijn niet zo erg duur, daar gedurende vele jaren zegels van dezelfde beeltenis zijn uitgegeven. Tot aan 1867 zijn er ongeveer 6.000.000 verkocht. Vele zegels zijn natuurlijk verloren gegaan, maar ook buiten de verzamelingen zullen er nog wel zijn. Op de minnebrieven van Uw betovergrootouders misschien? Wij houden ons aanbevolen. Op elke postzegel komt een beeld of beeltenis voor, nu kunnen we ook zo verzamelen dat wij aan dit beeld bijzondere aandacht gaan besteden. Dan krijgen wij de beeldverzamelingen, bijvoorbeeld van alle mogelijke landen dooreen, de staatshoofden in 1852, of 1853.

Zo kunnen verzamelingen een stuk wereldgeschiedenis vormen. Ook weer mogelijk is, het verzamelen van zegels met dieren er op, dan krijgen we te zien welke dieren in bepaalde landen voorkomen, en gaat U maar verder verdelen: zoogdieren, herkauwers, roofdieren, insecten, reptielen, vissen, dit alles komt voor.

Ook mensen en hun ambacht, kunst, sport, natuurschoon, vliegtuigen, de spoorwegen, er zijn legio mogelijkheden.

In onze jonge vereniging zijn gevorderde en beginnende verzamelaars, hun zegelbezit loopt van waardevolle tot de meest voorkomende en dus niet waardevolle, uiteen. Nu zijn er onder de lezers van dit blad ongetwijfeld mensen die vroeger ook eens zo'n bevestiging hebben gehad en liggen hier of daar nog wat vergeten exemplaren. Stelt U die dan beschikbaar voor onze leden, zij kunnen van de door U ter zijde geschoven zegels veel plezier beleven. Wat zij niet kunnen gebruiken, is voor de jeugdleden straks weer van belang.

Wilt U wat weten, heeft U belangstelling, praat eens met het bestuur. Wij komen normaal de derde maandag van de maand bij elkaar, nu is echter de eerstvolgende vergadering 28 mei a.s.

Wij hebben dan een spreker met als onderwerp: Wat te verzamelen nieuw of gebruikt?

De secretaris,
J. Nieuwstad.



T. BUITENDIJK

28 april 1956 — 50 jaar

Weinigen die niet weten wie Teun Buitendijk is. Je kunt hem dan ook niet gemakkelijk over het hoofd zien. Een kerel als een boom, met klompen als roeiboten, een ketelpak als één olievlek en een ongelofelijk vette schipperspet. En daarbij de rustige en onverstoorbare loop van een stoomwals.

Dat is Teun. Zijn vader was „plater” *) bij Boele (een prima vakman) en zo kwam de 13-jarige Teun ook in ons bedrijf. Om te beginnen bij klinkersbaas Sparreboom, maar later als ijzerwerkersmaat van Levinus Remus. Die had van de oersterke Teun veel gemak, want die kantelde in zijn eentje een zware plaat, waar 4 „gewone” mannen een kluif aan hadden.

Maar ook buiten zijn werk, kwam zijn lichaamskracht wel eens van pas. Want de jongens van Slikkerveer vonden het niet zo leuk als een Bolnesser wat al te vriendelijk deed tegen een Slikkerveers meisje. Die werd dan nogal hardhandig „onder de bomen door” teruggebracht **). Maar aan Teun hadden ze een zware dobber. Vraag dat maar eens aan zijn jeugdvriend Jopie Leuvekamp. Zijn werkzaamheden als hellingbediende bij voorman Ipskamp begonnen pas nadat de oude reparatiehelling geëlectriceerd werd. Dat wil zeggen, dat vóór die tijd, de schepen met handkracht op de helling moesten worden getrokken. Met 4 man aan elke lier, én maar draaien. Meestal een halve dag, maar als het een grote raderboot was, ook wel eens 1½ dag lang. En als het erg warm was, een glas bier tussendoor voor smering. Dat is nu wel een stuk gemakkelijker geworden, maar tóch vraagt het werk op de helling nog steeds „potige” kerels. En Teun, 63 jaar oud, staat nog steeds zijn mannetje. Alleen dat kruipen onder die schepen, dat gaat hem niet

zó vlot meer af. Maar overigens gaat het nog best. Vroeger moest je nog wel eens vaak met 3 man staan sjorren aan een „potvijs” om een schip op blokken te zetten, maar nu zit je op je dooie akkertje met een hydraulisch pompje de zaak op te vijzelen. Alleen dat vette ketelpak, dat zal altijd wel zo blijven, want bij het hellingwerk zit je nu eenmaal voortdurend in olie, vet en teer. Maar dat vindt Teun ook niet prettig. Kom hem maar eens zondags tegen op de Boezemkade, piekfijn in de kleren, schoongewassen en gladgeschoren. Dan voelt hij zich ook heel wat lekkerder.

