

Boele-nieuws

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



Een gewichtig karwei...



Een gewichtig karwei

Uit verschillende berekeningen was ons al gebleken, dat het transport en het plaatsen van het val en de balans van de brug in Veendam een „gewichtig” karwei zou worden. Het val woog n.l. 60.000 kg en de balans 30.000 kg.

Het val, of de klap zoals we dat gedeelte hier in Veendam noemen, was een kleine 12 m breed en 13 m lang. De balans was 11 m breed en 18 m lang.

Nu zijn deze gewichten voor ons in de scheepsbouw zeker niet zo buitengewoon hoog te noemen. Wat was dan wel het bijzondere van dit karwei?

We gaan het geheel onderverdelen in het *transport* en het *plaatsen* van de brugdelen en eindigen dan met iets over de *montage* te vermelden.

Het *transport* van val en balans had plaats in elk een afzonderlijk schip. Liggend op een „zijvlak” werden beide delen voorzien van stevige schoren en kon het transport beginnen.

Het val dat, zoals u al wist 60 ton woog, stak natuurlijk boven het schip uit. Dit grote vlak vormde als het ware een zeil van ongeveer 12 m lang en 9,5 m hoog. Er moest dus wel heel goed rekening gehouden worden met de windkracht. De vaarroute ging vanuit Rotterdam naar Amsterdam en zo via Marken naar Enkhuizen. Tot zover was er nog geen vuiltje aan de lucht. Flink breed vaarwater en tamelijk goed beschut tegen de wind.

In Enkhuizen moest echter de grote oversteek plaats hebben naar de Lemmer. Op dit stuk konden de schippers geen enkele risico nemen. Van uur tot uur werd in Enkhuizen de windkracht en de windrichting in de gaten gehouden en toen de schippers op gegeven ogenblik in hun verrekijkers zagen, dat ook de stroming voor hun de meest gunstige richting aannam, werden de motoren op volle kracht vooruit gezet en werd de oversteek gewaagd.

Naderhand hebben de schippers verteld dat zij, in volgorde van binnenkomst in de Lemmer eerst elk een diepe zucht hebben geslaakt, en daarna de ene een flesje Heineken en de andere Z.H.B. genomen hebben, zo opgelucht voelden ze zich na de goede afloop van de oversteek.

Van de Lemmer gingen beide schepen achter elkaar varende naar Groningen en vandaar naar Zuid-Broek het Winschoter Diep door, om zodoende te komen in het Oosterdiep. Hier werd het water al heel wat smaller en moest al goed

rekening gehouden worden met de breedte van het schip. Echt spannend werd het pas toen Veendam eenmaal was bereikt, en de haakse bocht genomen moest worden om in de Ommelander Wijk te komen, waar zou worden gelost.

Op onze tekenkamer was al lang van tevoren van die haakse bocht een grote uitslag gemaakt. Met een papieren model van het schip werd toen uitprobeerd op welke manier het schip door de bocht moest komen. Het zag er naar uit dat het nog net zou gaan. Stoof, die het transport zou verzorgen werd gewaarschuwd dat alleen op de door onze tekenkamer uitgezochte manier het schip die bocht kon nemen.

Onze raad werd gevolgd en het schip kwam er door. Het kanaal was gelukkig erg blubberig en zo kon, getrokken door een kraanwagen, de Ommelander Wijk bereikt worden, terwijl de meest welriekende luchtbelletjes uit de Veendamse blubber omhoog kwamen.

Nadat die bocht genomen was, viel de nacht in; de tijd waarin veel ongerechtigheid gebeurt. In deze bewuste nacht nu moest het schip nog een spoorbrug door. Deze spoorbrug had een smallere doorgang dan het schip breed was. Hoe dat nu allemaal precies door die spoorbrug is gegaan weet niemand. Het deed je de

volgende morgen alleen maar denken aan die reclame van Velpon; je zag er geen barst meer van.

Zo kwamen beide schepen aan de losplaats en kon het lossen beginnen. Bij het lossen van de brugdelen deed zich de volgende puzzel voor: hoe krijg je een stuk van 60 ton van 13 m lang en 12 m breed uit een schip. Wel, de enige firma die daar raad op wist was Stoof. Met zijn kraan, de grootste van Europa, kon hij dit vrachtje wel aan. Deze kraan kan n.l. 60 tot 70 ton hijsen, is verrijdbaar op 16 wielen en heeft een Dieselmotor voor het heffen en zwenken van 140 P.K. Een enorm gevaarte.

Vanuit het schip werd het val op grote vet-sleden vlak gelegd. Met veel zorg werd toen het val over die sleden getrokken. Twee zware kraanwagens zorgden voor voldoende trekkracht en zo ging het val over een weg van 300 m lang en hier en daar maar 12 m breed, door 2 bochten naar de plaats waar de brug moest komen.

Nu was het merkwaardige van deze brug, dat er nog geen kanaal gegraven was en er tussen de 2 betonnen landhoofden ook geen water stond. Zodoende konden er tussen die landhoofden in stoppingen gemaakt worden van grote biels op elkaar gestapeld. Over deze stoppingen werden de zware DIN balken gelegd, waarover weer het val op zijn vet-sleden heen werd getrokken.

