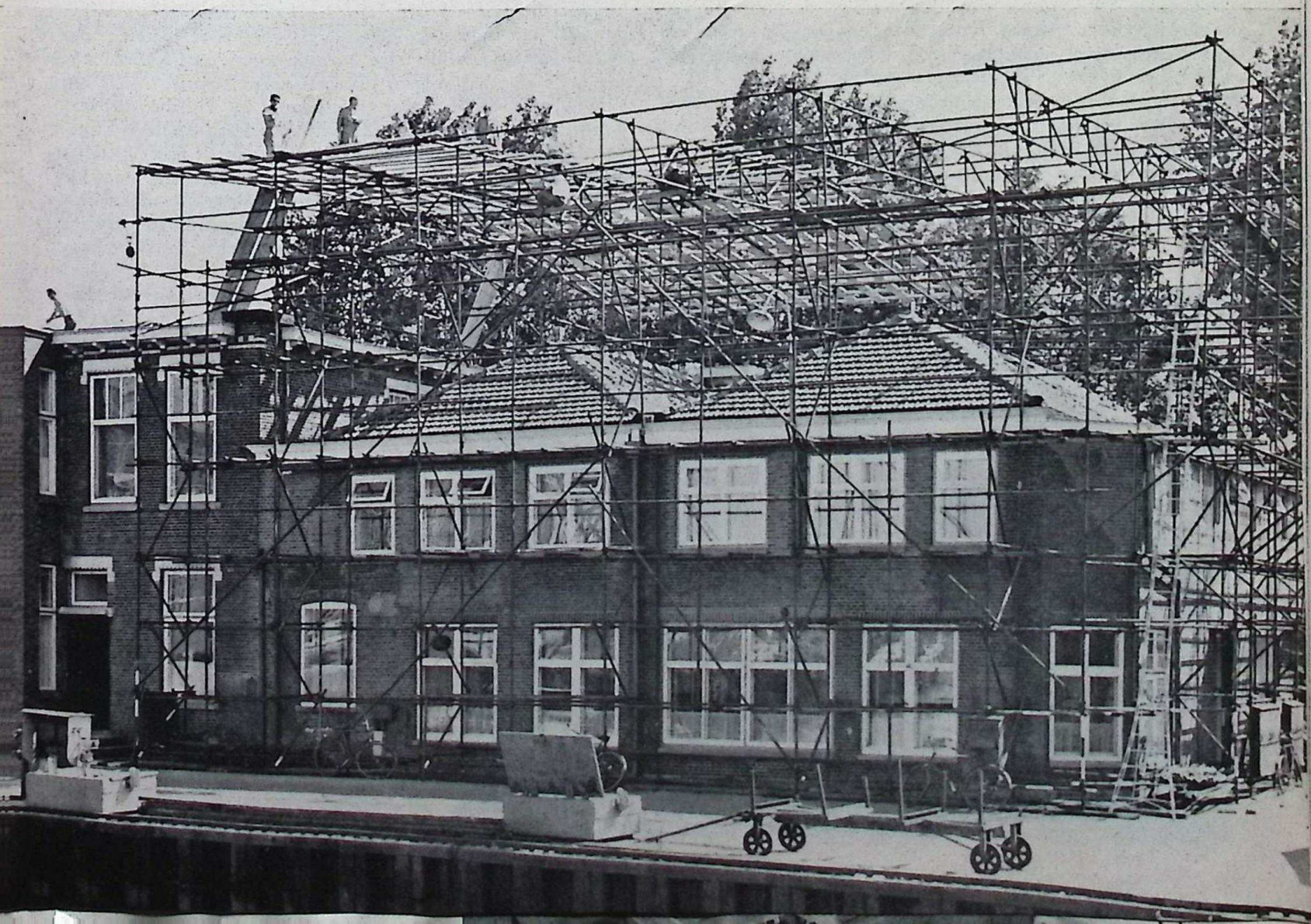


Boele - nieuws

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



BOUWAKTIVITEITEN

voor, tijdens
en na de vakantie

Bent u al in de stemming om eens een kijkje te gaan nemen bij alle bouwactiviteiten die op ons bedrijf worden ontplooid of zit uw blik nog vast aan het verrukkelijke heuvellandschap van Zuid-Limburg of aan de heidevelden op de Veluwe?

Ja allicht! Zo kort na de vakantie is het moeilijk om weer om te schakelen. Als je de vreugde van 14 dagen onbekommerde vakantie-vrijheid hebt genoten en de kampeertent moet verwisselen voor de lastent, de hengellat voor de maatlat, het bospad voor het hellingpad, de rustbank voor de draai-bank, het zwempak voor het ketelpak of de wandelstok voor de duimstok, nou mensen, hou maar op, we weten er alles van. Balen!

Laten we daarom met ons hoofdartikel een beetje kalmaan beginnen. Niet wat we allemaal nog bouwen moeten, maar wat er voor ons gebouwd is en wordt.

Toen u op 19 augustus weer „blijmoedig” de poort binnensukkelde, had u minder ruimte dan gewoonlijk, omdat een stevig steigerwerk inmiddels het kantoorgebouw omstrengeld had, teneinde een 2e verdieping te maken.

Waarom die haast? Wel, we hadden aanvankelijk gedacht dat de bouwvergunning daarvoor niet snel genoeg te bemachtigen zou zijn, maar dat bleek wel het geval. Het ging juist vlot. Om twee redenen kregen we toen plotseling haast met de bouw. Als we tijdens de werfvakantie de tweede verdiepingslaag met houten vloer aan zouden kunnen brengen, zou er



De waterdichte noodoverkapping

verder zonder risico voor de veiligheid van de mensen, die op de 1e verdieping werken, doorgewerkt kunnen worden.

De tweede reden was het dak. De bestaande kantoorruimte op de 1e verdieping moest intact blijven, omdat er nijpend ruimte tekort is. Maar aangezien er na het verwijderen van het dak slechts een boardplafond als dak overbleef, was het dus zaak om tijdens de vakantie zo ver op te schieten, dat de 2de verdiepingvloer met staalkonstruktie gemonteerd zou zijn. 't Is allemaal volgens plan verlopen. Terwijl u met een paraplu op over de zandverstuivingen bij Hulshorst paradeerde, werd hier onder de dekzeilen dat huzarenstukje uitgevoerd. Die dekzeilen waren hard nodig, want 't heeft hier net zo hard gegoten als bij u op de Veluwe. Daar heeft baas De Jager voor gezorgd met zijn mannen. Voor die dekzeilen, bedoelen we natuurlijk. Zorgvuldig en degelijk steigerwerk leidde tot een waterdichte noodoverkapping.

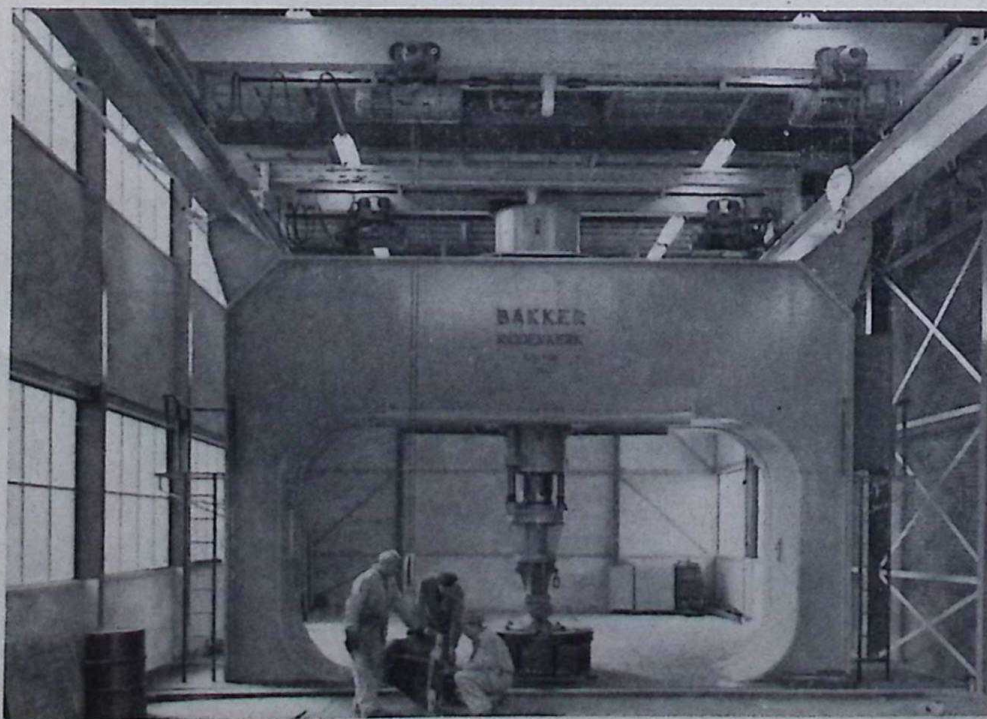
leidde tot een waterdichte noodoverkapping.