Tot nog toe is Teun steeds vrijgezel gebleven, maar sinds de dood van zijn vader voelt hij zich wat eenzaam. Maar nu heeft hij een prima huishoudster die hem goed verzorgt. En volgens Teun begint het leven eigenlijk pas goed als je 60 bent. En dat kan hij zeggen, want niet alleen heeft hij nu evenals zijn vader 50 jaar bij Boele gewerkt, hij is ook van plan, net als zijn vader 90 jaar te worden. En daarmee wensen wij hem veel succes.

*) „Plater” was de man, die de scheepsplaten met grote hamers in de juiste ronde vorm sloeg, hetgeen niet alleen grote lichaamskracht, maar ook veel ervaring en kijk op het materiaal vereiste. Tegenwoordig wordt dat gedaan met de „drukkers”.

**) In de vroegere tijd was de dijk tussen de werf van Schram en Slikkerveer aan beide kanten begroeid met bomen, zodat je tussen Slikkerveer en Bolnes „onder de bomen” door moest.

☆



T. VAN BOSCH

16 april 1956 — 40 jaar

Triphon van Bosch werd geboren in Rupelmonde, onder de rook van Antwerpen. In een gezin met 16

Jubilarissen

spruiten is ieder frankske welkom, zodat Triphon al op zijn 6e jaar in een touwslagerij ging werken. Met zijn 12e jaar ging hij varen en dit was dan zijn eerste kennismaking met schepen en water. En ook niet zijn laatste. Met hard werken kwam hij zo ver, dat hij tenslotte op een eigen scheepje een goede boterham verdiende. De oorlog 1914-1918 gooide echter roet in het eten, en via een interneringskamp in Har-derwijk kwam hij tenslotte in 1916 in ons bedrijf als ijzerwerker.

Het is ondoenlijk te beschrijven wat „Boske” sindsdien in ons bedrijf heeft gedaan. Bij Dirk Verkayk in het electrisch bedrijf om voor de motoren te zorgen, het onderhoud van de bokkenpalen, chauffeur van de Directie, schipper op het jacht, eten koken voor de nachtploegen, werkzoeken, werkzaamheden op de villa, enz. enz. Maar wát het ook was, hij deed het met plezier en met liefde voor het bedrijf.

Met weemoed denkt hij nog vaak terug aan die „Bokkepalen” waarmee we vóór de komst van de torenkranen, de materialen aan boord hesen. Jarenlang waren dat zijn troetelkinderen, en om de haverklap zat hij boven in de 38 meter hoge palen als de draden onklaar waren geraakt. En na elke klimpartij van „Boske” bleek er dan wel weer reparatiewerk te zijn, was het niet voor Van Loenen met zijn gereedschapmakerij, dan was het wel voor Kees Slaa, in de timmerloods.

En nóg is hij onvermoeibaar en altijd bezig, al klimt hij dan niet meer in hoge palen. Maar vertellen over die tijd dat doet hij graag. Hij weet nog heel goed, hoe hij eens met Ir. Capelle bij Vreeswijk in het ijskoude water dook, om een staaldraad uit de schroef van de „Hans” te peuteren die het werk stagneerde.

Nee, duiken doet hij ook niet meer. Zijn werk is niet zo spectaculair meer als vroeger. Maar wie achter de schermen heeft gezien, weet, dat „Boske” nog steeds onvermoeibaar zijn toewijding en liefde geeft aan ons bedrijf, waarmee hij vergroeid is. En wel heel in het bijzonder aan de familie Boele, waarvan hij lief en leed van zeer nabij heeft meegemaakt.

Wij wensen Boske, en zijn vrouw (die hem steeds een trouwe steun was) nog vele jaren in goede gezondheid toe, en hopen dat hij nog lang zijn werk „achter de schermen” zal kunnen verrichten.



A. RIETSCHOTEN
Gereedschapmagazijnmeester
8 Mei 1956 — 40 jaar

Dat van Rietschoten nog eens zijn 40-jarig jubileum bij Boele zou vieren, daar zag het aanvankelijk toch echt niet naar uit. Want zijn eerste baas, tuinder Scheurwater hield hem niet langer dan een jaar. Want Aart at meer op aan appels, dan zijn baas aan hem verdiende. En dat kan nu eenmaal niet. Zo kwam hij op zijn veertiende jaar bij Boele, in het minder eetbare werk. Nagels heten bij klinkersbaas J. v. d. Berg („Jan de Aal”). Van 's morgens 6 uur, dat hij zijn eerste nagels al roodgloeiend moest hebben, tot 's avonds 6 uur. Het waren lange werkdagen. Hij verdiende 16½ cent per uur, en als hij de hele week goed zijn best had gedaan een pakje sigaretten van de baas extra. Maar owé als er wat gehaperd had, dan kreeg hij een ander „extraatje” waar hij minder gek op was. Na 3 jaar nagel heten, werd hij hulpijzerwerker bij de bazen Meuselaar en Rijdsdijk, in de tijd dat de „Signe” en de „Noord Brabant” op stapel stonden, (bouwnummers 114 en 115). Achtereenvolgens werd Aart toen ijzerwerker