Nadat het val zo ongeveer op zijn plaats was getrokken, kwam de balans aan de beurt. Deze onderging vanuit het schip tot aan de plaats van bestemming dezelfde „bewerking”. Alleen maar



Een "fabel" over Eppo Doeve

met dat verschil, dat het zo hier en daar heel wat moeilijker ging. We zaten n.l. met die lengte van 18 m van de balans vooral in de bochten lelijk in onze maag. Maar op alle problemen wist Janus de oplossing. Janus is al een 30 jaar bij Stoof en is nu ploegbaas. Janus is een lange, magere, weinig zeggende man. Helemaal geen breedsprakiger, maar wel gemoedelijke Brabander. Eén naar wie geluisterd en gekeken wordt. Janus kan op een bepaalde manier heel hard fluiten en als ze het fluitje van Janus horen, kijkt iedereen zijn kant op en dan weet ook iedereen uit een enkel handgebaar wat er gebeuren moet.

De grote kraan was ondertussen bij de losplaats gedeeltelijk gedemonteerd en bij de brug weer gemonteerd, zodat het plaatsen van de balans op de torens kon beginnen, en de *montage* kon worden voortgezet.

De hameitoren waren al enige tijd van tevoren door onze mensen nauwkeurig gesteld. Dank zij de nauwkeurige maatvoering in onze lasloods en in onze machinefabriek pasten alle delen van balans en val precies.

Geen enkele moeilijkheid van enige betekenis deed zich voor. Zelfs het nieuwtje voor de Provinciale Waterstaat n.l. de geboorde en geruimde gaten voor de lagers draaipunt balans waren haarzuiver op maat. Extra pluim voor de machinefabriek!

Zo kreeg met deze brug onze montageploeg er nog een extra ervaring bij. U kent toch die ploeg wel. Die ploeg die je 's maandagsmorgens wat gereedschap ziet weghalen en 's zaterdags alleen op de fabriek komt om geld op te halen. Dat is de ploeg van Arie, die van de dokter moet vermageren en zo goed als geen pilsjes meer drinkt; Henk de Drent, die het in Rotterdam mooier vindt dan in zijn provincie; Klaas van het eiland, die beweert op 4 verschillende manieren garnalen te kunnen koken en Ab de vrijgezel, die bijna niet naar de meisjes kijkt overdag.

Toch is die groep, niettegenstaande de „goede" eigenschappen een prima ploeg. Goed op elkaar ingewerkt. En als er zoals zo vaak op karwei soms heel vroeg begonnen moet worden en doorgewerkt moet worden tot het donker is, dan wordt dit als vanzelfsprekend gedaan.

Zo hebben wij dus in de lasloods en in de machinefabriek, op de tekenkamer en op karwei nu in Hoogkerk de 2e grote brug onderhanden (zie frontpagina). Het is zeer goed merkbaar dat ervaringen van de 1e brug in Veendam zijn opgedaan. Alles loopt al veel vlotter.

Laten we hopen dat door die ervaring de „cost" uiteindelijk niet meer voor de „baet" zal gaan, maar de „baet" straks boven de „cost" zal uitkomen.

Het is al weer enige tijd geleden dat we de foto, die u hiernaast ziet, maakten.

Een kunstenaar op de werf is geen alle-daags gezicht vandaar dat hij nogal veel bekijks had. En vandaar dat wij dit stukje aan hem wijden.

Onder degenen, die hem bezig hebben gezien rond de „1000", toen nog op de helling, waren er verschillenden die hem herkenden als de tekenaar in het televisieprogramma: „Daar maken we een fabel van", zijn naam is, u weet het al, Eppo Doeve. U weet ook dat we twee van zijn tekeningen hebben opgenomen in „Boele Nieuws". De eerste op de frontpagina van het speciale nummer ter gelegenheid van de tewaterlating van bouwnummer 1000 en de tweede, die van de machinefabriek in het vorige nummer.

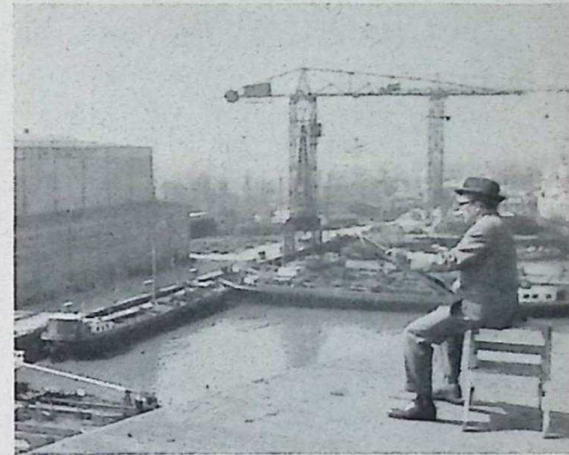
Toen de heer Doeve op de werf was hadden we de gelegenheid om met hem over zijn werk te spreken. Een van zijn verhalen willen wij u graag door vertellen.

Er waren eens twee zeer actieve agenten van de Amsterdamse politie. Deze agenten hadden op een donkere winteravond dienst in het zuidelijke gedeelte van de stad. Al mijmerend en fluisterend liepen ze daar; het middernachtelijk uur was reeds lang verschenen. Plotsklaps werd het tweetal opgeschrikt door een doordringend geluid. Ze keken naar de richting waar het geratel en gepiep vandaan kwam en bespeurden op één van de bovenverdiepingen een gedempt uitstralend licht.