Eind oktober zal het gehele karwei glas- en waterdicht moeten zijn, en de verdere afwerking zal omstreeks Nieuwjaar zijn voltooiing vinden.

Twee nieuwe gebouwen en één verbouwing zijn inmiddels tot een goed einde gebracht. Nieuw zijn het gebouwtje voor de nieuwe vlakwals en het gebouw voor de 500 tons pers.

Het acetylenegebouw is uitgebreid met een opslag voor carbidvaten.

Het gebouw voor de 500-tons pers heeft wel aanleiding tot gepuzzel gegeven, omdat een goede plaats er voor niet zo maar gevonden was. Het kwam uiteindelijk terecht achter het bedieningshuis van reparatie helling III. Het gebouw is echter zo gekonstrueerd, dat het als het in verband met andere plannen van die



De drukkers G. Rijdsijk, C. Paasse en A. Meydam in hun splinternieuwe domein

juni is EKSAMENMAAND

Met groot genoegen vermelden wij dat bij de in juni jl. gehouden eksamens weer vele mooie resultaten zijn behaald. Een examen blijft echter altijd moeilijk vooral voor degenen die wat last met de zenuwen hebben.

Een enkel hereksamen moet in januari a.s. worden afgelegd. Om een flinke aanloop te nemen staan dus nog een aantal maanden voor de boeg. En dan straks royaal over de streep.

GESLAAGD ZIJN:

Voor het **Bemetel diploma** „Machinebankwerken“:

J. A. Groenendijk
P. A. Groenendijk
L. Huyzer
A. Sneepels
S. A. A. Tiggeloven
W. van Welie

Hereksamen vakleer en tekening lezen voor drie kandidaten.

Voor het **Bemetel diploma** „Metaalbewerken in de Scheepsbouw“:

C. H. Breems
Hereksamen werkstuk voor één kandidaat.
Hereksamen uitslaan + afschrijven voor twee kandidaten.

Voor het **Bemetel diploma** „Ijzerwerken/Afschrijven in de Scheepsbouw“:

J. Babos
P. Blom
K. Dekker

Voor het **Bemetel diploma** „Scheepsbeschietsen“:

W. de Ridder
G. Schutter
C. Vermaas

Voor het **Uitgebreid Bemetel diploma**:

J. A. Barendregt
J. A. Groenendijk
P. A. Groenendijk
L. Huyzer
A. Sneepels
S. A. A. Tiggeloven
W. van Welie
M. J. de Bel
C. H. Breems
P. G. C. Koedood
H. J. Kuiper

Afgewezen drie kandidaten.

Voor het **schooleksamen van de Dagschool voor de Nijverheid** te Dordrecht:

J. A. Barendregt
J. A. Groenendijk
L. Huyzer
A. Sneepels
W. van Welie
M. J. de Bel
C. H. Breems (met lof)
P. G. C. Koedood

Afgewezen zeven kandidaten.

Voor het **IVIO Sleuteldiploma**:

J. J. de Jong

Voor het **U.T.S. diploma** **Werktuigbouwkunde**:

H. Bestebreurtje

Voor het **VEV-diploma** **Elektrotechnisch Installeren**:

W. J. Weeda

De geslaagden van harte gelukgewenst. De hereksamen kandidaten hopen wij in het begin van het volgend jaar met trots in deze kolommen te kunnen vermelden.

NIEUWE OPDRACHTEN

Lieten we in het vorige nummer, wat betreft opdrachtmeldingen verstek gaan; nu kunnen we neerschrijven, dat we opdracht gekregen hebben tot de bouw van twee stuks motortankschepen, met hoofdafmetingen

Lengte over alles	85 M.
Breedte	9.50 M.
Holte	3.75 M.

en elk geïnstalleerd met 2 stuks 750 PK Deutz motoren.

De schepen zullen gebouwd worden onder bouwnummers 1012 en 1013 en opgeleverd dienen te worden in aug.-sept. 1964.

Van de Fa. v. Hattum en Blankevoort kregen we opdracht tot het maken van een kantel- en vaarconstructie t.b.v. de bouw brug Oosterschelde. We zullen dit vervaardigen onder de nummers CO 860 en 861.

Voor een Engelse werf gaan we binnenkort onder CO 858 een grote gelaste achterstevan compleet met roer en koning maken. Deze achterstevan is bestemd voor een 23.000 tons vrachtschip.

BENOEMINGEN

Als opvolger van de heer R. v. Gernerden is met ingang van 1 juli 1963 de heer G. Bovenhoff benoemd tot chef van de administratie.

Met ingang van 2 sept. 1963 is de heer A. Buys aangesteld als chef van het bedrijfsbureau in de machinefabriek.

Met ingang van dezelfde datum is de heer C. Gravendeel benoemd tot chef van de afdeling mechanische administratie.

De directie

plaats weg zou moeten, gemakkelijk verplaatst kan worden.

Door de bouw van deze loods kon het bestaande houten loodsje bij de scheepsbouwloods vervallen.

Wat te doen met dit loodsje? Slopen leek het eenvoudigste, maar omdat het uit een staalskelet bestaat en bovendien uitgerust is met hijsgelegenheid vond men, dat het best nog ergens voor dienen kon. Besloten werd om het loodsje wat in te korten en dan met een bok te vervoeren naar het nieuw aangekochte terrein van Bolnes Motorenfabriek om daar twee functies te gaan vervullen:

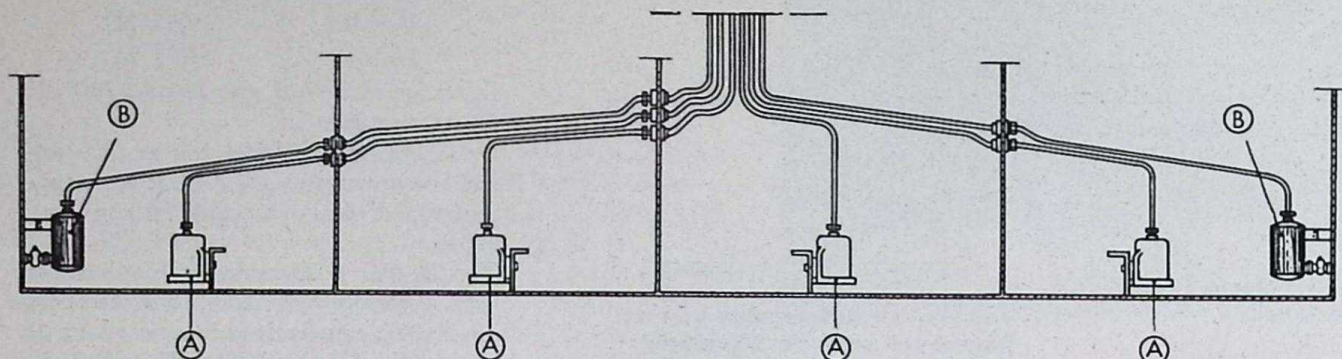
1e als bergloodsje, waar steeds behoefte aan blijft bestaan en 2e als terrein-afschieding van de openbare weg.

Door het verdwijnen van dit loodsje komt er naast de scheepsbouwloods ruimte vrij voor de reeds eerder aangekondigde bouw van een nieuwe leerschool afd. scheepsbouw. Direct na de vakantie had de firma Bailey de staalconstructie voor de loopkraan overeind staan, zodat onze timmerlieden aan de slag konden gaan. Maar voor dit gebouw klaar is zal er in Boele-Nieuws nog wel enige aandacht aan besteed zijn. Dit geldt ook voor een uitbreiding van

de leerschool in de machinefabriek. Ook daar heerst ruimtenood en de directie heeft besloten de bestaande leerschool op één der verdiepingen van de bergloods uit te breiden met nog zo'n verdieping die er direct boven gelegen is. Niet alleen het ruimtegebrek zal daarmee ondervangen worden, maar ook wordt de mogelijkheid geopend een betere klasse-indeling voor de leerlingen te maken.