in het „oude werk”, daarna in het „nieuwe werk” onder baas De Jong („de sneltrein”), en werd in 1932 onder baas Sterkenburg aan de drukker geplaatst. Kort voor de oorlog vervolgde hij zijn loopbaan in het gereedschapmagazijn bij A. Schop. Dat stond toen nog op de lasvloer tussen het huidige compressorgebouw en bazenkantoor, samen met onderhoudsdienst en elektrisch bedrijf. Begin 1951 werd dit magazijn door een explosie verwoest. Dit betekende echter niet het einde van Aarts magazijn carrière. Hij werd magazijnmeester van een nieuw gereedschapsmagazijn, waarin hij tot op heden met veel ambitie en accuratesse zorgt voor de uitgifte, en verantwoording van de vele werfgereedschappen. We wensen hem nog vele jaren in goede gezondheid toe.



P. RIJSDIJK
25 April 1956 — 40 jaar

Op 25 april j.l. herdacht Piet Rijdsdijk de dag, dat hij vóór 40 jaar als jongeling van 12 jaar bij Boele in dienst trad. Nu was dat niet zo verwonderlijk, want vader Rijdsdijk wist heus wel waar hij zijn zoon naar toe stuurde. Hij was niet voor

niets baas in de Scheepsbouw en wist dus drommels goed wat er te koop was.

Piet begon als hulpje in het magazijn bij Gijs Koedood. Of liever magazijn„tje”, want vergeleken bij ons huidige Centraalmagazijn was het maar heel klein. Even klein was zijn uurloon, namelijk 3 cent per uur. Hoewel, daar kwam dan nog een toeslag bij van een ½ cent, omdat hij geen tariefgeld verdiende. Nu is 3½ cent per uur niet veel, maar in die tijd kon je toch voor 5 cent al een heel goed pakje sigaretten kopen en probeer dat vandaag de dag maar eens.

Vlak naast het magazijn lag destijds de koperslagerij, zo tussen smederij en magazijn in. Koperslagersbaas Piet had wel zin in dat „buurjongetje” en zo kwam Piet Rijdsdijk na 1½ jaar magazijn-dienst in het Koperslagersvak. Van 's morgens 7 tot 's avonds 6 uur in de praktijk als maatje en dan 's avonds nog tekenschool. Dat was de leerschool die Piet Rijdsdijk maakte tot de vakbekwame koperslager die hij thans is.

En wat Piet na zijn werk het liefste doet? Het huis en de tuin op orde houden, wat knutselen en dan niet te vergeten zijn kleinkinderen verwennen. Al moet hij daarvoor op de fiets naar Nieuwerkerk. Zijn zoon Gerrit kan hij zonder fiets bereiken, want die staat overdag in onze bankwerkerij, ook al weer 14 jaar bij Boele. Die gaat hard zijn vader achterna. En dan zijn broer Arie, óók in de Machinefabriek en ook al 38 dienstjaren. Die komt dus bij leven en welzijn over 2 jaar in het Boele Nieuws.

Ja, Baas Rijdsdijk heeft wel voor goede opvolgers gezorgd, en we zijn hem er nog dankbaar voor.

We hopen Piet Rijdsdijk nog vele jaren in goede gezondheid op zijn plaats in de Koperslagerij aan te treffen.

BRANDWEER-ACTIVITEIT:

Wie zes maal de fabrieksfluit hoort
Die weet direct: Weer brand aan boord,
Op het terrein of waar dan ook
En ijp'rig speurt men naar de rook,
Die d' onheilsplaats wellicht verraad
Waar vuur en vlam omgeving schaad.
De brandweerlieden snellen aan
Om weer een brand te lijf te gaan.
Om een product van 's mensen hand
Te sparen voor een felle brand.
De maand april heeft, wel geteld,
Drie maal een brandalarm gemeld.
De „Bessa” - „Stugard” en de „Lind”
Werden bijna het „rekeningkind”.
Maar onze brandweer, steeds op post,
Had dit weer spoedig opgelost.
Zij doofden snel de vlammenzee
En spaarden daar drie schepen mee.



MANNENKOOR

Dinsdag 24 april herdacht „Boele's Mannenkoor” zijn 25 jarig bestaan, hetgeen wij feestelijk vierden op vrijdag 27 april in de cantine van Gebr. Pot te Bolnes, met medewerking van de Heer Leen Meuzelaar. De voorzitter opende de feestavond met een gedicht van elke zanger apart.

Daarna werden de heren T. Ringlever, A. Saly en P. Ouwens, gefeliciteerd met hun resp. 25- en 20-jarig lidmaatschap, hetgeen vergezeld ging van een kist sigaren.

