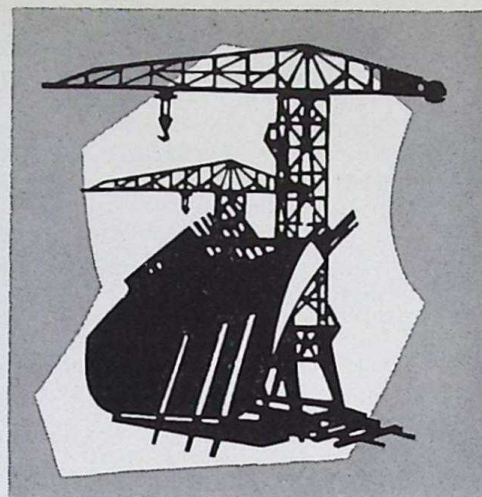


Boele nieuws

JUNI - JULI 1971 NO. 144





Boele-nieuws

Uitgave ten dienste van het personeel van

**Boele's Scheepswerven
en Machinefabriek N.V. —
Bolnes**

tel. Rotterdam 010—134862

tel. Ridderkerk 01804— 3422

REDACTIECOMMISSIE (alf.):

L. Ardon

G. de Jong

E. H. Koch

HOOFDREDACTEUR:

J. G. v. Beek — telefoon toestel 290.
Kopij inleveren voor de 15e van elke maand.

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

Het volgende nummer verschijnt in de
eerste week van augustus.

BIJ DE VOORPLAAT

Verlenging „Hoegh Bannière”.

Druk: Benedictus - N.R.C. - Rotterdam

't Was tijdens de vakantie van vorig jaar, dat het volgende gebeurde.

Eén van onze collega's fietste met vrouw en dochtertje in de bossen van Ulvenhout. U kent dat gebied vermoedelijk wel. Betrekkelijk dicht bij huis, maar desondanks een prachtig stukje natuurschoon.

In één van de mooie lanen stond een ijscokar en aangezien een ijsje een aantrekkelijk rustpunt gedurende een fietstocht betekent, werden de fietsen aldaar geparkeerd en werd de ijscoman de klandizie van drie ijsjes gegund. En ons drietal behoefde zich niet alleen te voelen, want regelmatig stopten wandelaars, fietsers en automobilisten om een ijsje te verorberen.

Naast hun fietsen stopte een Opel, waaruit een deftige dame stapte. Manlief bleef achter het stuur, twee kinderen verbleven achterin. Mevrouw stevende in vol ornaat naar de ijscokar en kwam even later met een zegevierende blik en 4 ferme ijsjes terug.

Ze schenen erge trek te hebben, deze Opelisten, want ze hadden de ijsjes snel achter hun kiezen. Dat bleek, toen al gauw de lege potjes uit de raampjes op de straat gegooid werden.

Onze collega ergerde zich daar mateeloos aan en wilde opspringen om die mensen even iets in het oor te fluisteren. „Niet doen, Piet!”, zei zijn vrouw, „wind je nou niet zo op. Blijf jij in ieder geval heer”.

„Je hebt gelijk. Maar 'k zal het ze wel laten voelen”.

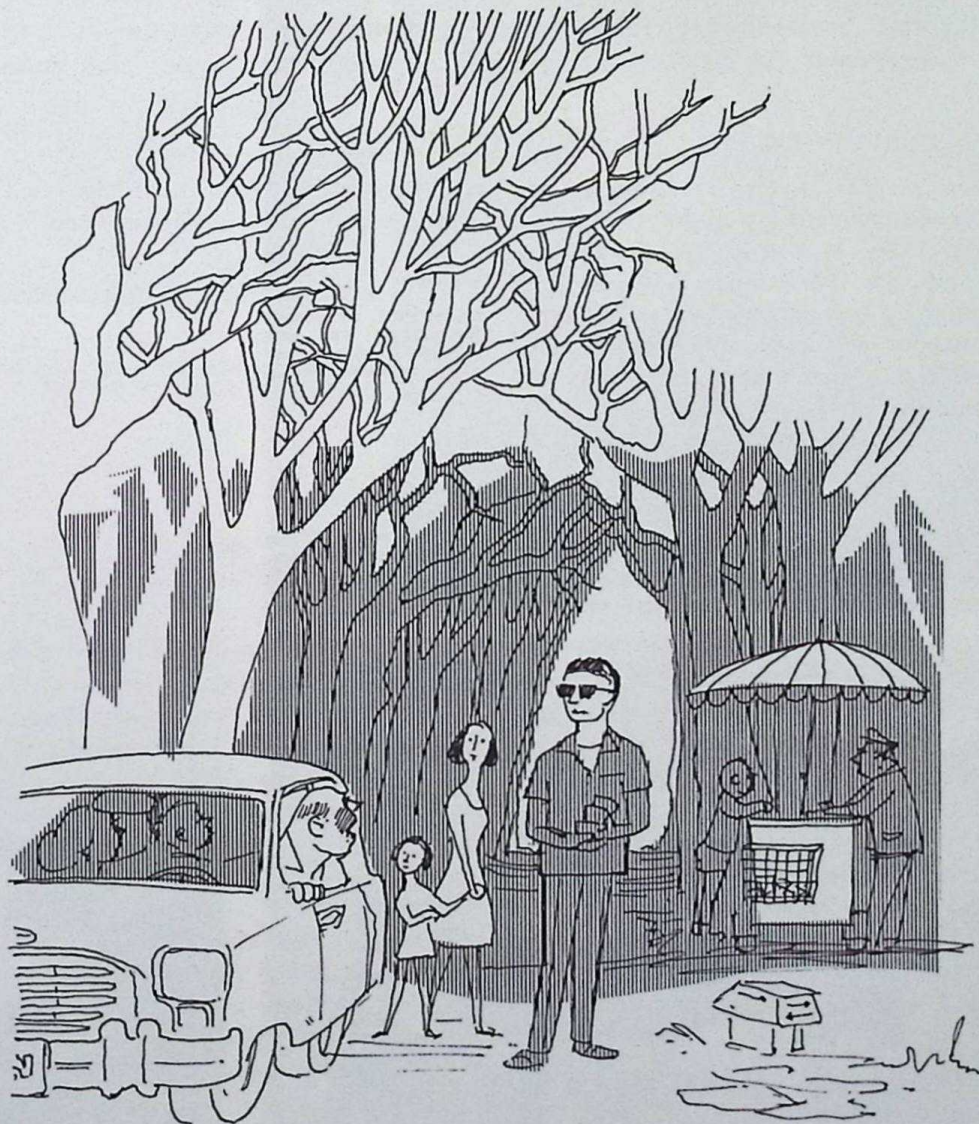
Hij stond op, wandelde rustig naar de vieze ijscopotjes naast de Opel, raapte ze op en zei vriendelijk tegen mijnheer achter het stuur: „Ik zal het wel even voor U opruimen, hoor!”. Vervolgens deponeerde hij de doosjes in de daarvoor bestemde mand aan de ijscokar.

Toen hij op zijn schreden terugkeerde, reed de Opel net weg. De chauffeur had een kop als een boei...

We gaan weer met vakantie. Ongetwijfeld zult ook U in deze weken aanstoot nemen aan mensen, die onze straten, onze weilanden en onze bossen vervuilen. We hopen, dat U dan net zo op zult treden als in het hierboven omschreven geval. Dan bederft U Uw eigen dag niet door een hooglopende ruzie en U bent tevens een waardig propagandist geweest voor verbetering van ons leefmilieu.

Prettige vakantie allemaal.

De vakantie is weer aangebroken



Prettige vakantie allemaal

Veel verlengingswerk voor de vakantie

Dat Boele in een goed blaadje staat bij de weergoden staat nu wel vast. Het vele „buitengebeuren” in zowel de nieuwbouw, reparatie als verlengingshoek gebeurde bij meestal stralend weer. En dat scheelt, populair gezegd, toch wel een slok op een borrel.

DE VERLENGINGEN

Nog in 1970 stelden we vast dat de „Hoegh Banniere” op 25 mei 1971 moest vertrekken. Wat dan ook prompt gebeurde. Op dat moment lag toen reeds een week haar zusje „Belle” afgemeerd, waarvoor de nieuwe middensectie op dezelfde 25e mei tewatergleed, trots getooid met mast en dekhuis.