Maar voordat dat allemaal klaar is, bent u de geur van de dennebossen allang kwijt en hebt u vermoedelijk al oliebollelucht gesnoven.

ons eigen dok



1

In deze aflevering zullen we speciaal aandacht besteden aan de controle apparatuur die nodig is om het „dokken” volledig in de hand te kunnen houden. Het beste kunnen we dit doen door een willekeurige dokking op de voet te volgen.

Allereerst de ligging van het dok. Het in te dokken schip heeft een bepaalde diepgang, die voor en achter zeer veel kan verschillen, en ook kan het schip in dwarsligging SB of BB over liggen. Het dok zal nu, voordat het te dokken schip ingevaren wordt, geheel overeenkomstig het schip, ingezonken moeten worden.

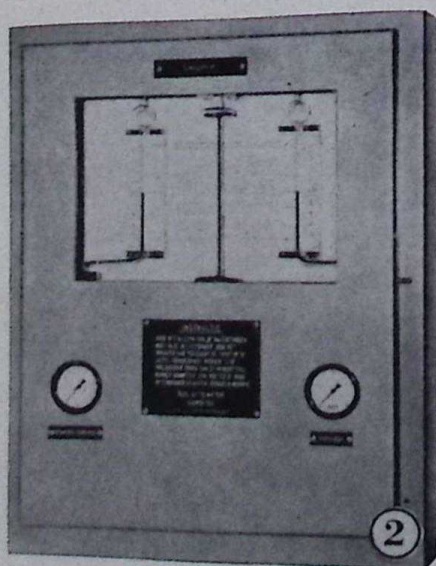
Om deze ligging te kunnen controleren zijn aanwezig: 2 diepgangsmeters, die de werkelijke diepgang aan voor- en achterzijde van het dok aangeven (fig. 1B), 1 hydraulische graden-meter voor langsligging (fig. 2), 1 hydraulische graden-meter voor dwarsligging (als fig. 2).

De beide laatsten geven dus geen aanduiding van de werkelijke diepte waarop het dok ligt, maar wel een juist inzicht over de hellingshoek waarin het dok in langs-, zowel als in dwarsrichting ligt.

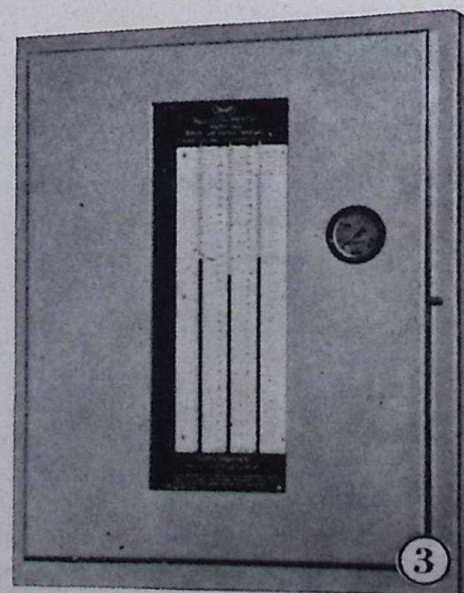
Als het schip ingevaren is kan begonnen worden met het omhoogpompen van het dok. Belangrijk hierbij is om nauwkeurig te kunnen meten of het dok bij het omhoog komen niet gaat doorbuigen. Om dit te kunnen meten is aangebracht: één hydraulische en één optische doorbuigingsmeter (fig. 3 en 4).

Op de hydraulische doorbuigingsmeter zijn 3 punten aangegeven en wel: voorzijde, midden en achterzijde. De verschillen van deze drie punten geven nauwkeurig de doorbuiging van het dok weer. Om niet afhankelijk te zijn van deze hydraulische apparatuur is daarnaast nog de optische meting aanwezig. Dit werkt door middel van een zeer sterke kijker welke in het midden van het dok (in het bedieningshuis) is opgesteld. In deze kijker kan men door middel van ingebouwde prisma's twee peil-

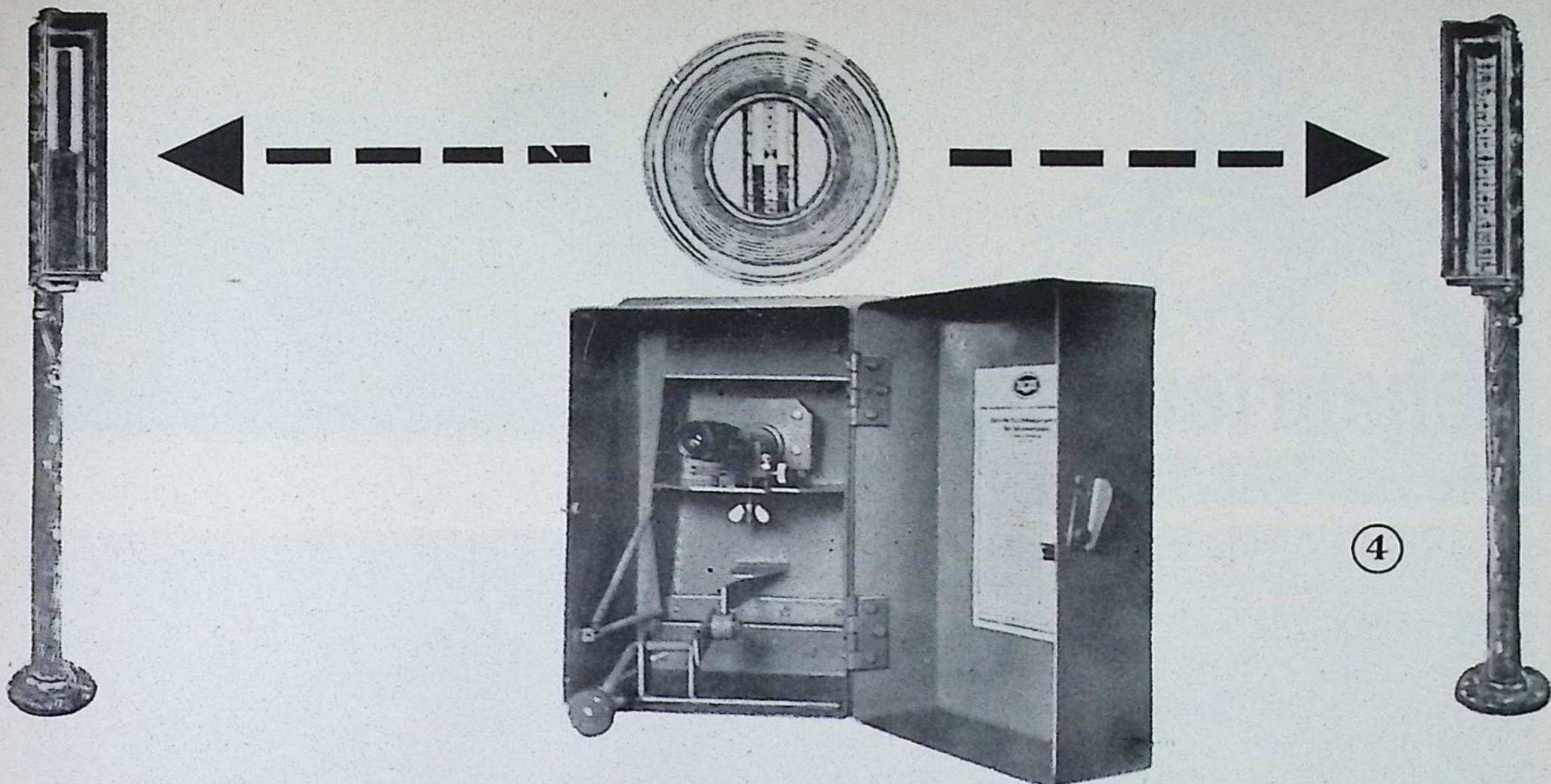
glazen zien, die aan de uiteinden van het dok zijn opgesteld. Het verschil van de vloeistofspiegels in de peilglazen, ten opzichte van het vaste punt in de kijker, geeft dus evenals de drie punten van de hydraulische apparatuur, de juiste doorbuiging van het dok te zien. De beide aflezingen dienen uiteraard gelijk te zijn. Het regelen van de doorbuiging geschiedt door uit de bepaalde tanks meer of minder water pompen. Van belang is dus ook om de waterinhoud van elke tank nauwkeurig te kunnen controleren. Dit gebeurt door middel van een ingebouwde pneumaticator-installatie (fig. 1A). Door middel van deze installatie kan



2



3



van iedere tank de juiste waterinhoud worden gemeten. Ziet men dus dat het dok tijdens het omhoogpompen bijv. in het midden achterblijft (wat dus blijkt uit de doorbuigingsmeter) dan moet uit de voor- en achtertanks minder water worden weggepompt dan in de middentanks. De inhoudsmeters van de tanks geven hiervan dus een duidelijk beeld. De snelheid waarmee het water wordt uitgepompt wordt geregeld door de verdeelafsluiters meer of minder te sluiten of te openen.