Wanneer u wel eens in aanraking bent geweest met de politie kunt u zich ongetwijfeld voorstellen welk een verandering deze nieuwe situatie schiep in het binnenste onzer agenten. In gedachten naaiden ze al drie of tenminste toch twee paar nieuwe strepen op hun mouw. Zij stonden op het punt om „in naam der wet" een enorme slag te gaan slaan.

Onverschrokken stormden de beide mannen de trappen op, drongen de betrokken woning binnen en zagen toen zij de deur naar de kamer aan de straatzijde openden een man aan een bureau die bankbiljetten maakte en achter hem een ratelende pers.

Een ogenblik nog waren de agenten ervan overtuigd dat zij op slag beroemd zouden worden. Achter die tekenaar en zijn draaiende pers vermoedden zij een



Zo vond de politie hem 's nachts om 3 uur.

nationale, misschien zelfs wel een internationale valsemunterbende.

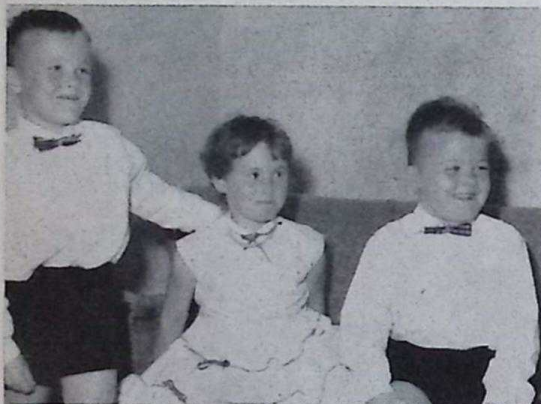
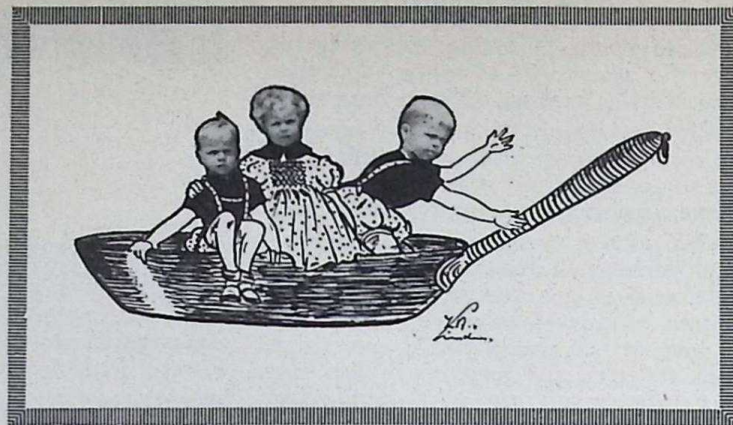
Niets kon nu nog een schitterende politieloopbaan in de weg staan...

Toen de beide mannen een uur later hun surveillance vervolgden dachten ze zwijgend na over deze fabel. De heer Doeve had hun verteld dat hij inderdaad bankbiljetten tekende. Geen valse, maar echte.

Hij doet dat in opdracht van de Nederlandsche Bank en ook wel ontwerpt hij bankbiljetten voor buitenlandse regeringen. Als u een briefje van f 10,— voor u neemt kunt u het zelf controleren. Onderaan op het biljet ziet u *J. F. Doeve Del*, hetgeen zoveel betekent als getekend door J. F. Doeve. Zo droeg u dus zonder het te weten regelmatig „reproducties" van tekeningen van deze veelzijdige tekenaar bij u.

Drie in de pan

Op 6 januari 1955 werd het gezin van baas Sniijders verrijkt met een drieling. Het was het gesprek van de dag. Vrouwen groeften bij elkaar om de toestand te bespreken, mannen maakten grapjes over het feit van de dag en de pers zwerfde om de deur van het gezin Sniijders.



De Sniijders-drieling in hun zondagse spullen. V.l.n.r. Ko, Henny en Ad.

Maar het buitengewone nieuwtje ging de weg van alle nieuwtjes. Langzaam ebde de belangstelling weg en het echtpaar Sniijders kon zich ongestoord aan de kolossale taak van het grootbrengen gaan wijden. De drie kinderen die ruim zeven jaar geleden in het middelpunt

De drieling met een klein gedeelte van de vee-stapel.



der plaatselijke belangstelling stonden zijn gewone kinderen geworden, niet opvallender dan andere kinderen van hun leeftijd.

De bijzonderheid, dat er in het gezin Sniijders een drieling is, blijft echter. Ondanks de verminderde belangstelling.

Wij zijn daarom eens gaan kijken hoe de drieling het tegenwoordig maakt en liepen daartoe met de fotograaf even achterom bij Sniijders aan.

In eerste instantie werden we daar welkom geheten door de hond, één brok vriendelijkheid. Vervolgens werden we voorgesteld aan twee schapen, één brok domheid. De kat was wegens werkzaamheden verhinderd aanwezig te zijn, maar had verzocht haar te willen verontschuldigen.

Onze weg voerde verder langs een serie kalkoenen, één brok verwaandheid. De konijnen en de kippen hebben we overgeslagen, want we wilden zo langzamerhand de drieling wel eens zien. Naar Artis kunnen we altijd nog. Ad, Ko en Henny, tezamen de drieling vormend, zaten temidden van hun vier broers en zusters met vol-verwachting-klopt-ons-hart-gezichten in een gemakkelijke stoel en hadden vanwege de fotograaf hun zondagse spullen aangetrokken.