De verlenging vond plaats op 28 mei in dok 2, en zonder ongelukken zal ook dit schip vóór de vakantie mogen vertrekken, 22 meter langer dan bij haar komst. Op 8 juni vertrok ook de „Nordfarer”, met dezelfde meters verlengd en met

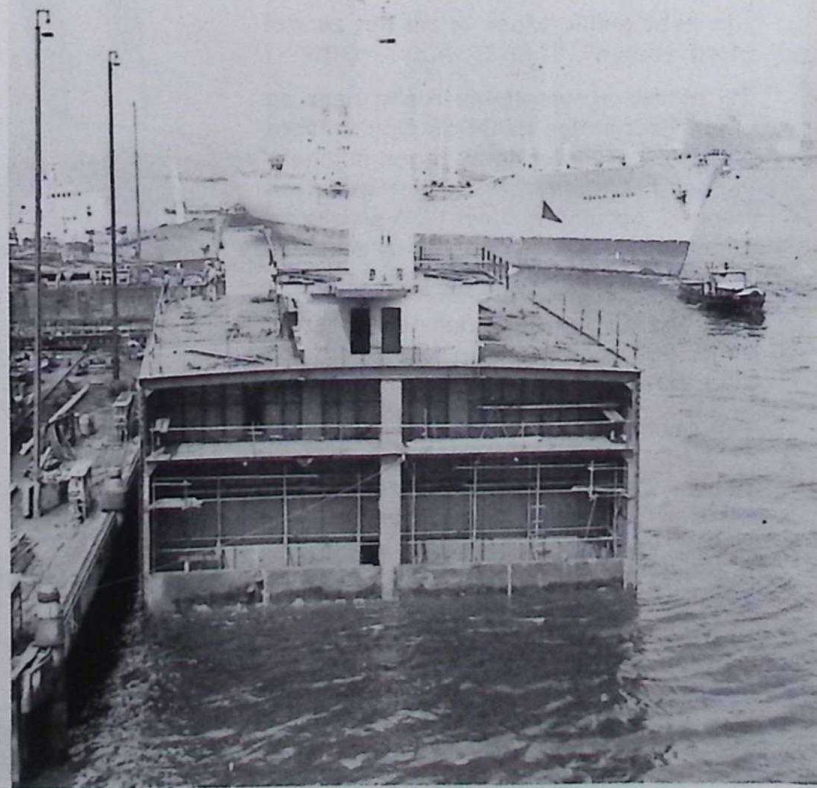
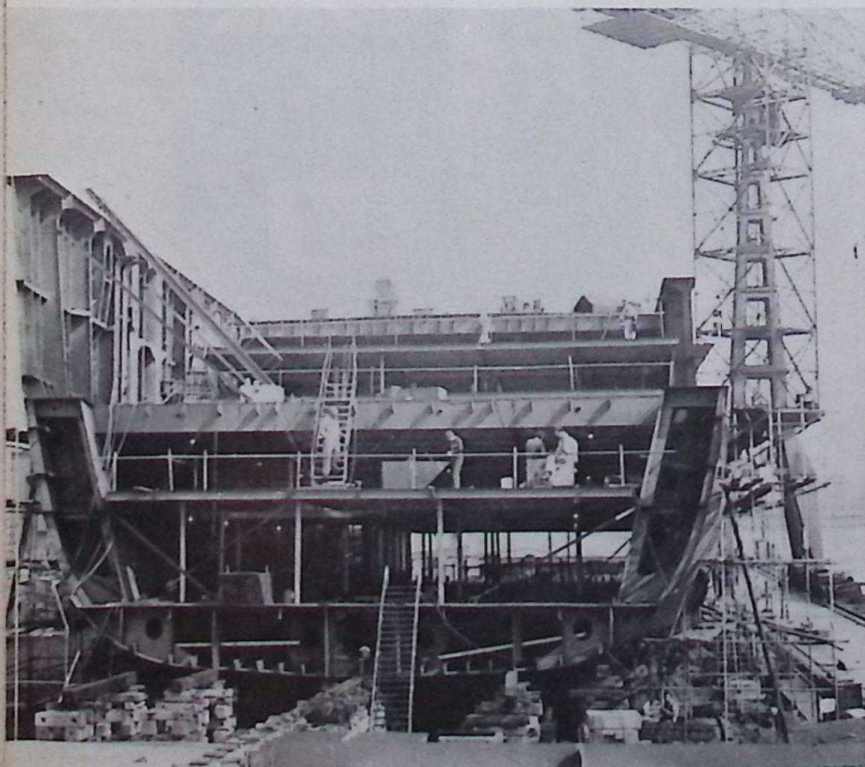
geheel verbouwde luikhoofden.

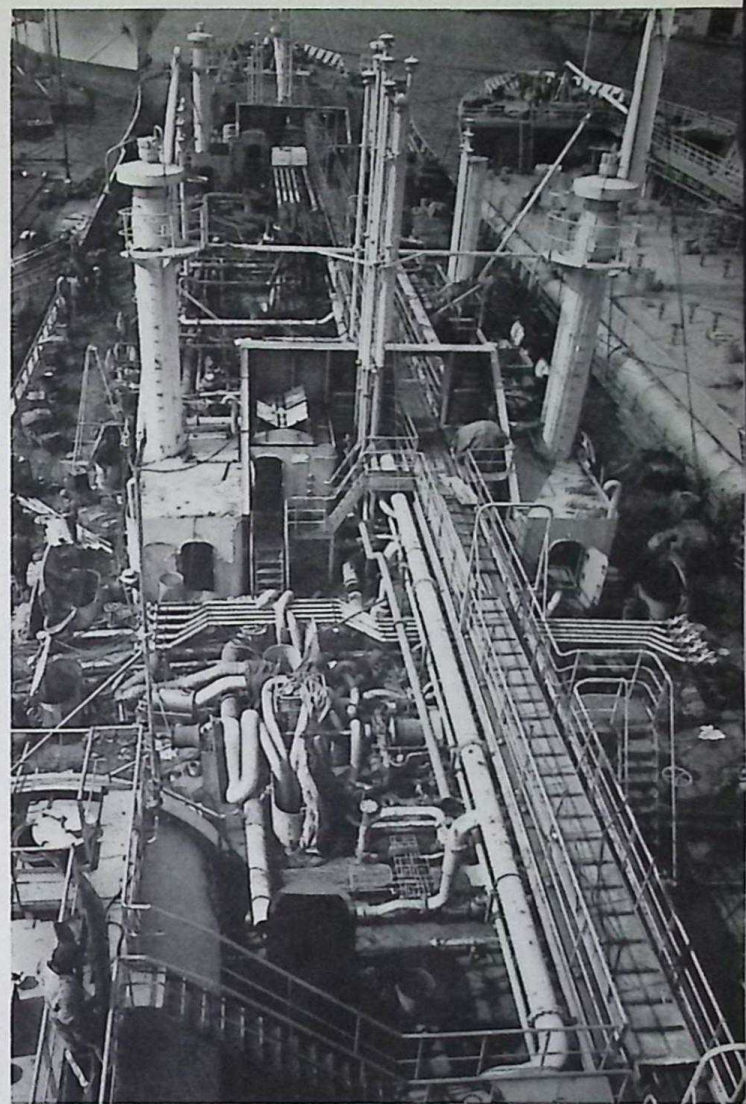
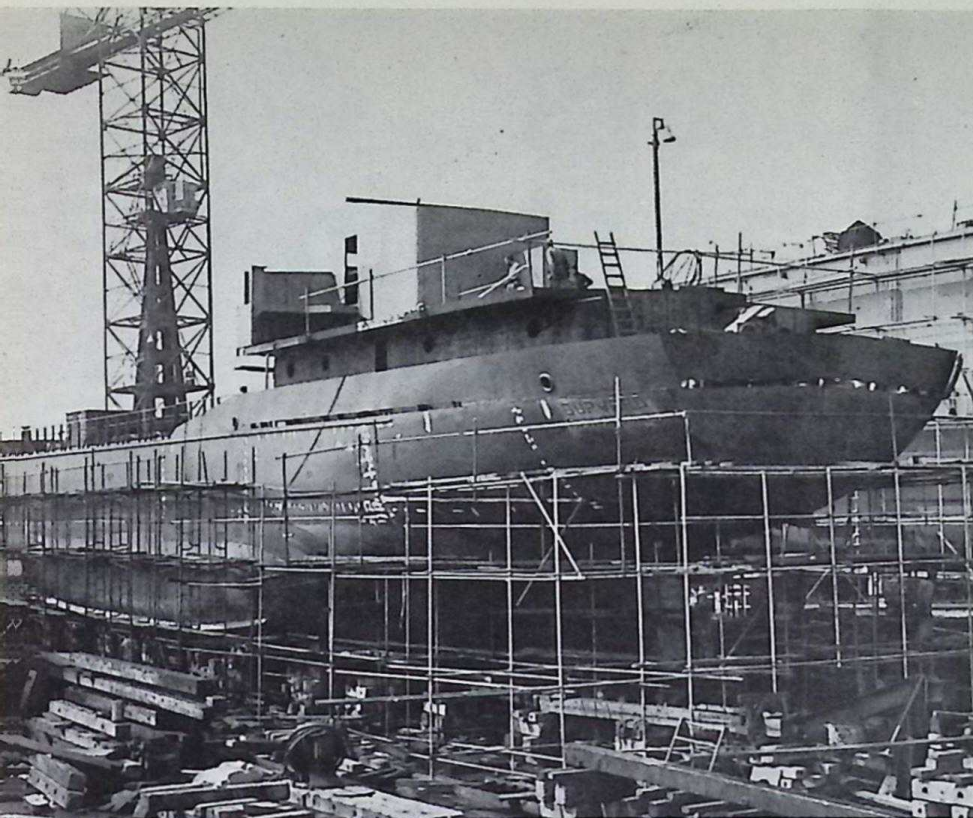
We kunnen nu even ademen, want pas 2 weken na de vakantie komt de

„Hoegh Biscay”. Waarvoor we dan nog wel even de verlengingssektie moeten bouwen.