Deze afsluiters worden vanuit het bedieningshuis elektrisch bediend en hier kan ook de juiste afstand van de afsluiters worden afgelezen.

Al deze boven omschreven apparatuur is ondergebracht in een bedieningslesenaar, (fig. 5) geplaatst in het bedieningshuis.

In het horizontale deel ziet men van links naar rechts: starters van elektromotoren van hoofdpompen met de bediening van in- en uitlaatschuiven; de bediening van de verdeelafsluiters met daarbij de inhoudsmeters van de betreffende tanks; een mechanische gradenmeter ter controle van de hydraulische apparaten.

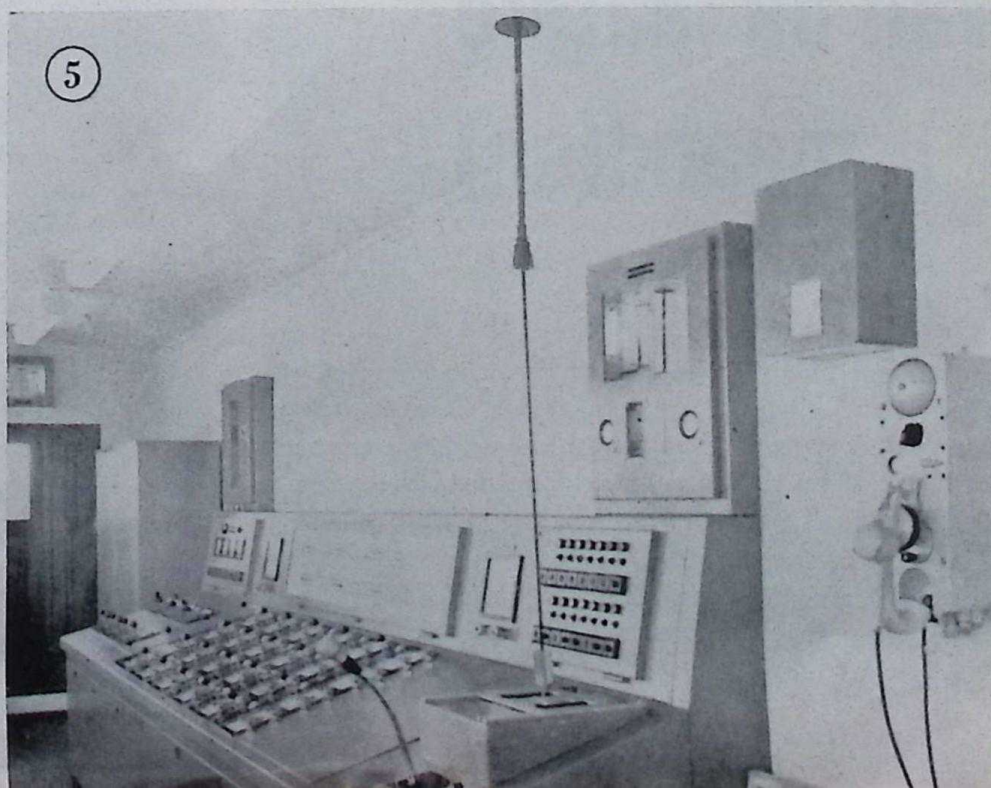
In het verticale deel eveneens van links

naar rechts: ampère meters van elektromotoren, dokpompen, diepgangsmeter voorzijde; tankenplan waarop alle lensleidingen en afsluiters zijn aangegeven; diepgangsmeting achter; schakelbord dokverlichting.

Bovenop het verticale gedeelte ziet men de doorbuigingsmeter (links) en de langsgraden-meter (rechts).

Boven de toegangsdeur ziet men nog juist de dwarsgraden-meter (geheel links), geheel rechts het kastje waarin de verrekijker voor de optische doorbuigmeter is aangebracht.

De foto's die gebruikt zijn dienen slechts ter illustratie en zijn niet gemaakt van de apparatuur die in ons dok zal worden aangebracht.



Gebeurtenissen

A



B

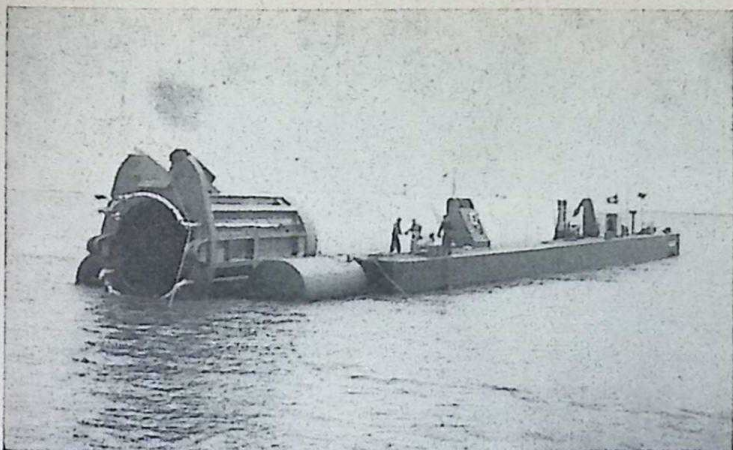
van de laatste maand(en)

C

In juli werd het $\frac{3}{4}$ dokdeel met de ombouwponton verslept van achter de machinefabriek naar de dokpier (foto A). 's Avonds is de ponton volgens plan uitgedokt en 's nachts het dok weer opgepompt met behulp van de grote elektrische Flygt-pompen.

Maandag 22 juli werd de ponton, bouwnummer 1010, bestemd voor Van den Tak's Bergingsbedrijf N.V. te Rotterdam, opgeleverd en van de werf verslept naar Kinderdijk (foto B).





D

Afmetingen: lengte 70 m, breedte 23,80 m en hoogte 5,20 m.

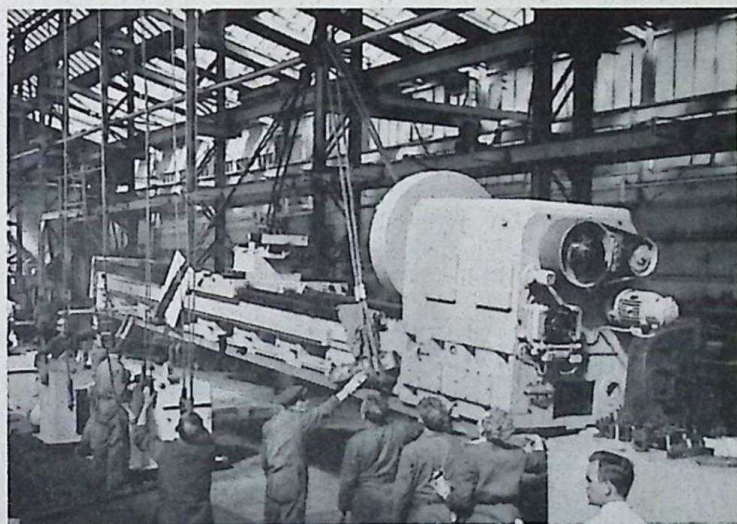
In dezelfde maand werd in de Oosterschelde ter hoogte van Colijnsplaat de eerste paal voor de brug Oosterschelde ingedreven door de door ons gebouwde bok (foto C). Het hijsen en indrijven van de eerste paal was tevens een test voor de constructie en geschiedde in het bijzijn van technici van ons bedrijf. Op de betonnen paal is duidelijk de 38 ton wegende paalmuts te zien, die door onze afschrijvers is afgetekend, door onze branders netjes pasgesneden en door de Fa. Stami in Dordrecht opgesloten en gelast. Deze paal heeft inclusief paalmuts een lengte van 40 m en weegt ± 500 ton. Tijdens het indrijven van de paal laat men een cutterladder in de paal zakken tot op de bodem. Hydraulisch zet de ladder zich dan met behulp van vijzels in de paal vast. De draaiende messen en twee grote zuigleidingen, die de fijngehakte grond en stenen wegzuigen zorgen ervoor dat de paal kan zakken. Het transport der palen geschiedt met een speciaal gemaakte bak (zie foto D). Op deze bak is een kantelraam gemonteerd, waar de paal in gelegd wordt. Tijdens het hijsen kantelt de paal om het draaipunt van het kantelraam. Het grote raam ziet u op de foto E de werf verlaten. (Lengte ruim 26 m, gewicht ± 53 ton).