Verder werden er gedurende de avond spelletjes ten beste gegeven en enkele nummers ten gehore gebracht, waarna het al gauw weer tijd was om naar bed te gaan.

Na afloop dankte de voorzitter de vrouwen van enkele der leden voor hun spontane hulp bij het rondnemen van de koffie.

Intern transport

Een schip als bijvoorbeeld „Straat Cook” weegt kant en klaar ± 4 miljoen kg. Dat is niet weinig en dat is er ook niet vanzelf tegen aangewaaid. Al die 4 miljoen kg. zijn in ons bedrijf aangevoerd in centraal magazijn, ijzeropslagplaats, houtloods, pijpenloods, enz.

Vandaar uit hebben ze vaak nog een lange weg door ons bedrijf afgelegd van de ene afdeling naar de andere, totdat ze op hun definitieve plaats van bestemming aan het schip zijn aangekomen. Al die verplaatsingen van dat materiaal in ons bedrijf noemen wij „Intern Transport”. En dat transport moet op de juiste tijd gebeuren, anders moet er gewacht worden. En wachten kost tijd en geld, en is voor iedereen erg vervelend. Om dat nu zoveel mogelijk te voorkomen, heeft de Directie besloten één persoon verantwoordelijk te stellen voor het gehele interne transport, een transportchef.

Op het mededelingenbord heeft U kunnen lezen dat de Heer J. Schotanus hiervoor werd aangewezen. Denk nu niet, dat alles de volgende week gesmeerd gaat, dat U altijd binnen een minuut met een werf-auto kunt meerijden, en dat er direct een transport-

ploeg voor U klaar staat. Geen mens die dit in een handomdraai kan klaar spelen, tenzij het een wondermens is. En dat is de nieuwe transportchef per se niet.

En alléén speelt hij het zeker niet klaar. Iedereen die met transport te maken heeft, zal hieraan moeten medewerken, van transporteur tot kraanmachinist, van chauffeur tot aanpikker, en ook alle „klanten” van de transportdienst.

Medewerken kunt U op de volgende manieren:

1. door zo vroegtijdig mogelijk aan de transportchef op te geven wanneer U iets te transporteren heeft en niet tot het laatste ogenblik hiermee te wachten.
2. door niet te eisen dat de werfauto U als een taxi voor de deur aflevert. De chauffeurs zullen U als het kan, zo veel mogelijk terwille zijn, maar zij moeten zich nu eenmaal houden aan hun instructies.
3. door klachten en wensen over het transport rechtstreeks aan de transportchef bekend te maken.
4. door voorstellen of ideeën die tot verbetering van het interne transport kunnen leiden aan de transportchef op te geven, of via de ideeënbus in te dienen.

VERSLAG IDEEËNCOMMISSIE

VERGADERING VAN 18 MEI 1956

Idee No. 204. Het maken van een hangstelling voor ruimtrappen. Dit idee is goed en zal in praktijk worden gebracht. Beloning f 10,—.

Idee No. 205. Anoniem 24682. Voorstel de putglazen van laslampen te vervangen door plastic. Plastic wordt hiervoor niet gebruikt daar de spanning in spuitgietswerk zodanig is, dat het evenals glas zal springen. Tevens wordt plastic op de duur minder doorzichtig. Geen beloning.

Idee No. 206. Anoniem. Voorgesteld wordt op het opslagterrein een waterkraan aan te brengen en W.C. te plaatsen. Wat betreft waterleiding zijn we reeds in onderhandeling met de Gemeente Rotterdam. Het personeel dat daar werkt kan gebruik maken van de toiletten in de nieuwe lasloods. Geen beloning.

Idee No. 207. No. 24675. Anoniem. Voorgesteld wordt om te gebruiken, in plaats van witte verf bij het merken der platen. Hiervoor zou in de handel zijn een soort witverf in de vorm van krijt. Inzender wordt verzocht om nadere inlichtingen, waar dit te verkrijgen is, opdat een proef genomen kan worden.

Idee No. 208. No. 24691. Anoniem. Inzender stelt voor krijt te gebruiken, in plaats van witte verf bij het merken der platen. Hiervoor zou in de handel zijn een soort witverf in de vorm van krijt. Inzender wordt verzocht om nadere inlichtingen, waar dit te verkrijgen is, opdat een proef genomen kan worden.

Idee No. 209. No. 24666. Anoniem. Een idee voor het zo nauwkeurig mogelijk afsteken van zuigerveren. Dit is geen nieuw idee. In verband met de slijtage van beitsels is men hiervan afgestapt. Geen beloning.

Idee No. 210. Een plaat maken voor de kleine cirkelzaag, waardoor het mogelijk wordt kortere stukken materiaal af te zagen. Dit idee is niet uitvoerbaar. Er ontstaat groot gevaar voor zagen breken en ongevallen. Geen beloning.