25 mei 1971: de „Hoegh Belle”, op weg naar dok II, passeert haar eigen middensectie. →

Bouwnr. 1040 heeft hier wel iets van moderne flatbouw. Nog drie dekken hier bovenop, dan gaat de vlag uit!





DE NIEUWBOUW

De gastanker „Durward” gleed op 9 juni tewater. Haar afbouw zal iets stagneren doordat de door de rederij te leveren gastank enige weken later zal komen.

Bouwnr. 1042, eenzelfde type gastanker doch ca. 10 meter langer zal snel de hellingplaats innemen, om begin oktober te kunnen stapelopen.

Ons zeekasteel op helling 2, bouwnummer 1040, groeit als kool.

Om in december te kunnen stapelopen is als doel gesteld nog voor de vakantie een omschreven gedeelte op de helling te hebben, waarvoor dan nog even geknokt moet worden.

Precies op tijd, op 28 mei, zwaaiden we de 2e achtersteven voor Giessen-Noord, 120 ton schoon aan de haak, vaarwel. Het mag wel even worden gezegd dat zowel rederij als klasse veel lof hadden voor dit stukje vakwerk.

MACHINEFABRIEK

Een heel groot karwei voor de koperslagers was de „Vincita”. Vier ladingtanks werden geheel voorzien van roestvrijstalen verwarmingsspiralen. Aan dek was het een onvoorstelbare chaos (zie foto), waaruit onze koperslagers weer een per-

↑
Bouwnr. 1041 — Gastanker „Durward”
— bijna gereed voor de stapelloop.

„Vincita” — we zagen een koperslager, die een pijpje liep te zoeken.
Kunt u zich dat voorstellen? →

fect werkend systeem wisten te maken. Drie enorme karweien voor de machinefabriek waren met name de „Bulknes”, de „Tudor Prince” en de „Stolt Falcon”, die zoals gewoonlijk weer precies op tijd tot een goed einde werden gebracht.

DE REPARATIE

Bijna 4 weken zat de „Tholen” op dwarshelling 2. Zij is voorbestemd om 2 grote sterilisators, van ieder zo'n 500 ton, overzee te gaan vervoeren, waarvoor heel wat versterkingen en voorzieningen nodig zijn.

De „Duchess of Holland” ging op 4 juni proefvaren, uitgerust voor haar nieuwe taak als werkschip annex boorschip voor Heerema Inc.

De „Tudor Prince” kreeg een aanzienlijke huidreparatie en een nieuwe bakzijbeplating.

De „Ham 302”, trouwe klant, kwam voor diverse dekwerk en pijpleidingen.

De Odfjell-tanker „Bow Gran” kwam haar aluminium dektanks halen, welke ons reeds lang op werf Oost in de weg lagen. Zo kwamen en gingen Lotos, Arctica, Labrador, Willem Pieter en nog veel meer.

Op 25 juni kunt u deze namen gerust vergeten, beter dan uw paspoort. Snuff de lucht op Texel of in de Ardennen diep op, zij is daar beslist gezond.

Let wel op dat uw pilsje in Valkenburg niet met een gereedschapspenning kan worden betaald.

En mocht u grote afstanden gaan rijden, wacht dan niet op de fluit van 12 uur om een blaasje te gaan nemen.

De autosnelweg is beslist gevaarlijker dan de hangstelling buitenboord. Mocht u gewoon thuisblijven, vergeet ook dan maar een paar weken de werf.

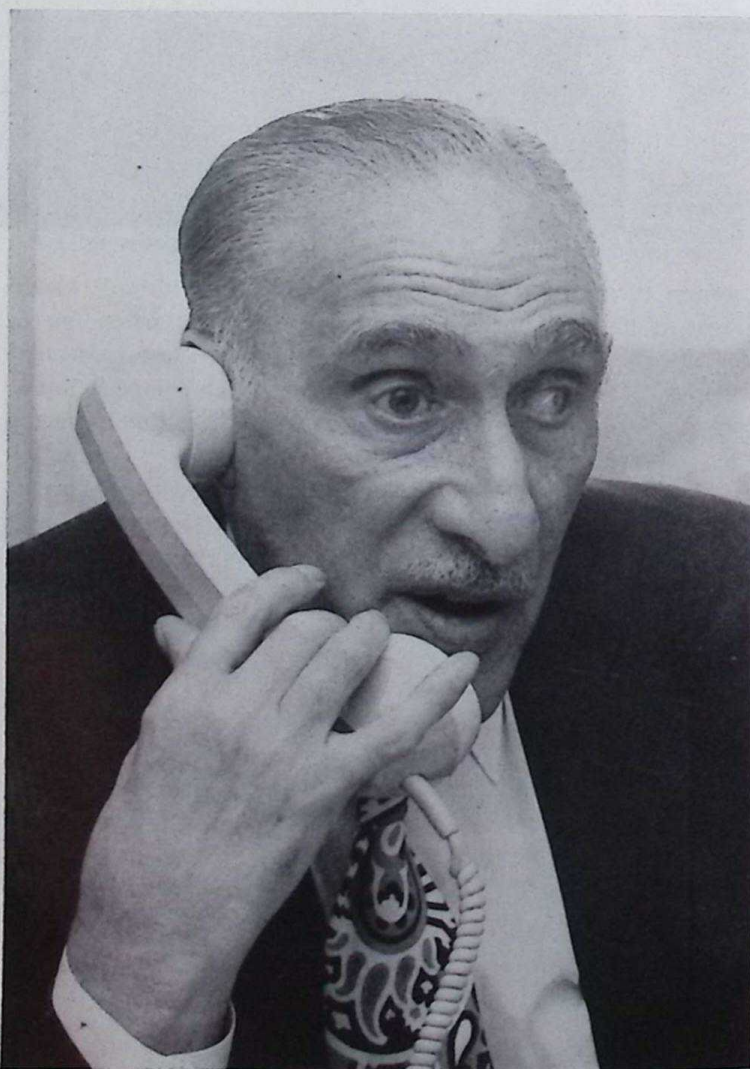
Na de vakantie gaan we hopelijk weer gewoon door.

De werfnieuws-redactie wenst u een paar goede vakantieweken !!

De meeste rokers willen dolgraag stoppen maar ja...

Max Tailleur stopte op originele wijze

Max Tailleur: „Roken? Nee, 't mag niet...”



We zullen, geachte Boelenieuws-lezers, niet te ver ingaan op de nadelen van het roken. Er wordt zoveel over gepraat en geschreven, dat we daar langzamerhand tabak van gekregen hebben. We weten het nu wel. Het is ongezond, dat's vast. Daar zijn we het allemaal over eens.

Het grote probleem is echter: hoe stoppen we er mee? Want U wilt stoppen. Houdt Uzelf niet voor de gek met smoesjes als: je leeft maar één keer of die uitlaatgassen van de auto's zijn veel erger. Dat zijn dooddoeners, die de aandacht proberen af te leiden van een waarheid, waarmee we slecht voor de dag durven komen. Een waarheid, die ons kleineert. Een waarheid, waarvoor we ons eerlijk gezegd wel een beetje schamen.

Die waarheid is, dat we wel willen stoppen, dolgraag zelfs, maar helaas... we kunnen het niet. Het heeft geen zin om deze waarheid uit de weg te gaan, want ze ligt daar onomstotelijk. En U hoeft er zich waarachtig niet voor te schamen, want stoppen met roken is inderdaad een verschrikkelijk moeilijke zaak. We durven met stelligheid te beweren, dat het van de roker het uiterste aan wilskracht zal vergen om de drang naar de nicotine te weerstaan.