Op 30 juli leverden enkele enorme vrachtwagens een cadeautje af voor de draaierij. De reeds eerder aangekondigde draaibank met een lengte van 10 m werd op de fundatie geplaatst (foto F). Deze bank zal zelfs voor werkstukken van 25 ton niet opzij gaan.

De machinefabriek heeft nu een bijzonder rijk aanzien gekregen en is nu volledig ingericht voor het grote werk, dat we kunnen verwachten, als ons dok in bedrijf gaat. Wat zou toepasselijker zijn voor het besluiten van deze reportage dan het plaatsen van afsluitbomen? Dit geschiedde juist voor de vakantie bij de nieuwe Spoorweghavenbrug (foto G). Het gehele bewegingswerk met kasten is onder CO 708 gemaakt in onze machinefabriek in opdracht van de gemeente Rotterdam.

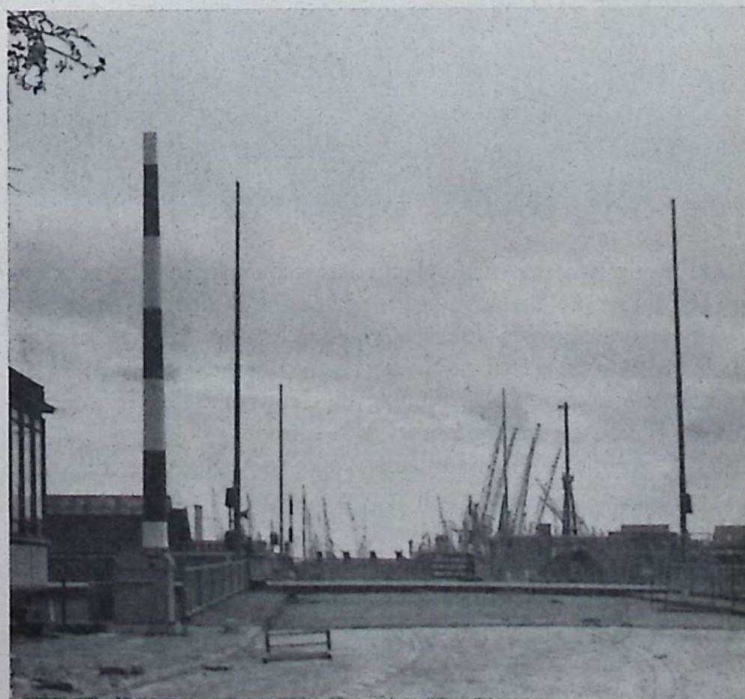


E



F

G



MACHINEBANKWERKER

Het is alweer geruime tijd geleden, dat in het Boele-Nieuws aangekondigd werd, dat er een cursus georganiseerd zou worden voor bankwerkers, maar daarna hebben we er (althans wat het Boele-Nieuws betreft) niets meer van gehoord. De redactie is dan ook met het schaamrood op de wangen eens een kijkje gaan nemen hoe deze cursus reilde en zeilde.

Toen we op een zaterdagmorgen een bezoek brachten in het „praktijklokaal” bleek ons al spoedig dat we te doen hadden met een stel enthousiaste cursisten, die het helemaal niet erg vonden om op hun vrije zaterdagmorgen hun vakbekwaamheid te vergroten en die er stuk voor stuk prat op gaan dat ze nog nooit verzuimd hebben. Hoogstens een enkele keer als ze ziek waren, maar dat telt natuurlijk niet mee.

De cursus staat onder leiding van de heer G. J. Matthijsse, die daarbij geassisteerd wordt door de heer F. E. Laffeber. De leergang bestaat uit een theoretisch en een praktisch gedeelte.

Donderdagsavonds wordt er theorie gegeven in een zaaltje van de cantine waar men met behulp van tekeningen, doorsneden, grafieken en diagrammen het inwendige van een motor of hulpwerktuig ontleeft.



1

Regelmatig worden aan de cursisten afdrucken van tekeningen, schetsen en beschrijvingen uitgereikt die tot een complete leergang opgeborgen kunnen worden in een keurige omslag, zodat men over jaren nog eens rustig iets kan naslaan. Daarnaast is er zaterdagmorgens de praktijkles in een leslokaal boven de machinefabriek.

Men werkt niet aan onderdelen welke toevallig voor reparatie in de fabriek zijn, maar aan speciaal voor dit doel gereserveerde hulpwerktuigen die permanent in het leslokaal staan opgesteld en waar speciaal gewezen wordt op het hoe en waarom. Natuurlijk is er altijd gelegenheid voor het stellen van vragen, niet alleen over hetgeen in de les behandeld is, maar over alles wat men tijdens het werk aan boord of in de fabriek gezien of opgemerkt heeft.



2

Op foto no. 1 zien we de gehele klas bijeen, op B. van Heek na, die de bewuste ochtend juist iets vroeger weg moest, maar op foto no. 3 samen met G. de Pee de kleppen aan het stellen is van een hulpmotortje.

Op de tweede foto ziet U Joh. Harreman en J. H. Deppe die druk aan het sleutelen zijn aan een compressor.

Al met al dus een ploegje jongelui die vastbesloten zijn om deze cursus tot een goed einde te brengen en in ruil voor al hun moeite daarvoor een getuigschrift zullen ontvangen.

De redactie van Boele-Nieuws wenst hen allen veel succes toe bij hun verdere studie en hoopt dat ze later stuk voor stuk veel profijt van deze cursus zullen hebben.

3





verslag vergadering

ideeëncommissie

op 14 augustus 1963

Idee no. 398 (134195) — Anoniem.

Betreft wijzigingen aan kelderwinden. Inzender wordt verzocht zich te melden voor nadere toelichting bij ijzerwerker H. de Jong.

Idee no. 399 (134167) — J. Schuijer.

Inzender stelt voor speciale wagentjes te maken voor het wegnemen en plaatsen van kielblokstoelen in het dok.

Dit idee zal nader worden uitgewerkt door tekenkamer en de commissie zal hier later op terugkomen.

Idee no. 400 — J. Snijder.

Inzender stelt een speciale hijsklem voor welke speciaal gebruikt kan worden voor het horizontaal verplaatsen van DIN balken, gordingen enz.

De voorgestelde constructie is niet juist wat betreft de op deze klem werkende krachten. Speciaal wat betreft de horizontale sluitkracht.

Getracht zal worden, voortbouwend op dit idee, een klem te konstrueren welke dit nadeel niet heeft.

Beloning f 15,—.

Idee no. 401 (134200) — F. Koster.

Voorgesteld wordt om speciale regenkleiding aan te schaffen, zodat gedurende de regen doorgewerkt kan worden.

Over dit probleem is reeds zeer veel gesproken maar een afdoende oplossing is nog steeds niet gevonden.

Ook het voorstel om oliepakken beschikbaar te stellen is volgens de kom-

missie niet bruikbaar, daar in deze pakken niet gedurende langere tijd gewerkt kan worden wegens onvoldoende ventilatie. Tevens zijn deze pakken zeer kwetsbaar.

Geen beloning wordt toegekend.

Idee no. 402 (134198) — F. Koster.

Inzender stelt voor om de laswagens te voorzien van een dekzeiltje om beschadiging door regen te voorkomen.

Dit idee is volgens de commissie niet bruikbaar.

Immers tijdens het gebruik mag de lastrafo niet afgedekt zijn wegens de grote warmteontwikkeling.