Idee No. 211. No. 24658. Anoniem. Voorgesteld wordt een zuiger te plaatsen in de binnenmuur tussen hardingsruimte en machinefabriek. Overtollige warmte zou daardoor benut worden. Op zichzelf is dit idee niet slecht, maar de hoeveelheid warmte van de hardingsruimte is ten opzichte van de fabriek zo gering, dat dit in de fabriek niet merkbaar zou zijn, zodat het aanbrengen van een ventilator welig zin heeft. Aanmoedigingspremie van f 5,—.

Idee No. 212. Voorgesteld wordt een slijpblokje te maken voor draadsnijkmachines. Dit is geen nieuw idee, daar bij het kopen van de machine dit er bij geleverd kan worden. Het advies was toen afwijzend. Thans blijkt dit toch nut te hebben en is reeds uitgevoerd. Beloning f 5,—.

Idee No. 213. Gevraagd wordt luchtkokers te plaatsen op het dak van de scheepsbouwloods, daar veel rook veroorzaakt wordt door het branden en lassen. Daar de branders in de nieuwe lasloods gaan, zal dit probleem a.s. winter opnieuw bekeken worden. Dit is geen idee, maar een verzoek. Geen beloning.

Idee No. 214. Voorgesteld wordt een luchtbandenwagen te maken om in het dok platen te vervoeren, v.n.l. om te gebruiken onder het vlak. Dit idee is niet geheel nieuw. Er zal worden nagegaan of dit uitvoerbaar is. Beloning voor ieder f 5,—.

Idee No. 215. No. 24659. Anoniem. Idee om een draaibare gaffel met sleepwieltje te plaatsen onder de trekbeugel van de 40-tons wagen. Dit idee is niet nieuw. Daar het evenwel bij ons nog geen toepassing had, is het voorstel juist. Beloning f 5,—.

Idee No. 216. No. 24696. Anoniem. Voorgesteld wordt aan de lassers magneten te verstrekken om laskabels op te hangen. Hiervoor gebruikt men meestal electroden. Daar de verwachting is dat vele magneten zullen zoek raken, ziet men hierin geen voordeel. Aanmoedigingspremie van f 2,50.

Idee No. 217. Het aanschaffen van een buigmachine voor de ketelmakerij. Dit is geen idee, maar een verzoek om gereedschap. Geen beloning.

Idee No. 219. Het maken van een versterkingsbus, voor het uitnemen van condensorpijnappels. Dit idee is goed. Beloning f 25,—.

Idee No. 220. No. 24700. Anoniem. Het maken van een pers-tafel voor het plaatsen en verplaatsen van turbo's. Dit is geen nieuw idee. Tevens heeft inzender er geen rekening mede gehouden, dat die poot, welke het minst belast is, het gemakkelijkst omhoog gaat, waardoor de tafel direct scheef gaat staan. Aanmoedigingspremie van f 2,50.

Idee No. 221. Een frictie-handel te maken (Bank 77) in de onmiddellijke nabijheid van de frais. Dit is tijdens de revisie van de bank uitgevoerd en voldoet goed. Beloning f 15,—.

Idee No. 222. No. 24685. Anoniem. Voorgesteld wordt een lift te maken aan de achterzijde van de scheepsbouwloods om licht materiaal te vervoeren naar de spantenvloer. Dit idee is niet nieuw en bij enkele bedrijven uitgevoerd. De kosten wegen evenwel niet op tegen het voordeel, daar in de praktijk gebleken is dat er niet veel gebruik van gemaakt wordt. Aanmoedigingspremie f 2,50.

Idee No. 223. Het maken van een dubbele geleiding en verandering van de aandrukking op het aandrijf wiel van de brandsnijmachines, die vermindering van de slijtage geeft en daardoor een regelmatigere loop van de machines waarborgt. Het idee is goed en wordt toegepast. Beloning f 20,—.

Idee No. 224. Vergrendeling excentrische verstelling van de brandsnijmachines, waardoor inslijding in de platen bij het wegzakken der wielen wordt voorkomen. Het idee is goed en wordt toegepast. Beloning f 20,—.

Idee No. 226. Voorstel bij het in serie snijden van knieën een tweede maal te maken van tegenovergesteld model. Deze werkmethode is reeds meerdere malen toegepast. Het is dus geen nieuw idee. Geen beloning.

Idee No. 218. Voorgesteld wordt een Elinlasmachine, welke voor het tegenwoordig laswerk niet meer rendabel is, om te bouwen tot dynamo, dienend voor hulpverlichting. Dit is inmiddels met één machine gebeurd en met succes. Besloten is nog enkele om te bouwen. Dit idee is zeer goed en heeft belangrijke besparingen, daar de kosten voor het aanschaffen van een nieuwe dynamo belangrijk hoger zijn. Beloning f 250,—.