Hoe komt dat eigenlijk? Wel, sigarettenrook bevat o.a. nicotine, een vergif in de bladen en zaden van de tabak. Het vergif is genoemd naar de ontdekker ervan, Jean Nicot, die leefde van 1530—1600. De hoeveelheid vergif, die door het inhaleren van tabaksrook in de longen komt, is gering. Althans zo gering, dat ons lichaam het weerstaan kan. Het gaat eraan gewennen. Niemand vindt de eerste sigaret lekker. Integendeel. Men wordt er dikwijls onwel van en gaat overgeven. Door desondanks door te gaan (in jeugdige overmoed willen we flink en stoer lijken) went het lichaam aan de nieuwe situatie en ook ons gedragspatroon richt zich naar de sigaret. Stoppen met roken is een ontwenningkwesitie, die langer duurt dan de gewenning. De ervaringen van degenen, die stopten met roken, zijn sterk uiteenlopend. De een heeft te kampen met verminderd concentratievermogen, de ander krijgt stofwisselingsstoornis, weer een ander krijgt een sterk verhoogde eetlust. 't Is allemaal verschillend, maar voor iedereen blijft het moeilijk.

We hebben helaas geen middel voor U, waarmee U het roken af kunt leren. Er zijn geen middelen voor. Er is maar één ding, dat U de victorie kan brengen en dat is: Uw wilskracht. U moet naar een punt toegroeien, waarop U zegt: „En nou is het afgelopen. Het gevecht gaat beginnen. Ik kap er mee en ik zal aantonen, dat ik zelf baas over mijn lichaam ben en niet die sigaret!”

Die mentaliteit moet U hebben, anders wordt het niks. Daarnaast kunt U dingen doen, die U steun geven in Uw gevecht. Een goed voorbeeld hiervan is de stunt van Max Tailleur. U kent Max Tailleur, Neerlands moppentapper nummer één. U kent hem van radio en televisie.

Maar Max Tailleur onder vier ogen is een heel andere man dan op het toneel of op het T.V.-scherm. Dat moesten we al gauw ervaren, toen we hem namens Boelenieuws in Amsterdam opzochten om over zijn anti-rookactie te praten.

„Dag mijnheer Tailleur... mijn naam is...”. „Zeg maar Max, hoor, dat praat makkelijker. Hoe heet jij van voren?” Dat was het begin. „Roken? Ja, 't is een beetje rot voor me



Nog een plaatje van anti-rook-propagandist Max Tailleur. Koningin Juliana en Prins Bernhard weten zijn grappen kennelijk goed te waarderen.

om het te zeggen, want ik ben altijd een hartstochtelijk roker geweest. 't Is stom. Dat in de eerste plaats. Want het heeft geen enkel voordeel, uitsluitend nadelen. Ik heb foto's gezien van röntgenologen. Ze toonden me doorgerookte longen... man, man, om je dood te schrikken. Maar weet je wat voor mij het criterium is? Je benadeelt je lichaam en dat mag niet. Ik heb de waarde van een gezond lichaam leren waarderen, omdat... omdat ik het zelf niet heb".

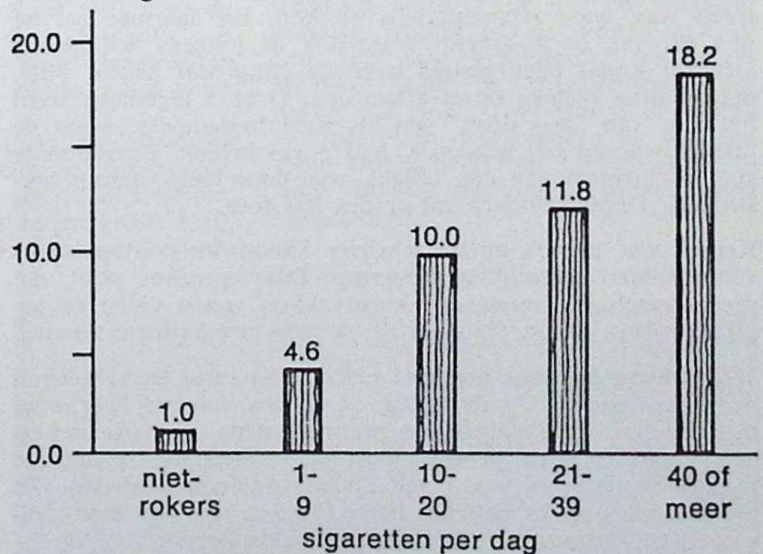
Misschien weet U het, geachte lezers, of misschien weet U het niet. Max Tailleur lijdt aan een zeer ernstige vorm van gewrichtsrheumatiek. Deze moppentapper, deze lolbroek, lijdt altijd pijn. Hij moet geholpen worden, omdat vergroeiingen hem beletten om zich te bewegen, zoals wij ons bewegen. Het ergste is echter die nooit aflatende pijn...

„Met tien anderen heb ik een kontrakt getekend om gedurende één jaar niet te roken. En ik moet zeggen... het valt me mee. 't Is een heel gevecht, maar het moeilijkste heb ik achter de rug. Ik hoop ermee te bereiken, dat deze actie, die door de televisie wereldkundig gemaakt werd, veel navolging zal vinden. Want we moeten van dat roken af. Alles, wat ongezond is, moeten we laten. Kijk eens, ik heb bittere armoe gekend. Door mijn werk in de theaterwereld heb ik bekendheid gekregen en door die bekendheid ga je verdienen. Ik heb een pracht van een huis in Amsterdam, 'k heb een huis in Frankrijk, 'k heb een auto, 'k heb een boot en luister nou eens goed, man. Je kunt het allemaal van me gestolen krijgen. Geef mij een gezond lichaam, dan mag jij de hele rest hebben!"

Max Tailleur stopte het roken uit idealistische overwegingen en tekende daarvoor een kontrakt.

Er zijn mensen, die stoppen door middel van een weddenschap. Dat geeft steun. Er is ook een vloeistof in de handel, die aangeprezen wordt als een hulp bij het niet-roken. Je moet je mond ermee spoelen en als je dan een sigaret opsteekt, krijg je een afschuwelijke smaak in je mond. Maar uiteindelijk zijn dit maar povere hulpmiddeltjes. Hoofdzaak blijft de wil. Tenslotte nog iets over het roken zelf. De samenhang tussen longkanker en roken is nu een vastgesteld feit. Ook aan het ontstaan van hart- en vaatziekten levert het roken haar bijdrage. Per jaar sterven 5000 mensen aan longkanker, waaronder 4700 mannen. Hoe sterk het roken van sigaretten de

kans op het krijgen van longkanker vermeerderd, ziet men uit onderstaand statistiekje, dat overgenomen werd uit het officiële tijdschrift van de Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst.



Uiteindelijk moet iedereen voor zichzelf weten, wat hij doen en laten zal. Toch moeten we in onze overwegingen ook wel het feit betrekken, dat de nadelen van het roken niet tot de roker zelf beperkt blijven. Ook anderen ademen de rook in en vooral in afgesloten ruimten speelt dat een onprettige rol. Een bijkomende factor is het geld. 't Is zonder meer weggegooid! Mocht U tot een rook-stop besluiten, dan adviseren wij U om het rookgeld steeds weg te leggen. Dan kunt U zich volgend jaar een vorstelijke vakantie veroorloven. Reken maar! En reken maar eens uit!

Jeugdvakantiedagen in nieuwe stijl

We leven in een tijd, waarin alles hoog nodig anders moet dan voorheen. Voorheen schijnt er niet veel van gedeugd te hebben. Tenminste, de drift waarmee we aan het veranderen slaan, doet dat wel vermoeden.

Ook de jaarlijkse jeugdvakantiedagen zijn ten prooi gevallen aan de algemene veranderingswoede. Nu willen we niet bewerken, dat elke verandering misplaatst is. Verre van dat. Maar ook zouden we niet graag staande willen houden, dat elke verandering een verbetering is.

De drastische verandering van de jeugdvakantiedagen bleek vooralsnog geen verbetering te zijn. U herinnert zich misschien nog de vroegere opzet van deze dagen. De organisatie berust bij de Stichting „Kunst voor de Jeugd” in samenwerking met een aantal bedrijven, waaronder Boele. Gedurende twee dagen maken de deelnemers, die daar twee snipperdagen plus een tientje voor over hebben, kennis met diverse kunstuitingen, zoals theatervoorstellingen, décorbouw, concerten, cabaret, enz.

Zo niet dit jaar. Onder het motto „we doen alles zelf” werden de deelnemers (naar hun eigen keuze) bij een bepaalde kunstenaar geplaatst en dan gingen ze iets doen. Dat kon zijn: meewerken aan een geïmproviseerd toneelstuk, teksten maken, schminken, fotografie, video, geluid- en lichtdecor etc.