Ook de kosten en reparatiekosten van dergelijke dekzeiltjes zijn niet gering en groter dan het te verwachten nut ervan.

Geen beloning wordt toegekend.

Idee no. 403 (134171) — Anoniem.

Dit idee betreft de grote draaikrullenbakken achter de machinefabriek.

Inzender stelt voor deze bakken in putten te zetten zodat het leeggooien van kruiwagens gemakkelijker wordt.

De commissie is van oordeel dat dit voordeel geheel wegvalt tegenover de nadelen van een dergelijke put.

De put zal regelmatig moeten worden schoongemaakt, voorzieningen voor hemelwaterafvoer moeten worden gemaakt, voldoende afzetting, enz. enz.

Wordt niet uitgevoerd.

Aanmoedigingspremie f 5,—.

Idee no. 404 (134169) — P. Tuk.

Voorgesteld wordt de draadspindels van de nieuwe zuurstofafsluiters op de werf te voorzien van een beschermkapje.

De praktische uitvoering hiervan zal nader worden bekeken.

Weliswaar geeft zo'n kapje een bescherming tegen beschadiging van buitenaf, maar de door inzender genoemde bescherming tegen roestvorming op de spindel is volgens de commissie niet aanwezig. De spindel zal onder het kapje evengoed roesten.

De voordelen zijn dus beperkt.

Beloning f 10,—.

Idee no. 405 (134170) — F. v. Ouwkerk.

Inzender stelt voor op het bordje bij de ideeënbus het woordje „Uwe” te vervangen door „Uw”.

De commissie gaat hiermede geheel akkoord.

Er is bij diverse firma's prijs opgevraagd voor het uitvoeren van deze werkzaamheden.

Indien de te maken kosten niet te hoog zijn, zal over de beloning nader worden beslist.

Idee no. 395 (van vorige vergadering).

Dit voorstel betreffende het gebruik van speciale scharen voor het spalken van lasstuiken is thans nader bekeken. Gebleken is dat deze scharen reeds zeer veel nut hebben gehad, o.a. bij de bouw van het dok.

Een beloning van f 150,— wordt toegekend.

No. _____		Naam: _____						
DAG _____		DATUM _____						
Bouwno. of naam van schip	ACC. No.	OMSCHRIJVING WERK	Uren normale werktijd	Uren buiten norm.werkt.	1	2	3	4
Het belangrijke Tijdkaartje								
Handtekening Baas: _____			TOTAAL					
41.018 - 0883 - 100.000								

Als het aan Adrie Meydam lag, dan leverde u nooit meer een tijdkaart in. Bij hem komen namelijk al die tijdkaartjes terecht en hij sorteert ze. En aangezien er dagelijks honderden tijdkaarten ingevuld en ingeleverd worden, zit hij tot over zijn oren in de paperrassen begraven, zoals de foto u laat zien.

Tegen het werk ziet hij helemaal niet op, maar de narigheid voor hem en ook voor zijn collega's op de loonafdeling is, dat die tijdkaarten dikwijls niet op tijd ingeleverd worden. En dan begint het gepuzzel...

Weet u waarom het op tijd inleveren van de tijdkaarten zo belangrijk is?

We moeten allemaal wel eens boodschappen doen voor onze echtgenote. Uw vrouw somt op: „Bij de groenteboer 2 kg eigenheimers, 1 rode kool (een grote) en 1 kg handappelen (niet van die zure) en ga dan maar gelijk even bij de slager aan om een mergpijpje en 1½ pond varkensvlees (met een vet randje). Schiet het zolang maar voor!”

„Ho, ho”, roept u wanhopig, „schrijf het maar op, want dat onthoud ik nooit allemaal”.

Maar niet alleen dat onthouden vormt voor u een knelpunt. Nee, dat voorschieten, zie je, dat is het vooral waar je mee uit moet kijken. U weet uit ervaring dat dat een linke boel is.

U kijkt dan ook wel uit en schrijft bij de groenteboer en de slager op het briefje er even bij, wat u allemaal betaalt voor vrouwlief. Met dat briefje gewapend is uw zakgeld gered, tenminste, we nemen aan dat u alles terugkrijgt.

Uw tijdkaart dient hetzelfde doel. Dat is uw bewijs, dat recht geeft op betaling van wat u voorgeschoten heeft in arbeidsprestatie. U ontvangt daarvoor uw loon. Levert u dat bewijs niet in, dan zou daaruit de gevolgtrekking gemaakt kunnen worden, dat u niet gewerkt heeft.

Nu heeft men op de loonafdeling de mogelijkheid om dit te controleren, maar dat brengt heel veel extra werk met zich.

Ook het nauwkeurig invullen van de tijdkaart is van gewicht. Zo goed als uw vrouw precies wilde weten, wat de kool, het mergpijpje en de andere artikelen kosten met het oog op een goed beheer van haar huishouding, zo goed wil uw werkgever weten, waaraan uw loon verwerkt wordt, met het oog op een goede bedrijfshuishouding.

Beschouw daarom het invullen van uw tijdkaart niet als een bijkomende formaliteit,

maar als uw persoonlijke, belangrijke bijdrage tot het goed functioneren van het bedrijfsapparaat.

Zoals u op de publikatieborden al hebt kunnen lezen, hebben we een nieuw model tijdkaartje ingevoerd, dat enkele wijzigingen heeft ondergaan.

Het formaat van het kaartje is iets groter geworden. De hoofdingeling is hetzelfde gebleven en ook de normale gegevens over datum, lootjesno., naam, werkobject, accoördnummer en korte omschrijving van het werk bleven ongewijzigd.

De kolommen voor de opgave van de gewerkte uren zijn echter iets veranderd. Er staan 2 kolommen naast elkaar. Eén voor de opgave van gewerkte uren in normale werktijd en één voor gewerkte uren buiten normale werktijd.

In de eerste kolom zet u de uren, gewerkt tussen 7.30 's morgens en 17.15 's middags. Dat is dus nooit meer dan 9 uur. In de tweede kolom komen dus uitsluitend de uren, die buiten die tijd gewerkt zijn, dus alle overuren.

In tegenstelling tot wat op de publikatieborden vermeld is, moeten de uren van degenen, die regelmatig in de nachtploeg werken, ook in de kolom „uren normale werktijd” gezet worden.

Over de andere kolommen waarin de no's 1-2-3-4 vermeld staan (naast de kolommen gewerkte uren), hoeft u zich het hoofd niet te breken, want daar hoeft niets ingevuld te worden. Die hebben alleen maar een administratieve functie.

TOERISTENSERVICE IN HOENSBROEK

Tijdens onze vakantie-reizen in Limburg troffen we een hotelier, die (en daar zijn we van overtuigd) beschikte over een enorme dosis mensenkennis.

Hij demonstreerde dit door het overhandigen van een voetgangers-vrijgeleidekaart aan zijn gasten, nadat hij ze gedurende 24 uren had bespied bij het z.g. hangen aan de bar.

Wij drukken hierbij deze kaart af.

Mocht U Uw vakantie volgend jaar in Limburg doorbrengen, pas dan op Uw tellen. Ze hebben U daar zo door!

Voetgangers-Vrijgeleide

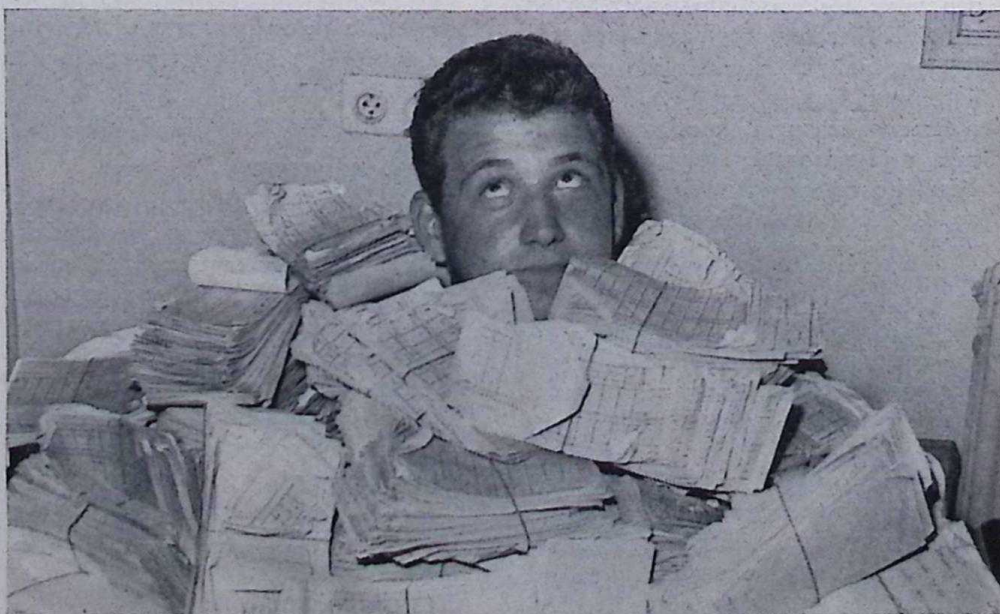
De Heer *De Jong*
is bevoegd het trottoir in nachtelijke uren in volle breedte in zig-zag gang te lopen.