Idee No. 201. Dit idee is in de vorige vergadering aangehouden om eerst in de praktijk te beproeven. Thans is gebleken dat dit een zeer goed uitgedacht idee is, dat nog meer mogelijkheden heeft. Het is één van de beste ideeën, welke tot heden ingezonden zijn. Beloning f 200,—.

Wandelsport

5 jaar Wandelsportvereniging „Boele“

Op woensdag 25 april j.l. hield onze wandelsportvereniging ter gelegenheid van haar 5-jarig bestaan een contactavond in de Electrozaal te Slikkerveer, een avond die in alle opzichten zeer geslaagd genoemd mag worden.

Nadat door de vereniging het clublied op keurige wijze ten gehore was gebracht en voorzitter Nugteren met een kort openingswoord de avond had geopend werden door verschillende bedrijfs- en andere verenigingen gelukwensen aangeboden en overhandigd.

Het hoogtepunt hiervan vormde wel de keurige nieuwe clubvlag die door de directie was geschonken en door de Heer J. Boele aan de voorzitter werd overhandigd, waarna de oude vlag prompt van het toneel verdween om uit te rusten van 5 roemvolle jaren.

Het optreden van de heer Schoonenberg uit Dordrecht, aansluitend op de felicitaties, zal bij hen die deze avond hebben bijgewoond, ongetwijfeld nog helder voor de geest staan. Zijn muzikale kunde op accordeon, miniatuurpiano- en hammondorgel, en verder zijn nummer komisch rekenen en accordeon per fiets, brachten zoveel bewondering en waardering bij het publiek, dat het daverend applaus dat ieder optreden van hem besloot, slechts een bescheiden dankbetuiging was voor het op hoog peil staande programma dat door hem was gebracht.

Nadat in de pauze de ergste dorst was bedwongen en de verlotingsprijzen van de hand waren gegaan kwam de hoofdschotel ter tafel in de vorm van de toneelvereniging T.O.G. uit Alblasterdam, die voor de 5e achtereenvolgende maal de contactavond mocht completeren met een toneelstuk, ditmaal met „Een bruid kwam op bezoek“, een stuk dat door zijn artistieke opvoering door deze vereniging, de toehoorders van het begin tot het einde heeft geboeid.

Het slotwoord werd uitgesproken door de heer C. Ausems, die namens de wandelsportvereniging „Boele“ dank bracht aan allen die hebben medegewerkt om deze avond te maken tot iets dat door de bezoekers met volle tevredenheid kon worden ontvangen.

Voetbalnieuws

De nieuwe bedrijfscompetitie 1956 is 7 mei geopend door de beide kampioenen van het vorig seizoen en wel Boele I—v. d. Ben I.

Deze eerste wedstrijd is voor onze mensen teleurstellend verlopen, daar zij met een zeer gehavende ploeg in het veld moesten treden en in een kleurloze wedstrijd gingen onze jongens roemloos ten onder en verloren zij met 2—0.

Ons 2e elftal, dat in diezelfde week aan moest treden startte deze competitie zeer goed en zo leed De Groot en Van Vliet II in een aardige wedstrijd zijn eerste nederlaag en had ons tweede elftal de eerste winstpunten binnen. Ook ontdekten wij dat niet alleen goalgetters uit de fabriek vandaan komen, maar ook van het kantoor en kunnen wij alleen maar hopen dat deze persoon niet al zijn kruik(hof) verschoten heeft.

Boele I dat op 14 mei weer in het strijdperk trad met een grondig gewijzigd elftal, had nu meer succes, zodat nu ook De Groot en Van Vliet I een gevoelige 7—1 nederlaag te incasseren kreeg.

Voor deze wedstrijd bleken wij een zwerende rechtshalf in dienst genomen te hebben die, onbescheiden als hij is, nog drie doelpunten, en goeie, maakte ook.

Kennelijk was een van onze backs het niet met deze capriolen eens want herhaaldelijk hoorde je van hem: „Piet als je niet terugkomt in de achterhoede dan kom ik je halen...“ Maar al met al was dit een wedstrijd van prima gehalte en als een zeker persoon zijn vuurpijlen thuis laat zal dit elftal nog wel meer successen boeken.

Op 18 mei moest het tweede elftal aantreden tegen het Gemeente-team, het vrije bedrijf dus tegen de ambtenaren. Bij nadere bezichtiging van deze ploeg bleken het merendeels Ridderkerkse politiedienaren te zijn, hoge en lagere. De vrijen dus traden in het veld tegen degenen die je onvrij trachten te maken, als dat zo te pas komt. Nou, we hebben ze maar met 1—0 klopp gegeven, voor hen ook wel eens aardig klopp te ontvangen inplaats van uit te delen. En aangezien we in dezelfde plaats wonen, hebben we het maar bij 1—0 gelaten. Je moet tenslotte het wallekje bij het „schuurtje“ laten.

Vervolg pag. 8 bovenaan.