De plaats van handeling was gebouw Odeon in de Gouverneersstraat. Tijd: 22 en 23 april. De argeloze bezoeker, die daar binnenstapte, kreeg als eerste indruk, dat het er een grote troep was, waar niemand wijs uit kon. En daarmee zat hij niet ver van de waarheid. Want ook de jongens zelf bleken achteraf nogal teleurgesteld over de gang van zaken. Niet, dat zij deze nieuwe opzet afkeurden. Over 't algemeen werd het idee van „zelf doen” wel als goed bestempeld. Maar de manier waarop het gebeurde, had nogal kritiek. Er waren te veel deelnemers aan één objekt, waardoor leegloopuren ontstonden. Organisatorisch zat er dus iets fout.

Kritiek was er ook op de schrijver Simon Vinkenoog, waarvan niemand eigenlijk iets begreep. Daartegenover staat, dat de met techniek verweven „kunstvakken” zoals video en geluid- en lichtdecor, erg door de jongens gewaardeerd werden.

We spraken achteraf nog met enkele van onze leerscholieren over deze dagen. Op de vraag, of ze een volgend keer weer mee zouden doen, volgde een pertinent neen. Althans niet op de manier, zoals nu gebeurd was. Ze vonden, dat ze dan die twee snipperdagen wel beter zouden kunnen besteden. Ze vroegen zich af, of het niet beter geweest zou zijn een combinatie te kiezen van „zelf doen” en „laten doen”.

Tijdens deze dagen schijnt ook nog geëxperimenteerd te zijn met een nieuwe totaal andere methode van eten serveren. Er was een maaltijd, die kennelijk moest breken met de soep-prak-puddinkjetoe-gewoonte. 't Was nu bord ophouden: kwak rijst — kwak sla er op — stuk ananas er op en nog meer dingen er op. Erg ludiek, maar wel tot gevolg hebbend, dat sommige jongens geen hap door de keel kregen.

Algemene konklusie: elke organisatie heeft een bepaalde vorm van uitgeoefend gezag nodig. En dat hebben we bij deze besteding van jeugdvakantiedagen gemist.



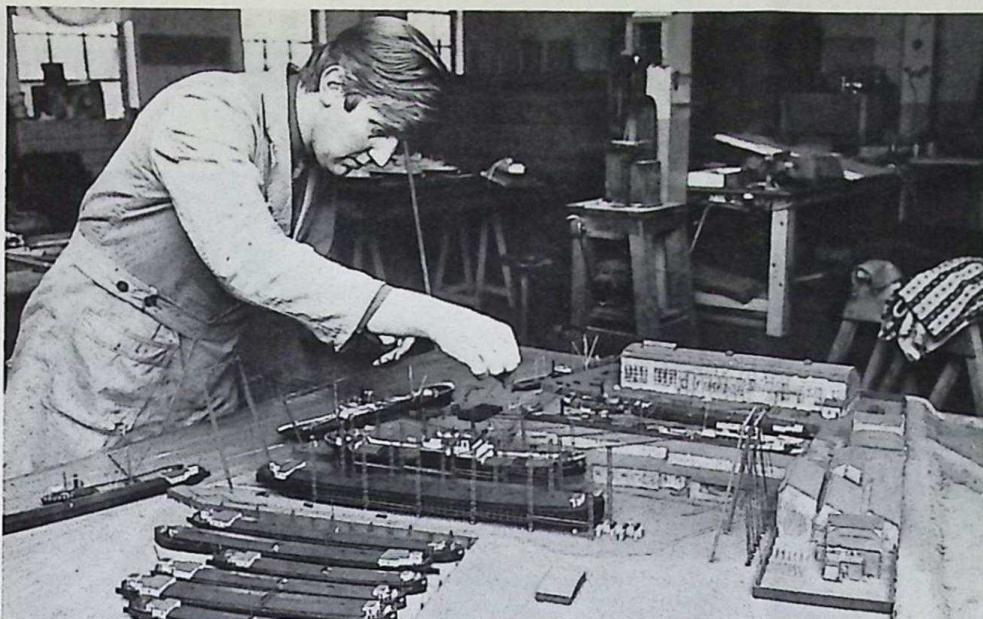
De video-installatie was in ieder geval een interessant onderdeel van het programma.



Jaap Lodder als toneeldécorbouwer.



Opnamel Leo Kusters als cameraman.



De maquette in de werkplaats van de fa. Dubbelman te Slikkerveer.

Een kist met een historische verrassing

Op een goeie dag, eventjes halverwege februari, wandelde de heer Joh. Boele het centraal magazijn in. Er moest daar het één en ander verbouwd worden en, nieuwsgierig als directeuren nu eenmaal zijn, ging hij een kijkje nemen om op de hoogte te blijven.

U kent zo'n directeurswandeling. Spiedend hier en kijkend daar en ondertussen piekerend of er nog iets beter, handiger of efficiënter zou kunnen.

„Kooiman, wat is dat voor een kist?” De heer Boele bevond zich op de verdieping, net bij de trap. Kooiman naar boven. „Kist, mijnheer?”

„Ja, die daar”.

„O, die. Nou dat weet ik echt niet. Al sla je... , nee, dat weet ik niet. Die kist staat daar al eeuwen”, en om het een beetje af te zwakken voegde hij er aan toe „in ieder geval zolang als ik hier ben”.

„Weet je wat ik vermoed, Kooiman?” Kooiman wist ook dat niet.

„Ik vermoed, dat er een maquette inzit. Jaren geleden heeft mijn vader zoiets eens laten maken voor één of andere tentoonstelling. Maak die kist bij gelegenheid maar eens open”. Heer Boele af. Einde scène één.

Eén dag later. We bevinden ons weer in het magazijn en een timmerman rommelt met wat handgereedschap aan de kist. Na enig gepruts is het deksel los en nieuwsgierig kijken we er onder. Zwart. Alles is zwart. Hoger dat deksel. Tenslotte helemaal er af. En... inderdaad, bedolven onder zwart stof ligt daar een maquette van ons bedrijf. Het is te zien aan die liftmasten, die indertijd tot in de verre omtrek te zien waren. Voorzichtig blazen we wat stof weg, dat in driftige wolkjes opwarrelt. „Welk schip zou dat zijn onder die masten?” Kooiman veegt het stof er af en de boot blijkt „Groenlo” te heten. Daarmee is ontsluitend uit welk jaar de maquette dateert. De „Groenlo” is bouwnummer 119 en werd gebouwd in 1926! Deksel er op. Einde scène twee.

We bevinden ons in de modelmakerij van de fa. Dubbelman te Slikkerveer, de werkplaats, waar geduld een schone zaak is. Want wat wij in het groot doen, doen zij in miniatuur. Hier worden vele

schepen gebouwd en nooit tewatergelaten. Hun schepen worden voorzichtig in een glazen vitrine geplaatst en zijn dan voor de echte bouwer zowel als voor de mini-bouwer een aanschouwelijk bewijs van vakmanschap.

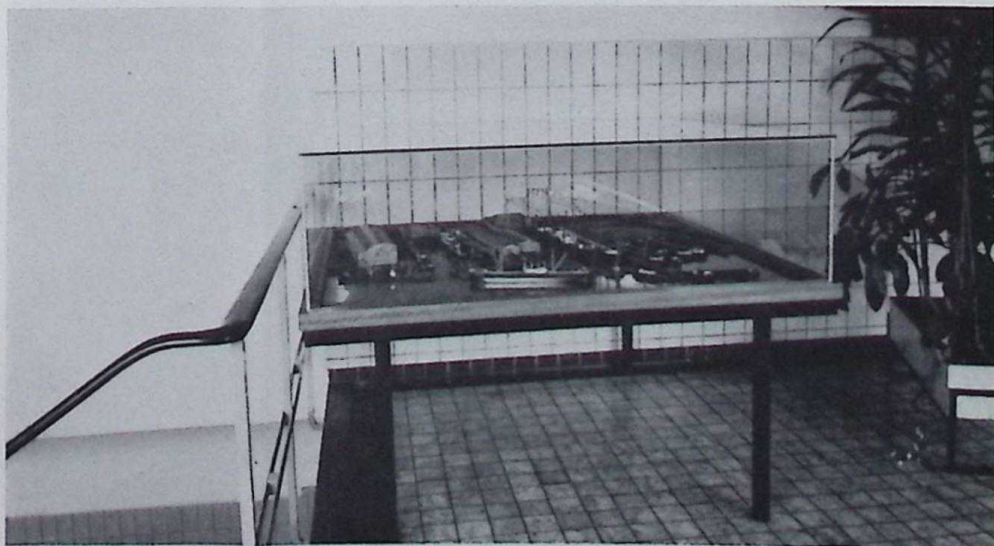
De grote bouwer en de kleine bouwer hebben hun eigen specifieke moeilijkheden, mogelijkheden en onmogelijkheden. Met dit kleine voorbehoud dat bij de grote bouwer ook de onmogelijkheden nog aangepakt worden. De kleine bouwer moet een aparte mentaliteit hebben. Een mentaliteit, die de optelsom is van geduld, vakmanschap en vaktrots. In de werkplaats van de fa. Dubbelman heerst een voor ons slaperig aandoende rust. Een rust, die nodig is voor het soort werk, dat hier verricht wordt.