Eén blik leerde ons, dat hier een stel door en door gezonde kinderen hun leventje leven van pretmaken en ruzie zoeken en dat ze dat doen met een portie levenslust, die hun de ogen uitstraalt.

Ad is de stevigste van de drie, maar die woog bij zijn geboorte dan ook 5 pond, dat is twee pond meer dan Koos. Henny woog ook 5 pond.

De volgorde van aflevering door de ooievaar was: eerst Henny, die daar als dame ook het meeste recht op had, toen Ko en vervolgens Ad.

Ko en Ad moesten direct naar het zie-

kenhuis, want Ad had in het gedrang een beschadigd armpje opgelopen en Ko was te licht. Maar dokter Boomsma besloot, dat Henny ook maar mee moest.

„Voor de gezelligheid”, zei hij. Na zes weken kwamen Ad en Henny thuis, maar Ko, de kleinste, pas na 10 weken.

Och, de vrouwen, die dit artikeltje lezen, zullen wel begrijpen, wat een moeilijke tijd mevrouw Sniijders, zowel een periode vóór als na de geboorte van dit drietal heeft doorgemaakt. De zorgen voor de drieling, naast de gewone werkzaamheden, die in een goed bevolkt gezin al vele zijn, hebben enorm veel opoffering, geduld en toewijding gevraagd.

De drieling heeft zich dat echter waard getoond.

Via de kleuterschool gingen ze naar de grote school en ze doen flink hun best en kunnen goed mee.

De kinderen zijn, zonder het zich bewust te zijn, erg aan elkaar gehecht. Toen de juffrouw op school het eens nodig oordeelde om één van hen in een bank iets verderop te zetten, had dat dikke zielige tranen bij de andere twee tengevolge. De vergissing werd gauw hersteld. . . .

Zo groeit de drieling nu eensgezind en vrolijk op en zijn zich nog heerlijk onbewust van het feit, dat hun gezamenlijke levensweg straks op een driesprong komt.

„Dag Henny”, zullen Koos en Ad dan misschien zeggen, de tranen van de lagere school verbijtend. „Bonjour Koos”, zegt Ad en „het beste Ad”, zegt Koos en ieder voor zich kiest op die driesprong zijn levensweg, die tot nu toe door vader en moeder beheerst werd. Zo zal het gaan als alles normaal gaat, maar de gescheiden drieling zal zich altijd gebonden voelen door de herinnering aan een onbezorgde jeugd in een harmonisch gezin. Henny, Ad en Koos, veel geluk, zowel vóór als na de driesprong.

Bouwnummer 1000...

...een mijlpaal

De laatste fase

Met het Boele Nieuws van september 1961 begonnen we deze reeks artikelen en nu, september 1962, is de bouw van no. 1000 reeds verleden tijd geworden.

Op 1 september j.l. vond de officiële proeftocht plaats en werd onze trotse „Hollands Dreef” aan de rederij overgedragen. Al degenen, die aan de bouw hebben meegewerkt, werden hierbij vertegenwoordigd door lootjesnummer 1000, de heer P. Bode en in de volgende uitgave van ons blad hopen we u in woord en beeld te schetsen hoe de proeftocht verlopen is en welke indrukken uw vertegenwoordiger daarbij opdeed.

Nu moeten we ons nog even bepalen bij de werkzaamheden, die de laatste maanden verricht moesten worden om tot het voltooide produkt te geraken en dat is geen kleinigheid. De laatste fase van de afbouw brengt een enorme opeenhoping van werkzaamheden door eigen personeel, maar ook door vele onderleveranciers met zich mee.

Om alles enigszins in elkaar te laten passen, zodat men elkaar zo min mogelijk voor de voeten loopt, worden regelmatig bedrijfsvergaderingen belegd, waarbij men tracht de wirwar van elkaar kruisende werkobjecten te ordenen. Deze objecten kunnen o.a. zijn: de verlichting en verdere elektrische installatie van het schip, mechanische ventilatie, betimmering, het schilderen en stofferen van hutten en salons, aanbrengen van luiken, installeren van brandblusapparatuur, lieren, stuurmachine, nautische instrumenten, pompen, sanitaire inrichtingen enz. Belangrijk hierbij is, dat alle materialen en onderdelen voor die objecten tijdig afgeleverd worden. Reeds maanden van te voren zijn hiertoe bestellingen geplaatst en levertijden bedongen, opdat de moeilijke laatste fase zo vlot mogelijk kan verlopen.

Tussen al deze bedrijven door werd het 78 punten omvattende beproevingsprogramma afgewerkt. De belangrijkste ob-

jecten, die getest moeten worden, zijn wel de lens- en ballastleidingen, reddingboten en davits, wasserij-installatie, CO₂-brandblusinstallatie, statietrap, stuurmachine, laadgerei en waterdichte deuren.

Tijdens de technische proeftocht, die plaats vond op 22 en 23 augustus, werden in volle zee nog diverse proeven genomen o.a. anker-, stuur- en snelheidsproeven, waarna de overdracht tijdens de officiële proeftocht plaats kon vinden.