Alle politiediensten en radiowagens, zoals sleepdienst, uitgesloten vuilniswagens, worden gevraagd hem op de thuiskoers te brengen en in een noodgeval naar huis bij te lichten.

Bij bloedproef bevestig ik graag, dat, bij het verlaten van mijn lokaal het bloedgehalte in de alcohol de 2‰ niet overschreden heeft.

Pierre Schiffers

Hotel-Café-Restaurant In Ghen Haen
Hoensbroek. Tel. 2473



VEILIG EN ECONOMISCH HIJSEN

Eén onzer kraanmachinisten heeft ons nog eens opmerkzaam gemaakt op enige regels, die vooral voor het veilig hijsen en het economisch gebruik van onze trouwe vriend de „torenkraan” van toepassing zijn en waarvan wij toch allen doordrongen moeten zijn om ongelukken en onnodige stagnatie van het werk te voorkomen.

Wij hangen de belangrijkste regels in deze kraan op in de overtuiging, dat U ze zult lezen, in U opnemen en uitvoeren voor zover in Uw vermogen ligt.

1

Het te verplaatsen objekt op de juiste manier bevestigen aan de hijskettingen.

2

Als er bij avond of nacht gewerkt moet worden en de bestaande verlichting is niet voldoende zodat er moet worden gebruik gemaakt van hulpverlichting, dienen deze lampen zo geplaatst te worden, dat de machinist er niet door verblind kan worden. Ook het onafgeschermd laten liggen van brandende lampen is zeer gevaarlijk.

3

Het komt herhaaldelijk voor, dat wanneer een kraan met een karwei bezig is, er mensen zijn die zich tot de machinist wenden met het verzoek eerst geholpen te worden. Hierin kan en mag een machinist niet altijd toestemmen om de volgende redenen:

- het is onredelijk tegenover uw collega's die voor u aan de beurt zijn: iedereen wil namelijk graag op zijn beurt geholpen worden;
- de praktijk heeft bewezen, dat indien het werk op de beurt afgehandeld wordt, dit de juiste manier is om het werk zo vlot mogelijk te laten verlopen;
- het komt maar al te vaak voor, dat van het verzoek — of men kan ook spreken van het recht — om voorrang te krijgen misbruik wordt gemaakt; het is namelijk niet bevorderlijk voor de goede gang van zaken, dat een kraan het werk waaraan hij bezig is, onnodig moet onderbreken.

4

Voorrang hebben de volgende punten wanneer het gebruik van een kraan noodzakelijk is, te weten: Ongevallen, brand, het aanbrengen van veilige op- of afgangen (trappen, bruggen of planken) op schepen en werken waar absoluut geen uitstel voor mogelijk is.

5

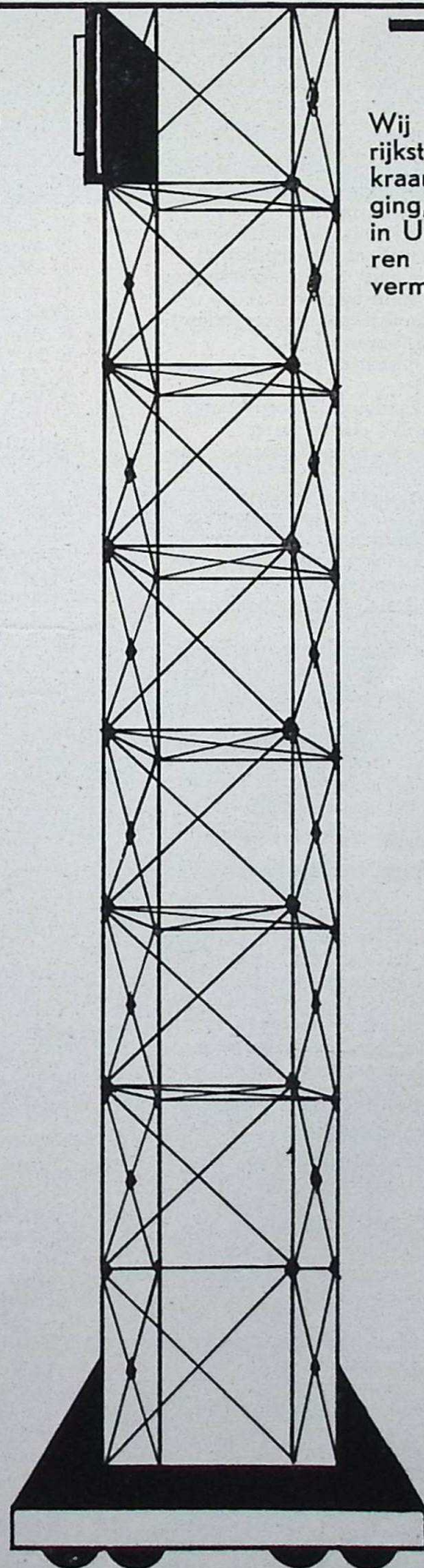
Zorg ervoor, dat de kraan de door u opgegeven plaats goed kan benaderen en verwijder zonedig in de weg staande obstakels, zoals: uitstekende vlaggenmasten, over de door u aangewezen plaats lopende antennes, enz.

6

Wanneer in ruimen van schepen gewerkt moet worden, is het gewenst in plaats van alleen een paar luiken, ook een bint te verwijderen zodat een grote doorgang ontstaat. Dit in verband met het in de ruimen te hijsen lang hout of ijzer. Ook wanneer er eventueel een ongeval mocht gebeuren en de getroffene moet met behulp van de kraan aan wal worden gebracht, kan elk oponthoud voor de patiënt nadelig zijn.

7

Houd de kraan niet langer vast dan strikt noodzakelijk is.



PERSONALIA

WANDELSPORTVERENIGING

Jubilea: 25 jaar:

- 1-9 H. Donker, koperslager
- 5-9 K. Ooms, bankwerker

In dienst getreden:

- 28-6 B. Somolinos de Mingo, transporteur
- 1-7 A. Zondergeld, leerling-ijzerwerker
- B. Zondergeld, leerling-ijzerwerker
- H. Zondergeld, transporteur
- W. F. Elshot, praktikant (machine-fabriek)
- 3-7 C. A. Pereira Ramos, hulp-bankwerker
- 15-7 Mej. G. Lodder, ponsstypiste
- A. W. Abbel, praktikant
- E. van Vliet, tekenaar (machinebouw)
- N. Palm, praktikant (scheepsbouw)
- H. van Donselaar, leerling-ijzerwerker
- 16-7 B. G. Meijer, hulp-bankwerker
- 22-7 A. Coppens, praktikant (scheepsbouw)
- 24-7 A. Breggeman, ijzerwerker
- 29-7 A. G. Sloof, kantoorbediende (loon-administratie)
- 2-8 D. Dutta, praktikant (scheepsbouw)
- 12-8 M. Muñiz Muñiz, elektr. lasser
- Mevr. R. T. van Stee-Hamstra, ponsstypiste
- 13-8 E. V. Ensermo, elektr. lasser
- 16-8 A. Romero Méndez, hulp-ijzerwerker
- J. Navas Rodriguez, hulp-bankwerker
- 19-8 I. Zondergeld, elektr. lasser
- B. Groen, transporteur
- Mej. M. van Driel, kantoorbediende (loonadministratie)
- Mej. T. W. de Haan, kantoorbediende (loonadministratie)
- Mej. A. v. d. Stel, kantoorbediende (rekeningen-afdeling)
- Mej. B. H. van Vliet, kantoorbediende (rekeningen-afdeling)
- J. van der Duyn Schouten, kantoorbediende (rekeningen-afdeling)
- C. Assenberg van Eysden, leerling-bankwerker
- M. Konijnenburg, leerling-bankwerker
- L. Verschoor, leerling-bankwerker
- R. Verseveldt, leerling-bankwerker
- P. A. van Vliet, leerling-bankwerker
- C. Wesseling, leerling-bankwerker
- J. Goudriaan, leerling-ijzerwerker
- G. A. J. de Oude, leerling-ijzerwerker
- M. J. Ponsen, leerling-ijzerwerker
- J. B. Rijkeboer, leerling-ijzerwerker
- T. B. Ugland, praktikant (scheepsbouw)