In deze werkplaats heeft de vieze en vuile maquette een oren- en potenwasbeurt ondergaan. De laag stof is verdwenen. Verdwenen zijn ook alle scheepjes, die op de helling, in de havens en in de rivier lagen. Ze zullen allemaal gerepareerd en netjes in de verf gebracht worden. Daarna worden ze behoedzaam op hun plaats bevestigd. Het opknappen van de liftpalen met de bedradingen is een sekuur karwei, dat met overleg moet gebeuren. „Vingertoppen”-werk is het.

Als het helemaal klaar is, zal de fa. Dubbelman er een vitrine voor maken. Een plaatsje is gevonden bovenaan de trap van de grote kantine, waar ook de luchtfoto van het bedrijf hangt.

De kantine zal dan verrijkt zijn met een waardevolle maquette, die vooral tot uitdrukking laat komen hoeveel veranderingen sinds 1926 hebben plaatsgevonden. U zult enkele punten aanwijzen, die geen verandering ondergaan hebben. Maar de overheersende gedachte zal stellig zijn: wat is er weinig van het oude overgebleven en wat een grote vlucht heeft ons bedrijf genomen sinds de tijd, dat deze maquette werd vervaardigd.

Een nieuwe plaats voor de gereviseerde maquette.



Ons bedrijf was op de Internationale Sch

Noorwegen is een prachtig land. Wat naturschoon betreft is het niet vergelijkbaar met ons vlakke Nederland. Het is zo heel anders. Ook wij hebben ons naturschoon, maar van een heel ander soort dan het Noorse.

Noorwegen heeft een eigen karakteristiek. Eensdeels wordt dat veroorzaakt door het bergachtige landschap, anderdeels door de zee. 's Lands grenzen worden voor het grootste deel gevormd door de zee, die zich met lange grijparmen, de fjorden, landinwaarts dringt en het zijn vooral deze fjorden, die Noorwegen een bijzondere bekoorlijkheid geven.

De zee is er ook oorzaak van, dat Noorwegen een vooraanstaande plaats inneemt in de internationale scheepvaart. Een land, dat goeddeels door de zee omspoeld wordt, is op de zee aangewezen. Noorwegen heeft een vloot van bijna 3000 zeeschepen. Nederland heeft er ruim 1100. Als U dan bedenkt, dat Noorwegen slechts 4 miljoen inwoners heeft, dan is het duidelijk, dat Noorwegen een zeevarende natie bij uitstek is.

Dit is dan ook één van de redenen, waarom om de twee jaar in Oslo een internationale scheepvaarttentoonstelling wordt georganiseerd, die in scheepvaartkringen grote belangstelling geniet. Ons



bedrijf behoort tot de vaste deelnemers aan deze tentoonstelling.

Over de vraag of het nut heeft om aan zo'n tentoonstelling mee te doen, valt te redetwisten. Stellig zullen hierover uiteenlopende meningen te vernemen zijn. Maar beter is het o.i. om de zaak om

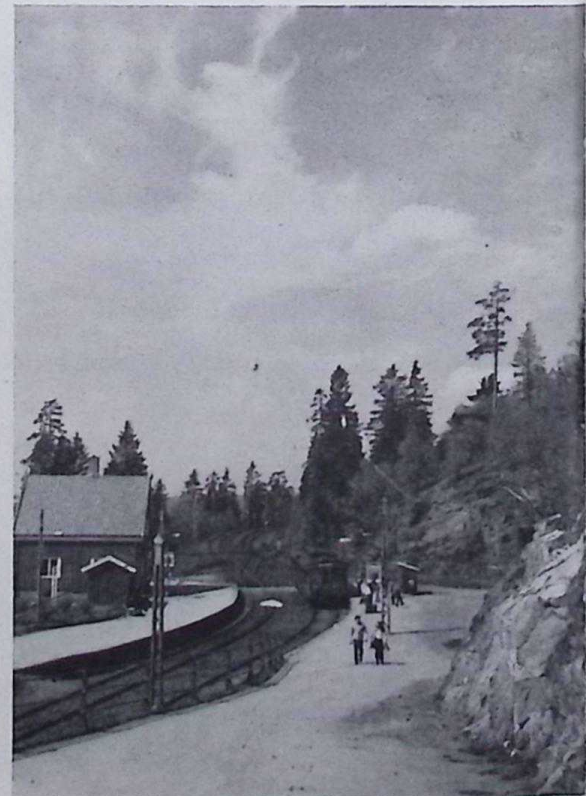
De wallen van het Akerhus-slot bieden een fraai uitzicht op Oslo. Op de voorgrond rechts bekijkt timmerman J. de Ruiter een antiek, houten kanon.

te draaien en te vragen: kunnen we van zo'n tentoonstelling wegblijven? En dan zal het antwoord zijn: nee.

Wandeling in Oslo. Het grote gebouw is het stadhuis.



Het trammetje naar de ski-springschans zigzagt door prachtig naturschoon.



Reparatietentoonstelling te Oslo

Want, van de vele zeeschepen, die wij repareren, is ruim 30% Noors. Onze kontakten met Noorwegen zijn derhalve bijzonder intensief en daarom is een goede Boele-stand op deze tentoonstelling zonder meer gewenst.

Een goede Boele-stand. Dat is makkelijker gezegd dan gedaan. Want zo eenvoudig is dat niet. De grote moeilijkheid is, dat je zo weinig ten toon kunt stellen. Als je een bedrijf hebt, dat producten verkoopt, ligt de zaak veel eenvoudiger. Je laat je producten zien. Reparaties kun je niet tentoonstellen.

Daarom hebben we een stand laten ontwerpen, die ruime mogelijkheid biedt tot het exposeren van grote foto's, die een indruk geven van het werk op ons bedrijf. Tevens bevat de stand een min of meer afgesloten ruimte om een rustig gesprek met relaties te kunnen voeren en een paar verhogingen waarop modellen van gebouwde of verlengde schepen geplaatst kunnen worden.

Het materiaal voor de opbouw van deze vrij ingewikkelde stand bestaat hoofdzakelijk uit aluminium profielen volgens een bepaald konstruktie-systeem, Syma genaamd. Eén van onze timmerlieden, de heer J. de Ruiter, die al eerder ervaring in standbouw had opgedaan, kreeg tot

taak om de stand in Oslo op te bouwen. Hij kreeg daarbij assistentie van niet-getrainde hulpkrachten, o.a. de zoon van onze Noorse vertegenwoordiger, Alex Tischendorf, en de chauffeur van de vrachtwagen, die de materialen naar Oslo bracht (Arie heette hij).

Zoals gebruikelijk op tentoonstellingen begon alles eerst tegen te zitten. De opbouwtijd was gepland op 2½ dag t.w. donderdagmiddag, vrijdag en zaterdag. De vrachtwagen had echter pech gehad, zodat de donderdag geheel verloren ging. Dientengevolge werd de vrijdag een dag van enorm hard werken, waarbij nauwelijks tijd genomen werd om te eten. Tegen de nacht stond de zaak echter al een flink stuk overeind en de volgende dag was de stand, twee uur vóór sluitingstijd, kant en klaar.

De daaropvolgende zondag gaf de standbouwers gelegenheid om Oslo te bekijken. 't Is een interessante stad, die veel bezienswaardigheden te bieden heeft. Een boottocht op de Oslofjord is één van de attracties. Vóór het imposante stadhuis staan rondritbussen gereed om bezoekers naar de belangrijke punten van Oslo te brengen onder leiding van een gids.

„Welke talen moet ik spreken”, vroeg de gids in onze bus, „Engels, Frans en Duits?”.

„Hollands”, riep Arie, maar daar had de gids niet van terug. Algemeen internationaal gelach in de bus!

We zagen een prachtig openlucht-museum met oude Noorse boerderijen, we zagen in een ander museum de boten, waarmee de Vikings rond het jaar 1000 de zeeën bevoeren, we zagen het wereldberoemde schip „Fram”, waarmee de ontdekkingsreiziger Fridjof Nansen zijn pooltochten ondernam en zelfs zagen we de papieren boot Kon Tiki van Heyerdahl. We beklommen het Akerhus-slot, gelegen aan de Oslofjord, dat een prachtig uitzicht op Oslo biedt. We werden door een onverbiddelijke schildwacht weggestuurd, toen we, onwetend, op verboden terrein kwamen. 't Bleek, dat we door een „verboden toegangsbord” gelopen waren, maar aangezien we geen Noors kennen...

Ook de vliegtocht Amsterdam-Stavanger-Oslo en terug, was dank zij het mooie weer een belevenis. Iets, wat onze timmerman de volgende uitspraak ontlokte: „Voor mijn part is de volgende tentoonstelling in Tokio”.