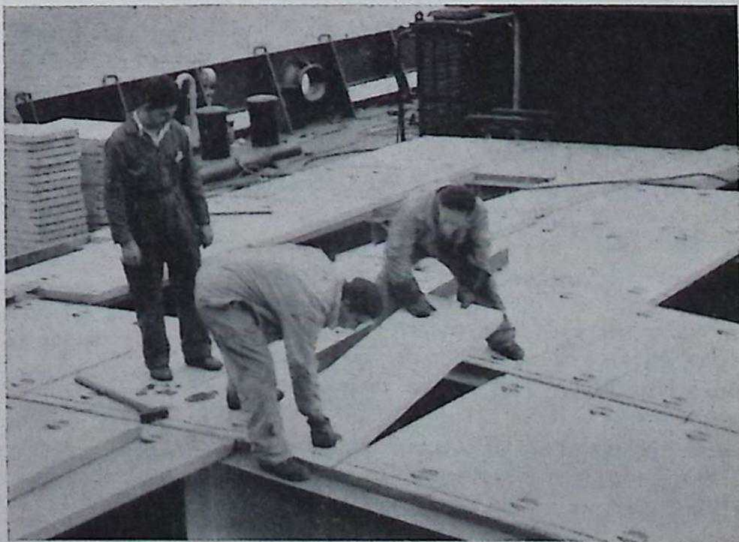
Wij besluiten dan hiermee de artikelenreeks „Bouwnummer 1000... een mijlpaal” en hopen, dat we er enigszins in geslaagd zijn u een indruk te geven van de veelomvattendheid van het project, dat we door gezamenlijke arbeid tot stand brachten.

De heer G. v. d. Steen, de belangrijkste medewerker aan deze serie, betuigen wij onze hartelijke dank voor de moeite die hij zich voor Boele Nieuws heeft getroost.



IJzerwerker, bankwerker en timmerman opereerden gelijktijdig in de stuurhut. V.l.n.r. P. Pors, A. Drost en J. de Ruyter.

C. Langerak, de Spanjaard F. Iglesia Rodriguez en A. C. Dekker in actie met luiken leggen.



Beproeving-avonturen aan boord van de "Hollands dreef"

Natuurlijk hebben wij allemaal wel eens gehoord van dat Hollandse kereltje dat z'n duim in een gat in een dijk stopte, zodat ons drassig landje niet onder water liep. Vooral in het buitenland is dat ventje reuze populair en haast nog bekender dan z'n broertje in Brussel, alhoewel die geen moeite doet om het water tegen te houden. In tegendeel, die leeft pas goed bij het zien van een flinke straal. Tot voor kort hielden wij dat jongetje echter voor een legendarische figuur, maar sinds enige tijd weten we dat hij echt bestaat, sterker nog, de hele dag bij ons op de werf is en in een groen overallete met een bruine veiligheids-

helm op z'n bolletje parmantig over de werf stapt. Ook kan hij, zoals het een echte Hollandse jongen betaamt, fietsen en dan racet hij op een fiets met een gekleurde stang over de werf, meestal in de richting van bouwnummer 1000. Want wat was het geval?

't Kereltje verveelde zich ontzettend, je zult daar ook de hele dag met je duim in een molshoop moeten zitten. En hij maar zeuren, net zo lang tot z'n vader een houten prop haalde en in 't gat sloeg. Opgelucht haalde de jongen z'n duim uit 't gat. Voor de bewezen diensten kreeg hij van de regering een studiebeurs met de bepaling er bij, dat hij een

echt Hollands beroep moest kiezen. Zo werd hij officier bij de koopvaardij. 't Knulletje zwierf over alle wereldzeeën tot hij een vriendinnetje kreeg die zei: Ik wil wel met je trouwen en in een molen wonen (alle Hollanders wonen in molens en lopen op klompen), maar dan moet je aan de wal gaan werken. Tja, wat nu! Maar gelukkig was hij van alle markten thuis en dus werd hij bedrijfsassistent bij Boele en daar kwam z'n jarenlange ervaring met die dijk hem reuze van pas. Hoe? Wel, bouwnummer 1000 was bijna klaar en z'n baas zei: „Zet jij 't brandstofsysteem eens bij op die boot en controleer of alles in orde is”. Zo gezegd, zo gedaan, maar opeens hoorde hij een verdacht geluid. Overal kijken en ja hoor, een grote straal gasolie. Er was een aftap prop vergeten en natuurlijk precies in zo'n rot hoekje onder de plaat. Als de weerlicht lag hij op z'n buik en stopte z'n duim in 't gat. Maar nauwelijks was de straal bedwongen of vlak bij, een tweede fontein. Gelukkig net binnen 't bereik van z'n andere arm en zo lag hij in z'n groene pakje languit op de plaat met z'n armen wijduit om de lekkages tegen te houden. Z'n veiligheids-helm zakte steeds dieper over z'n hoofd, zodat de donkeyman nog maar net z'n stemmetje kon horen. Een benauwd stemmetje dat riep: „Jaap, Jaap, haal eens een paar gasproppen !!” Nou, de enige proppen die pasten, lagen in het magazijntje bij helling III en de 1000 achter de machinefabriek zoals U weet. In de tijd dat Jaap weg was repeteerde ons kereltje alle lelijke woorden die in Van Dale staan en toen hij eindelijk verlost werd en overeind kon krabbelen zei hij: „Laten we maar vast een kist vol proppen inpakken om mee te nemen met de proeftocht, want je kunt nooit weten....”