PERSONALIA

In dienst getreden

- 9 april 1956: A. van der Linde en A. Berkenbosch, h.ijzerwerker, J. Anniga en A. Barendregt, ll. mach. bankwerker.
11 april: V. Veneziano, h.mach. bankwerker.
16 april: N. Tamaelasapal, ll. mach. brander, M. Meijer en E. R. v. d. Broeke, h.ijzerwerker, M. van Reede van Oudtshoorn, magazijnbediende, L. Wiersma, onderh. bankwerker.
17 april: A. Ouwens, ll. mach. bankwerker, Chr. Lunderine, en G. Seipattiratu, ll. mach. brander, G. Tamelahitu, h.draaier.
23 april: J. Wasia, ll. mach. brander.
7 mei: P. Kingma, ll. mach. bankwerker, G. van Alphen, ass. inkoper.
9 mei: C. de Roode, h.mach. bankwerker (volontair).

De dienst hebben verlaten

- 3 april 1956: W. Booy, magazijnbediende.
6 april: P. Roskam, h.ijzerwerker (volontair), C. den Boer, ijzerwerker.
7 april: H. C. Krocké, ll. mach. bankwerker.
12 april: J. E. Beekmans, h.ijzerwerker.
13 april: K. van Rossen, ll. scheepsbeschieter.
20 april: C. Witvliet, h.mach. bankwerker.
26 april: A. Hartingsveld, stoomkraanmachinist.
30 april: J. J. Koen, ass. inkoper, P. Bouman, h.ketelmaker.
12 mei: J. E. M. Magnus, h.ijzerwerker.
20 april: C. Driee, h.mach. bankwerker.
28 april: G. Nieuwenweg, h.mach. bankwerker.
7 mei: F. v. Ooyen, h.mach. bankwerker.

Promotie:

Aangesteld ingaande 16 april 1956 tot houten scheepmakersbaas K. Nugteren, eerder voorman der houten scheepmakers. Ingaande 14 mei 1956 tot onderbaas in de afd. houtbewerking W. H. de Heer.

E. H. B. O.

De cursus E.H.B.O., welke gedurende 2 winters door Dr. Meijer en verbandmeester Van der Linden werd gegeven, werd beëindigd op 15 mei 1956 met het examen voor het E.H.B.O. eenheidsdiploma, waarvoor de volgende deelnemers slaagden:

C. van Nes, J. M. Nieuwstad, K. Nugteren, M. Schop en A. J. Voshol.

DANKBETUIGING

Hartelijk dank aan de collega's voor de prachtige fruitmand, ontvangen bij de geboorte van onze dochter.

J. v. d. STEEG EN ECHTGENOTE.

Dan hebben we nog van een wedstrijd te gewagen, niet in het kader van het bedrijfsvoetbal gespeeld. Het ging op 3 mei tussen de beide leerscholen, scheepsbouw en machinefabriek.

Hier traden 2 elftallen in het veld waarvan de aanvoerders allebei C. de Snoo bleken te heten. Zoiets kan alleen maar bij Boele gebeuren. Het was kolossaal koud en dat drukte helaas de publieke belangstelling. Evenwel niet de ijver op het veld, want of je nou kunt voetballen of niet, winnen wil je altijd. De kleding varieerde tussen kampeer- en lange broek, zondagse schoenen en het bekende degelijke bedrijfsschoeisél voor de veiligheid (f 15,-). U ook zo'n pil met een stalen neus?

De scheepsbouw won met 3-0. Met iets meer geluk wint bij de revanche de machinefabriek.

PROGRAMMA :

	BOELE I:	terrein
Woe. 30 mei	Boele—v. Splunder	(Ridderkerk)
Vrij. 8 juni	Boele—Gusto	(Slikkerveer)
Ma. 11 juni	Gebr. Pot—Boele	(Slikkerveer)
Ma. 18 juni	Boele—Klinknagel	(Slikkerveer)
Ma. 25 juni	Boele—Combinatie	(Slikkerveer)

	BOELE II:	terrein
Vrij. 1 juni	Boele II—Nederland II	(Slikkerveer)
Di. 5 juni	Van Nes—Boele II	(Rijsoord)
Vrij. 15 juni	de Groot & v. Vliet—Boele II	(Ridderkerk)
Vrij. 22 juni	Gemeente personeel—Boele II	(Ridderkerk)
Vrij. 29 juni	Boele II—Klinknagel II	(Slikkerveer)

KRUISWOORDRAADREL

Ook dit keer kwam een groot aantal oplossingen binnen, in totaal 121 stuks, waarvan er slechts 7 foutief waren.

Op de goede weg naar de volhardingsprijs zijn 59 deelnemers.

De juiste oplossing was:

Horizontaal: 1 Hoek, 5 allen, 10 Overbeek, 13 rij, 15 arrest, 16 1e, 17 els, 19 K.B., 20 zee, 21 eens, 23 Nouwen, 26 Knape, 28 Leni, 29 vang, 31 Riena, 34 Overdijk, 37 eren, 38 Tol, 39 e.o., 41 sek, 42 T.L., 43 Hebels, 47 re, 48 Wetering, 50 Reims, 51 even.