Zelfs deze streng gedisciplineerde schildwacht wilde wel even lachen om deze komische situatie op het Akerhus-slot in Oslo.

Een gedeelte van onze stand.



De vakanties van toen

Met een cent naar Heiltje...

Een ogenblik aarzelde schrijver dezes even, toen hij een kop voor dit artikel bedacht. „De vakanties van vroeger” was de eerste opwelling en vlot werd het neergeschreven. Maar even vlot kwam het stukje stof er aan te pas. Het woordje vroeger werd uitgewist en vervangen door toen.

Vroeger. Dat woordje werkt bij de jeugd als een rode lap bij de stier. Waag het niet om tegen Uw kinderen te zeggen: vroeger dit of vroeger dat. Ze zetten direkt alle stekels op. Met een gezicht, dat van meelij getuigt voor de erbarmelijke kijk die de ouders op het leven hebben, zullen ze zeggen: „Vroeger! Daar heb je ze weer! Vroeger! Wat kopen we daarvoor? ’t Is geen vroeger meer. ’t Is nou vandaag. We leven nu in een heel andere tijd. Dat gevroeger van jullie...”

Daar zit wat in. Dat zullen we toe moeten geven. Onze jeugd heeft nog maar één tijd meegemaakt en dat is toevallig een welvaartstijd. Wij ouderen maakten drie tijden mee. Een crisistijd, een oorlogstijd en een welvaartstijd. Wij hebben vergelijkingsmateriaal. De jeugd niet. Wat zij nu meemaken vinden zij gewoon. Alle welvaart van nu is voor hen een normale zaak. Ze weten niet anders. En ons gezeur over vroeger, toen we het zoveel minder goed hadden, zegt hun niets. Ze worden er heus niet dankbaarder van. Alleen maar prikkelbaar.

En eigenlijk hebben ze gelijk. We leven in het heden. En achterom kijken heeft voor de jeugd geen zin. Want daar zien ze niets. Er is voor hen geen achterom. Ze hebben geen achterom. Dat komt later pas, als ze onze leeftijd bereikt hebben. Ons gezeur over vroeger zegt hun niets. Zeker niet ons gezeur over het feit, dat wij het vroeger zoveel minder hadden.

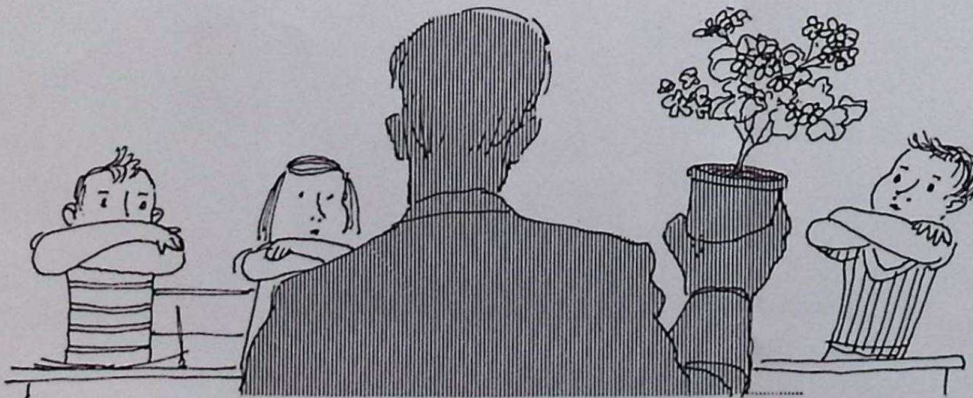
’t Is trouwens niet waar ook, dat we het minder hadden. Waren wij vroeger, met ons armoedje, minder gelukkig?

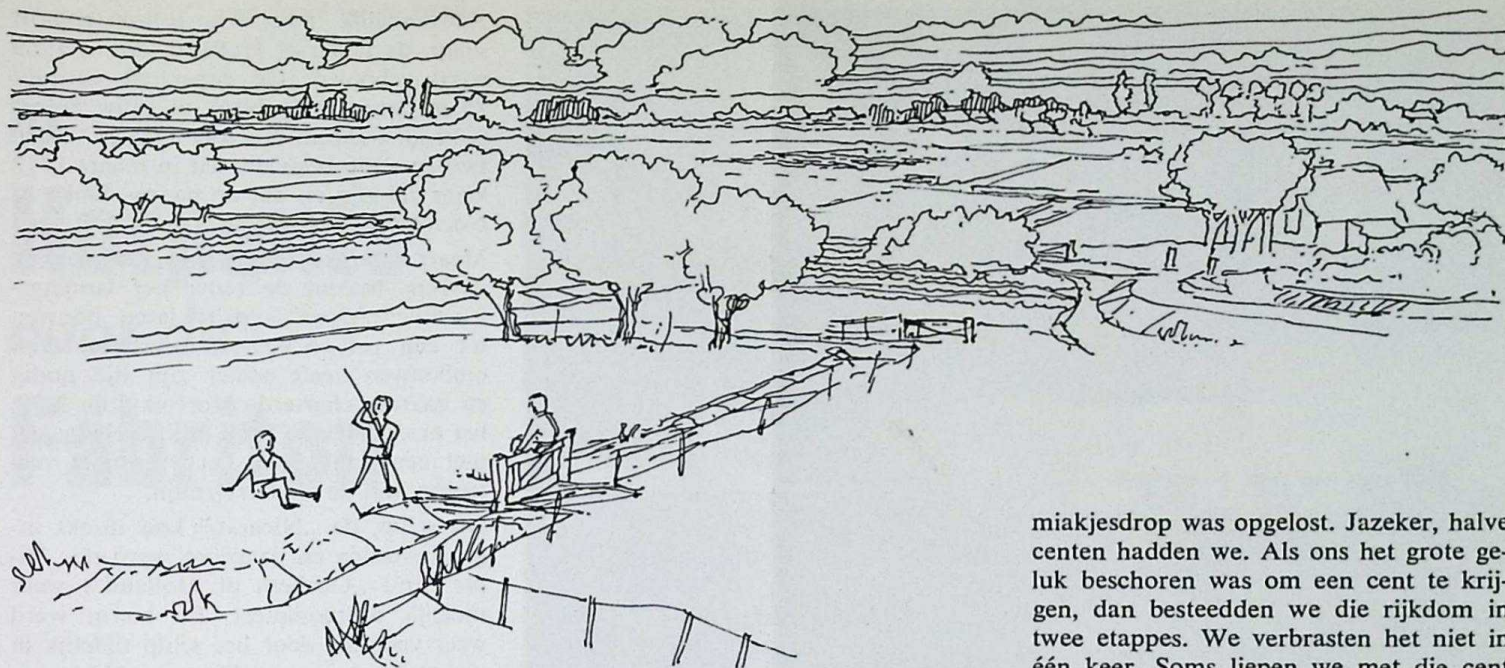
Onze „lagereschooltijd” lag in de crisistijd. Ondanks de crisis, ondanks het getob van de ouders om de eindjes bij elkaar te knopen, leefden wij hevig en genoten van het leven met volle teugen. We vonden het gewoon om geen suiker op de pap te krijgen en dat onze dorst gelest moest worden met water in plaats van met seven-up. We vonden het niet erg om in de teil gewassen te worden met groene zeep in plaats van douchen met douche-fris. We wisten niet beter. Ook wij hadden toen geen achterom en we leefden in een crisistijd. Minder gelukkig? Welnee! Onze boterham met stroop, die we zo veelvuldig kregen, smaakte niks minder dan nu het broodje met paté en we sliepen in ons hempie op die harde matras minstens zo fijn als nu in een sierlijk gestreepte pyama op dat sjeke bedstel.

Leven deden we. Leven. Vooral in de

vakanties. En we hadden niets. Geen cent. Alleen wat kleren en klompen. En de straat natuurlijk. En niet te vergeten de polder. De grote vakantie begon altijd zo fijn met het verdelen van de planten, die in de klas stonden. Allemaal met een geranium naar huis. ’t Was een prestigekwestie, die planten. Wie volgens de onderwijzer het meest zijn best gedaan had, mocht het eerste een plant kiezen om thuis te verzorgen. We gingen dan erg mooi zitten. Armen over elkaar, steil rechtop en om nog meer de aandacht te trekken, riepen we soms: „Mister, mister...”, want mijnheer zeiden we om één of andere reden niet. We zeiden „mister”. Idioot, hé? Hadden we eenmaal een plant bemachtigd en thuis gebracht, dan keken we er niet meer naar om. Moeder deed de rest.