Tewaterlating bouwnummer 1001

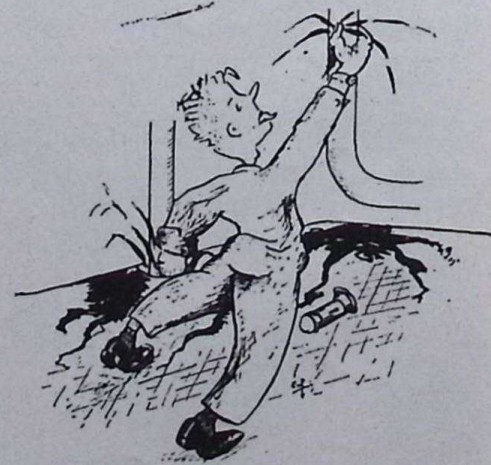
Donderdag 2 augustus jl. was het moment aangebroken van de tewaterlating van bouwnummer 1001.

Ondanks het late uur waren vrij veel mensen naar de werf gekomen om te zien hoe de kleinzoon van de eigenaar, Jan Oosterwaal jr., als een volleerd reder in de dop het schip „Idolin VII” doopte en behouden vaart wenste.

Eerst leek het er op of 't schip er niet veel zin in had, maar met vrouwelijke wispelturigheid dook ze na een poosje van aarzeling toch in haar element.

Ter herinnering aan deze plechtigheid kreeg „Jan junior” van de heer Joh. Boele een fraai boek over de ontwikkeling van de scheepvaart aangeboden, waarvoor hij met een keurig speechje tijdens een gezellig samenzijn na afloop bedankte. Het ligt in de bedoeling om de „Idolin VII” in 't laatst van september aan de eigenaar over te dragen.

Vanaf deze plaats wensen ook wij het schip een voorspoedige vaart en hopen dat het met haar verschijning op de Rijn zal bijdragen om de naam van Boele's Scheepswerven en Machinefabriek hoog te houden.





Bloemen en blaren in Nijmegen...

De Internationale Vierdaagse 1962 behoort weer tot het verleden, ook voor de 10 wandelaars van de W.S.V. „Boele” die allen succesvol hebben deelgenomen aan deze wandelmanifestatie.

Ondanks het feit dat er geen gebrek was aan regen en onweer (vooral de beide laatste dagen) heeft dit het succes niet beïnvloed.

Aan de finish werd het groepje Boeelopers traditie-getrouw weer verwelkomd door Mevrouw Boele en haar zoon die de wandelaars feliciteerden met het behaalde succes, en waarbij G. Gerritsen het gouden kruis op de borst gespeld kreeg door Mevrouw Boele, als beloning voor zijn deelname voor de 10e maal.

Een woord van lof verdienen verzorgers en verzorgsters langs de weg en in pen-

sion voor de goede zorgen die zij ook dit jaar weer hebben besteed aan de lopers.

Dat woord zou ook op zijn plaats zijn voor de schipper van het m.s. „Columbia” van Phs. van Ommeren, die door de wandelaars in schipper „De voet” werd omgedoopt, welke naam hij te danken heeft aan de stukgelopen voeten, die er hem niet van weerhielden om toch de gehele vierdaagse uit te lopen.

En nu maar weer trainen voor de komende vierdaagse te Nijmegen en er is zelfs gefluisterd over de vierdaagse in Israël.

Heeft u interesse voor wandelen in het algemeen? Neemt u eens contact op met het bestuur van W.S.V. „Boele”, zij zullen u volledig inlichten.

(vervolg verenigingsnieuws zie pag. 8)

ENKELE MEDEDELINGEN

Een 6e bus ingelegd

Tot voor kort was het voor verschillende van degenen die in Barendrecht en omgeving wonen moeilijk om ons bedrijf te bereiken. Zij waren met fiets of brommer 's morgens en 's avonds een hele tijd onderweg. Vooral bij slecht weer is dat geen pretje. Om hun wensen zoveel mogelijk tegemoet te komen is met ingang van 20 augustus een 6e bus ingelegd. De bus vertrekt 's morgens 10 min. voor 7 van Smitshoek en rijdt via de Voordijk naar Barendrecht en daarna over de Noldijk, Dordtse Straatweg en Hordijk naar Bolnes. Busleider is de heer J. de Haan. Reeds 20 mensen hebben zich voor deze bus opgegeven, er is nog plaats voor 10 personen. Belangstellenden kunnen bij de loonadministratie voor f 1.— een weekkaart verkrijgen. Zoals bekend geldt dit laatste ook voor de andere 5 bussen. Het aantal zitplaatsen dat daarin nog vrij is is echter niet groot. Vooral voor hen die nog maar kort bij ons bedrijf in dienst zijn geven we hieronder nog even de routes van de overige bussen.

Bus 1: Vertrekt 6.55 uur van Rotterdam C.S. Rijdt de normale Twee Provinciën route, maar stopt slechts aan de haltes tot de Wolphaertsbocht. Busleider: Hr. J. M. Baartman.

Bus 2: Vertrekt 7.05 uur van Wolphaertsbocht. Rijdt de normale T.P. route en stopt aan de haltes tot IJsselmonde. Busleider: Hr. H. Schults.