Verticaal: 2 o.o., 3 Eva, 4 kerk, 5 Abe, 6 les, 7 Let, 8 e.k., 9 Freek,

11 R.R.B., 12 Deen, 14 ijlen, 16 lee, 18 snavel 20 Zwiers, 22 spar, 23 N.L., 24 oer, 25 unie, 27 end, 30 Gij, 32 neer, 33 anker, 34 Otto, 35 vol, 36 keer, 40 olie, 43 hei, 4 etm., 45 bes, 46 S.N.V., 48 we, 49 ge.

De goede oplossers waren:

J. Zwiers, R. Reitsma, Joh. R. Philips, J. Kooyman, Jac. Hagendijk, C. M. Blok, C. B. Geuvers, A. Schop, J. Schop, M. J. Verkaik, B. Biesbroek, A. van Asperen, J. M. Schop, B. v. d. Berg, Mej. A. Put, J. v. d. Ven, A. de Deugd, A. A. v. d. Grient, B. de Ruiters, H. Vlasblom, J. Schop, G. van Seters, C. Goudriaan, M. de Ruiters, J. C. Koogje, A. Zoeteman, P. van Veen, A. v. d. Wetering, G. J. de Sterke, S. M. Stasse, H. P. Verschoor, W. Visser, C. Westbroek, J. P. den Boer,

H. v. d. Veer, F. Venema, T. A. M. Lagendijk, Mej. E. Sneep, F. C. Punt, J. Flach, H. v. d. Bolsem, J. G. Punt, J. G. Nieuwstad, G. Brands, J. G. Snijders, A. Rolloos, A. C. Rolloos, J. Lodder, A. Smitshoek, F. de Waard, J. de Jong, Tj. Schotanus, H. van Lune, R. Verschoor, A. Konijnendijk, J. Gerritsen, A. Hofland, S. Hofland, M. Schop, A. Schop, C. A. Vuik, P. Visser, N. H. Kwak, A. v. d. Pijl, N. H. Leeftland, D. v. d. Kuil, A. Hameete, G. van Driel, H. Donker, P. v. d. Wal, J. P. v. d. Velde, A. Ipskamp, C. J. Zoeteman, J. Schop, J. Velthuisen, S. v. d. Steen, A. de Visser, H. Weeda, N. Ravenstein, W. Lodder, S. van Prooyen, S. Flach, M. v. d. Graaff, mej. R. den Otter, mej. G. den Otter, mej. L. Velthuisen, B. van Driel, mej. A. van Gorkum, J. v. d. Berg, H. v. d. Tuin, J. Flach, G. Flach, H. Kooiman, J. Pijl, P. de Zeeuw, mej. B. Moerkerken, W. H. Weeda, M. v. d. Kuil, mej. N. Hagoort, W. van Pelt, A. Oostenrijk, J. Sparreboom, J. Berkhout, J. H. Berkhout, R. Zoeteman, A. Barendrecht, M. C. de Jong, mej. A. Barendrecht, F. van Capellen, mej. R. van Vuuren, F. Singewald, A. van Es, G. Velthuisen, M. Koogje, J. Sanders, J. Stout.



eerste prijs: boekenbon van f 5,— M. J. Verkaik;

tweede prijs: 1 grote doos sigaretten, J. Schop Sr.

derde, vierde en vijfde prijs: 1 pakje sigaretten, J. Stout Jr., M. Schop en J. G. Puut.

Nieuwe Puzzle-opgaven

Horizontaal: 1 Plaats in Duitsland, 5 huisdier, 8 merkteken, 9 motorrace Assen, 10 larve, 11 trapper, 13 vreemde munt, 14 metalen uiteinde brandslang, 15 hoofdstad Italië, 16 kleefstof, 17 pers. voor-naamwoord, 18 mineraal (hoofdzakelijk koolstof), 21 voorzetsel, 22 lustoord, 24 slaggereedschap, 27 spaakbevestiging, 29 kleurstof, 30 kaartenboek.

Verticaal: 1 gereedschap (koperslager), 2 emmertje, 3 volksgroep, 4 Ind. dakbedekking, 5 hoofddekseel, 6 levenslucht, 7 vruchteloos, 12 eretitel van een geestelijke, 15 Romeins Imperium (afk.), 16 kleur, 17 veel in Ned. bossen te vinden, 19 getroffen, 20 kleurschakering, 23 model, 24 stopwoord, 25 Pers. voornaamwoord, 26 daar, 28 riviertjes in W.-Europa.

Oplossingen vóór 18 juni inzenden bij afd. Personeelszaken.

1	2		3	4		5	6	7
8			9			10		
11		12					13	
14						15		
					16			
				17				
18	19					20		21
				22			23	
24		25	26			27		28
29					30			