Terug uit militaire dienst:

- 15-7 C. Noordeggraaf, hulp-ijzerwerker
- 19-8 F. IJsselstijn, schilder

Naar militaire dienst:

- 26-7 A. Sneepels, leerling-bankwerker
- 2-8 W. J. Weeda, leerling-elektriciën

Gepensioneerd:

- 30-6 R. van Gemerden, hoofdboekhouder
- 5-7 I. van Driel, korveër
- 2-8 D. Nugteren, kraandrijver
- G. Roosenbrand, werfautochauffeur
- C. de Snoo, ijzerwerker

De dienst hebben verlaten:

- 14-6 J. H. Vugts, praktikant (tekenkamer/scheepsbouw)
- 24-6 J. Ropero Montero, hulp-bankwerker
- 28-6 F. Villaespesa Ibanez, hulp-bankwerker

- M. Santomé Martinez, elektr. lasser
- C. Hernandez Martinez, koperslager
- A. Solino Monroy, hulp-ijzerwerker
- 30-6 Mej. A. E. van der Padt, kantoorbediende (rekeningen-afdeling)
- 5-7 C. W. van Tongeren, praktikant (scheepsbouw)
- 11-7 N. Morales Maldonado, hulp-bankwerker
- J. Pena Ventura, elektr. lasser
- M. Molina Garcia, ketelmaker
- M. Cara Barrios, hulp-ijzerwerker
- C. Fajardo Puente, aanhouder
- F. Iglesia Rodriguez, koker
- 12-7 M. Calvache Artes, hulp-ijzerwerker
- T. Blanca Sanchez, hulp-bankwerker
- M. Millan Torres, klinker
- F. v. d. Ketterij, kantoorbediende (loonadministratie)
- 19-7 B. Amersfoort, draaier
- 26-7 E. H. Goudman, elektr. lasser
- K. Neef, praktikant (machinefabriek)
- J. V. Canalejas Diaz, hulp-bankwerker
- 31-7 A. Plaisier, kantoorbediende (rekeningen-afdeling)
- Drs. J. van Es, secretaris
- Mevr. A. van 't Zelfde-van Gent, kantoorbediende (loonadministratie)
- Mevr. J. Kamphorst-van Beilen, kantoorbediende (loonadministratie)
- Mevr. M. T. Wieringa-Quant, kantoorbediende (rekeningen-afdeling)
- 1-8 J. M. Touris Pouso, hellingbediende
- Z. J. Alonso Osete, brander
- J. Vazquez Bohorquez, stellingmaker
- J. Grosso Velazquez, brander
- A. Revueltas Cañadas, elektr. lasser
- F. Leal Plaza, elektr. lasser
- J. Lopez Cores, hellingbediende
- J. Diaz Oubina, aanhouder
- J. Andujar Hernandez, stellingmaker
- M. Taravilla Delgado, aanhouder
- A. Gomez Collado, hulp-bankwerker
- J. Ojeda Canados, koperslager
- 2-8 M. J. Faasse, praktikant (scheepsbouw)
- C. Ruiz de Huidobro, praktikant (scheepsbouw)
- Mej. J. Huizer, kantoorbediende (loonadministratie)
- 16-8 H. Bullée, scheepsbeschieter

Gehuwd:

- 17-7 A. Ouwens met mej. A. L. Boer
- 31-7 E. Kooijman met mej. A. C. de Vos
- 2-8 A. Ouwens met mej. G. J. Vermeulen

Geboren:

- 25-6 Carolien, dochter van de heer en mevrouw Leentvaar-Meyer
- 12-7 Bastiaantje Maria, dochter van de heer en mevrouw Van Wingerden-Noordzij
- 15-7 Louis Christiaan, zoon van de heer en mevrouw Dullefont-Kol
- 17-7 Leeuwke, dochter van de heer en mevrouw Berkenbosch-Bollema
- 19-7 Gerardus Jozef Marinus Maria, zoon van de heer en mevrouw Langes-Stegink
- 25-7 Johan Christiaan, zoon van de heer en mevrouw Bijl-Laban
- 26-7 Neeltje Sijje, dochter van de heer en mevrouw Verboom-van Driel
- 28-7 Petrus Johannes, zoon van de heer en mevrouw v. d. Gun-v. d. Werf
- 10-8 Petra Anne Marika, dochter van de heer en mevrouw Bovenhoff-Boele

Slechts 8 mensen van de Boele-tippelaars namen dit jaar deel aan de Vierdaagse te Nijmegen, en één van hen, T. Rijsdijk, moest de eerste dag al uitvallen wegens een kapotte hiel. De vierdaagse-veteranen K. Nugteren en C. van Wingerden moesten noodgedwongen door omstandigheden verstek laten gaan. Een vermakelijke geschiedenis maakte voor de Boele-mensen deze Vierdaagse tot een gedenkwaardige. De eerste dag al sloot zich een vreemdeling bij ons ploegje aan. Een leuke vent van middelbare leeftijd was het en Kees, zo heette hij, voelde zich best thuis bij zijn nieuwe vrienden. Maar de laatste dag, toen de wandelaars door het dorpje Oeffelt trokken kwam de verrassende ont-knoping. P. Slikkerveer, die naast de nieuwe Kees wandelde, had net zo iets gezegd van „hoeveel blaren heb jij op je zweetvoeten, Kees?“, toen een deputatie burgers de tippe-laars tegenhield en officieel een cadeau aan Kees ging overhandigen. De toespraak begon met: „Geachte Burgemeester . . .“ Het bleek, dat onze jongens hadden opgetrokken met de sportieve burgemeester van Oeffelt!

En of de pret niet op kon, in Gennep wachtte een nieuwe verrassing. Daar werd de mars opnieuw onderbroken omdat de burgemeester ten stadhuize een nieuwe hul-diging moest ondergaan.

Maar hij stond er op, dat zijn maat P. Slikkerveer mee zou gaan. Hij had tenslotte vier dagen naast hem gelopen en nou wilde hij hem niet in de steek laten. De wandelclub noemt Piet nu de wethouder van Oeffelt!

BOELE'S MANNENKOOR

Zes juli 1963 zal voor het mannenkoor een onvergetelijke dag blijven. Niet alleen, omdat dit de datum van hun uitgangsdag was, maar vooral ook, omdat men de gelukkige gedachte had gehad aan deze dag een concert te koppelen, dat gegeven werd in een sanatorium voor tbc-patiënten te Harderwijk.

Het sanatorium bestaat uit meerdere paviljoens en het mannenkoor trok van het ene gebouw naar het andere om alle patiënten enkele ogenblikken afwisseling in hun een-tonig bestaan te brengen. En het koor slaagde erin door frisse zang de patiënten te verpozen en steeds weer kwam er een hartelijk applaus vanaf de vele bedden. Zowel zangers als bezoekers kwamen onder de indruk en het stimuleerde om zo goed mogelijk voor de dag te komen. Bij het hoofdgebouw kwam één der patiënten persoonlijk dirigent en koor bedanken.

Na het zingen werd de zangers koffie aangeboden en er was gelegenheid tot het bezichtigen en kopen van werkstukken van de patiënten. De artikelen gingen vlot van de hand.

Na een hartelijk afscheid van de onderdirectrice ging het gezelschap zich toeleggen op het aangenaam doorbrengen van de verdere dag en dat is Boele's Mannenkoor goed vertrouwd. Bovendien hadden ze chauffeur A. Visser als hun leidsman en dan is succes verzekerd.

Vele vrolijke momenten (waarin magazijnbediende J. H. Kooymans een belangrijke rol speelde) maakten deze afwisselingsvolle dag tot een hoogtepunt in het koorleven.