Bus 3: Vertrek 7.00 uur van de T.P. garage te Ridderkerk, stopt bij het Raadhuisplein en de Dr. Colijnstraat en rijdt via de Donckselaan naar de werf. Busleider: Hr. M. Hollander.

Bus 4: Vertrekt 7.00 uur van de T.P. garage, rijdt via Slikkerveer en stopt aan alle tussenliggende haltes. Busleider: Hr. L. Slikkerveer.

Bus 5: Vertrekt 6.30 uur van het Beverwijckspein in Dordrecht en rijdt via Zwijndrecht-H. I. Ambacht, Rijsoord en Ridderkerk en stopt aan alle tussenliggende haltes. Busl. K. K. v. d. Linden.

Een nieuwe opdracht

Opnieuw maken we melding van de ontvangst van een belangrijke buitenlandse order, de bouw van een motor-grindzuiger.

Deze zuiger is bestemd om dienst te gaan doen onder andere in de wateren in de omgeving van Harwich.

Om u een indruk te geven van de grootte van de zuiger volgen hier de belangrijkste afmetingen:

Lengte over alles	ca. 61 m.
Breedte	ca. 12 m.
Holte tot hoofddek	4.72 m.
Draagvermogen	16.150 ton bij 365 cm diepgang.

Bij geladen toestand zal het vaartuig een snelheid van 7 mijl kunnen halen. De hoofdmotor, merk „Scandia”, heeft een vermogen van 420 P.K. bij 300 omwentelingen.

Deze motor wordt zowel gebruikt voor de voortstuwing als voor de aandrijving van de zuigpomp door middel van een vloeistof koppeling.

De capaciteit van de zuigpomp zal bedragen 3600 ton per uur waarvan een derde bestaat uit grind.

Deze grindzuiger zal gebouwd worden onder bouwnummer 1008.

PERSONEELSVENIGING

Reeds nu kunnen wij u mededelen, dat de eerste contactavonden van het seizoen 1962/63 op donderdag 1 en vrijdag 2 november a.s. zullen gehouden worden. Mede in overleg met het bestuur van onze toneelvereniging hebben wij voor die avonden gevraagd het beroepstoneelgezelschap „De Kluchspelers” o.l.v. Jan Blaaser en Johan Boskamp om voor ons te komen opvoeren

„Potasch en Perlemer met vakantie”, het stuk, dat in geheel Nederland triomfen vierde en nog viert.

Voor toneelliefhebbers zal het dus een zeer bijzondere avond worden. Wellicht kunnen wij u de volgende keer mededelen, dat het ons is gelukt om op genoemd gezelschap voor onze 2 contactavonden beslag te leggen.

De avonden gaan weer lengen

De vakantieperiode is weer achter de rug. 't Is september en dat is de maand waarin kinderen op school met frisse moed in een nieuwe klas beginnen.

Ook voor ons die de schooltijd achter de rug hebben is het de mooiste tijd om weer te gaan proberen onze kennis uit te breiden. De avonden worden langer. Voor buitenwerk is het al gauw te donker. Lees daarom het onderstaande van de heer Stibbe en doe er uw voordeel mee.

Schriftelijk studeren bij de P.B.N.A.

De P.B.N.A. biedt op technisch gebied behoorlijk verzorgde schriftelijke lessen. Wanneer u reeds studeert bij de P.B.N.A. of van plan bent dit te gaan doen bestaat bij ons bedrijf de mogelijkheid tot een aanzienlijke reductie op de leselden. Wij raden u aan contact op te nemen met onze afdeling Opleiding en Vorming waar u alle inlichtingen betreffende de collectieve studieregeling kunt krijgen.

Avondcursussen

Op verzoek van de Directeur van de Technische Avondschool te Slikkerveer vestigen wij uw aandacht op het volgende:

Van 1 oktober tot 31 maart worden aan deze school speciale cursussen in vaktekenen en tekeningelezen gehouden alsmede een cursus in autogeen- en elektrisch lassen.

U kunt zich voor verdere inlichtingen en aanmelding tot deelname wenden tot onze afdeling Opleiding en Vorming.

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

PERSONALIA

Jubileea:

40 jaar:

23-10 D. van de Wilt, hoofdbaas (machine-fabriek)

25 jaar:

6-10 J. A. Broere, schilder
14-10 B. Molendijk, ijzerwerker

In dienst getreden:

22- 6 T. Cruz Jurado, ketelmaker
F. J. Liebana Altaoja, h.-bankwerker
J. J. Vilchez Sanchez, hakker
J. Garcia Aguilar, h.-bankwerker
F. Lamela Catalan, h.-ijzerwerker

25- 6 W. J. Schippers, bankwerker
28- 6 J. Snijder, ijzerwerker
29- 6 J. Munoz Cerros, transporteur
2- 7 D. E. van Beek, h.-ijzerwerker
F. H. Strengholt, praktikant
meij. J. C. van Ee, kantoorbediende (loonadministratie)

J. Spruit, tekenaar (bouw bureau)
5- 7 J. M. Touris Pouso, hellingbediende
9- 7 W. A. Liauw Kwie Fong, praktikant (scheepsbouw)

11- 7 C. Hordijk, praktikant (scheepsbouw)
13- 7 A. Solino Monrroy, h.-ijzerwerker
E. Rodriguez Carrillo, h.-ijzerwerker
C. Hernandez Martinez, koperslager
N. Morales Maldonado, h.-bankw.
M. Molina Garcia, ketelmaker
J. V. Canalejas Diaz, h.-bankw.
T. Blanca Sanchez, h.-bankwerker
E. Collantes Cereceda, h.-ijzerwerker
M. Cara Barrios, h.-ijzerwerker

16- 7 J. van Es, praktikant
H. Wiedenroth, praktikant (scheepsbouw)
E. J. van der Laan, praktikant (scheepsbouw)
G. de Kuyper, praktikant (machine-fabriek)

M. Santomé Martinez, el.-lasser
P. Kuiper, leerling-ijzerwerker
17- 7 M. Diz Oubiña, transporteur
20- 7 mej. A. H. H. Saly, werkster (logiesgebouw)
T. Reyes Roman, aanhouder

23- 7 H. van den Berg, boorder
H. Postema, praktikant
N. de Haan, leerling-bankwerker
G. C. de Koning, leerl.-bankwerker
24- 7 N. Ramp, leerling-ijzerwerker
27- 7 A. Rodriguez Murillo, aanhouder

A. Esteban Rodriguez, h.-ijzerwerker
A. Arenas Cantos, draaier
C. Fajardo Puente, aanhouder
J. Peña Ventura, el.-lasser
30- 7 L. W. Warmenhoven, praktikant (machinefabriek)

8- 8 P. González Zorrilla, h.-bankwerker
10- 8 L. J. Alonso Osate, brander
R. Pico Rodriguez, brander
A. Gomez Collado, fraiser

Terug uit militaire dienst:

3- 8 L. van der Spoel, h.-bankwerker
K. W. de Vogel, h.-scheepsbeschieter

Naar militaire dienst:

13- 7 W. van Gerderen, h.-koperslager
20- 7 J. van Driel, h.-bankwerker
27- 7 C. Hordijk, h.-bankwerker

Gepensioneerd:

6- 7 W. Ambachtsheer, stellingmaker
17- 8 P. J. den Boer, corveeër

G. Brongers, transporteur
N. J. de Jong, ijzerwerker
P. Pors, strekker

De dienst hebben verlaten:

21- 6 M. Barrios Ruz, el. lasser
22- 6 F. Venema, h.-ijzerwerker
27- 6 R. Mulder, el.-lasser
29- 6 H. Visser, h.-bankwerker
G. Hempenius, werf/autochauffeur
K. Westdijk, koker/perser

5- 7 M. Perez Roman, el.-lasser
6- 7 P. van Vuuren, scheepsbeschieter
R. Kreuk, ijzerwerker
A. Linares Brunet, hellingbediende

12- 7 G. Cortes Cervantes, el.-lasser
20- 7 J. Huisman, brander
A. C. van de Voorde, ketelmaker
W. M. Timmer, bankwerker

26- 7 F. Innamorato, el.-lasser
27- 7 H. M. Schwedler, el.-lasser
H. van Zielst, ijzerwerker
31- 7 J. van Putten, brander

3- 8 J. Mak, wachtsman
G. Legerstee, fraiser/kotteraar
17- 8 J. Kloortwijk, brandwacht

Gehuwd:

29- 6 M. Iovane met mej. A. Bassa
3- 7 J. Valster met mej. P. van Mastrigt
12- 7 H. Heiden met mej. C. J. van Otterloo

Geboren:

21- 5 Johannes Chr., zoon van de heer en mevrouw De Jonge-van Valderen
20- 6 Paula, dochter van de heer en mevr. Bakker-van der Brugge
Johanna, dochter van de heer en mevr. Huyser-Kuit

27- 6 Maria, dochter van de heer en mevr. Schouten-Voogd
29- 6 Leendert, zoon van de heer en mevr. Valster-van Wijk

6- 7 Gerrit, zoon van de heer en mevr. Roosenbrand-Sparreboom
12- 7 Louise Jacqueline, dochter van de heer en mevr. Schellen-Vaartjes

18- 7 Dierentines, dochter van de heer en mevr. Saly-Loeve
24- 7 Lena Cornelia Maria, dochter van de heer en mevr. Brink-v. d. Hoek

30- 7 Jacoba Alberdina Martje, dochter van de heer en mevr. Van der Kloot-Veenstra
13- 8 Johanna Maria, dochter van de heer en mevr. Mokry-Daane

Proficiat!

Wij zijn verheugd u te kunnen mededelen dat een flink aantal mensen uit ons bedrijf hun studie in het afgelopen seizoen afsloten met het slagen voor het examen.

Allen die hieronder worden genoemd wensen we van harte geluk.

J. A. Boes, J. van Es, A. W. Haubrich en W. Kooy behaalden het Bemetel diploma ijzerwerken en afschrijven.

A. de Haan het diploma scheepsbeschieter (voor werkstuk 8, voor vakkennis 9!)

Voor het uitgebreid Bemetel examen slaagden A. de Haan (scheepsbeschieter); K. Dekker, C. van Driel, A. de Ridder en J. Snijders (ijzerwerken en afschrijven).

A. van Zwiene behaalde het diploma Gezel. bankwerker en A. Ouwens slaagde voor het examen sterkstroom-hulpmonteur.

W. de Jonge legde met goed gevolg het examen autogeen pijplassen af.

Tijdens een feestavond op 10 oktober a.s. zullen de diploma's worden uitgereikt.