Wij hadden in de vakantie andere zaken te regelen. Nee, geen reis naar Zwitserland of een trektocht per caravan. Van het laatste hadden we nooit gehoord en Zwitserland? Dat was een sprookjesland, dat nog niet eens in je stoutste dromen voorkwam. Zwitserland was uitsluitend voor koninginnen en zo. Ons vakantie-land was de straat en de polder. We begonnen met het organiseren van voetbalwedstrijden. Willemstraat tegen de Ringdijk bijvoorbeeld. We kregen er nooit ploeg van. De Willemstraat had twee ploegen, één voorin en één achterin de straat. Voorin heette D.V.O., hetgeen betekende „Door Vrienden Opgericht”. De ploeg achterin heette O.D.S., dat is „Overwinning Door Samenspel”. D.V.O. werd ook wel smalend „Draven Voor Opdenbrouw” genoemd. Opdenbrouw was de dorpsagent, die in de Willemstraat woonde. Als de dood waren we voor de politie. Zodra er in de verte een agent gesignaleerd werd, riep iemand „Pliessie” en weg waren we dan. Achter muurtjes of heggen wachtten we dan tot het gevaar geweken was. Maar nooit vergaten we om de bal mee te nemen! De concurrentie tussen de ploegen was hevig. Maar als we gezamenlijk optra-





den, dan waren we een kolossale eenheid. Want we speelden ook interlands. Tegen de Kerkweg bijvoorbeeld. Dat waren voetbalgevechten op leven en dood, die gestreden werden aan de Havenkant. Een eenheid ontstond weer als de bal in het water lag. Voetbalvriend en -vijand gooiden dan net zo lang met stenen tot de bal weer binnen bereik „gegolfd” was. Hoe de organisatie van die wedstrijden tot stand kwam, was een groot raadsel. De wedstrijd was er opeens. Zwemmen deden we ook veel in de vakantie. Stiekum. 't Kon alleen op hele warme dagen, want anders kwam je onderbroek niet opgedroogd. Een zwembroek hadden we natuurlijk niet en dus

moest het in de onderbroek. De havenkant op durp was ons favoriete plekje. Niet te diep en, wat belangrijker was, ver van het ouderlijk huis verwijderd. Ons grote heiligdom was de polder. Wat was voor ons de aantrekkingskracht van de polder? Welke attracties had ze voor ons? Was het de breedte van de sloten, die op onze tochten overwonnen moest worden? Waren het de bramen, die we in overvloed gingen plukken of was het het vrijgevochten wereldje, waarin we al dwalend onze overtollige energie afrea-geerden? Leeftocht voerden we in een afgedankte tas met ons mee. Favoriete drank was dropwater. Dat was een fles water waarin voor een halve cent sal-

miakjesdrop was opgelost. Jazeker, halve centen hadden we. Als ons het grote geluk beschoren was om een cent te krijgen, dan besteedden we die rijkdom in twee etappes. We verbrasten het niet in één keer. Soms liepen we met die cent helemaal naar Ridderkerk. Naar Heiltje. Dat was een winkeltje op de hoek van de kruising Ringdijk-Havenstraat-Lagen-dijk. Middenin durp zozegd. Hoevelen van ons kennen nog dat winkeltje? 't Zullen er heel wat zijn. Vooral Ridderkerkers. Elk dorp had toch zijn eigen snoepwinkeltje? Had Bolnes b.v. niet het winkeltje van Jaantje Bams? En Slikkerveer 't winkeltje van Driek Heester? Wij gingen naar Heiltje voor een halfje drop. De bel van het winkeltje had genoeg klank om een weeshuis te wekken. Twee stenen trapjes af en je vond een ongelijke stenen vloer. In het halfdonker lagen op een toonbank de heerlijkheden uitgestald. Uit een deur in het duister trad Heiltje dan naar voren en keek je alleen maar aan. Je wees aan wat je hebben moest (na lang aarzelen uiteraard), betaalde en stapte terug naar je kornuiten die jaloers waren op je rijkdom. Het andere halfje werd de volgende dag besteed. Aan duimdrop of zwartwit of een spekkie. Of aan een paar daddels met roze spul eromheen.

Eerlijk, we genoten van onze cent veel meer dan nu van een dure maaltijd in een restaurant. En waarom dan wel? Omdat we niet verwend waren. Omdat we niet in de watten gelegd werden door een welvaartstijd. We hadden zo weinig en daarom waardeerden we datgene, wat we wel hadden.

Daarom was onze vakantie één groot, lang feest, hoewel we dat niet beseften. Nu beseffen we het wel. En als de zoon om een bromfiets zeurt of de dochter wil dit jaar wel eens naar Frankrijk met vakantie, dan beseft je het dubbel. Dan zou je ze toch echt wel eens met een cent naar Heiltje willen sturen...

't Is maar, wat je er onder verstaat!

Afd. personeelszaken tot ijzerwerkersbaas:

„Kunt u een paar dagen twee Schotten bij u nemen. Volgende week kunnen ze ingezet worden op bouwno. 1040”.

IJzerwerkersbaas:

„Oké, stuur ze maar”.

Even later.

IJzerwerkersbaas tot ijzerwerker:

„Er komen zo meteen een paar Schotten. Wil jij ze even opvangen...”

IJzerwerker:

„Waar moet ik die in vredesnaam weer neerleggen. Alles ligt al stikvol...”

Een begrijpelijk misverstand was het wel.



We dachten, dat dit het eindresultaat was.

Gezwieper met de „Viper“

Daar! Nou hebben we een veerboot van die „Viper“ gemaakt en nou gaat het feest niet door. De boot zit weer op helling III om andermaal een verbouwing te ondergaan

Hoe zit dat allemaal in elkaar?

Laten we de zaak van het begin af aan bekijken. De Norfolk Lijn N.V. te Scheveningen onderhoudt een vrachtdienst tussen Scheveningen en Greath Yarmouth.

De koker voor de toekomstige boringen werd eind mei aangebracht.



Aanvankelijk met één roll-on/roll-off schip, de Duke of Holland, die in 1969 werd gebouwd. De capaciteit van dit 75 m. lange schip bleek al gauw ontoereikend, waarom Norfolk Lijn N.V. een tweede schip bestelde, dat in maart 1972 klaar zal zijn en dat de naam „Duke of Norfolk“ zal krijgen.

Maart 1972 is echter nog ver weg en daarom besloot de reder het landingsvaartuig „Viper“ om te laten bouwen tot een roll-on/roll-off veerboot. Ook ombouwen heeft echter zijn tijd nodig en daarom charterde Norfolk Lijn N.V. het m.s. „Nicarao“ van Duitse eigenaars, met een optie voor het eventueel verlengen van de chartertermijn.

Dit schip, de „Nicarao“ kon direkt ingezet worden en daardoor werd de „Viper“ (nu „Duchess of Holland“) weer tijdelijk overcompleteet. En hierin werd weer voorzien door het schip tijdelijk in charter te geven aan Heerema N.V., ons welbekend van de „Challenger“.

Heerema N.V. is echter geen rederij in de geest, die wij van een reder veronderstellen. Het is een ingenieurbureau, dat zich toelegt op het uitvoeren van werken in zee. Daarom moet de „Duchess of Holland“ weer veranderd worden, want ze moet dienst gaan doen als onderzoekingsvaartuig op de Noordzee ten behoeve van de oliemaatschappijen. Haar taak wordt o.a. het nemen van zeebodemonsters en het verrichten van seismografische waarnemingen.

Om monsters te kunnen nemen moet het schip uitgerust worden met een boorinstallatie en daartoe is inmiddels mid-scheeps een koker gemaakt van 1½ m. diameter, die verticaal door het schip loopt. Boven deze koker wordt op het dek de boortoren geplaatst. Verdere veranderingen zijn o.a. het maken van accommodatie voor 16 personen, die nodig zullen zijn voor de toekomstige taken van het schip — ombouwen van diverse tanken — het plaatsen van boorapparatuur — het op het achterdek plaatsen van een grote dubbel uitgevoerde ankerlier met de diverse omloopschijven en het uitbreiden van de bestaande kettinkbak. Deze laatste werkzaamheden zijn nodig om het schip op haar plaats te kunnen houden tijdens het boren.

De „Duchess of Holland“ heeft inmiddels al proef gevaren en alles werd in orde bevonden. Wat er met het schip gaat gebeuren als de chartertermijn met Heerema N.V. afgelopen is, is op dit moment nog niet met zekerheid te zeggen. Hoeft ook niet, want voorlopig hebben we genoeg aan de verbouwing van deze verbouwing.

in Hotpants naar de Fabriton

Eén van de schepen die we in de afgelopen periode repareerden, was de Fabriton I, een zandschip van de fa. Herweyer.

Het schip werd op de Waal nabij Dodewaard over een flinke lengte opengereten en zonk in zeer korte tijd. Het gehele schip verdween onder de golven en slechts de mast stak boven water.

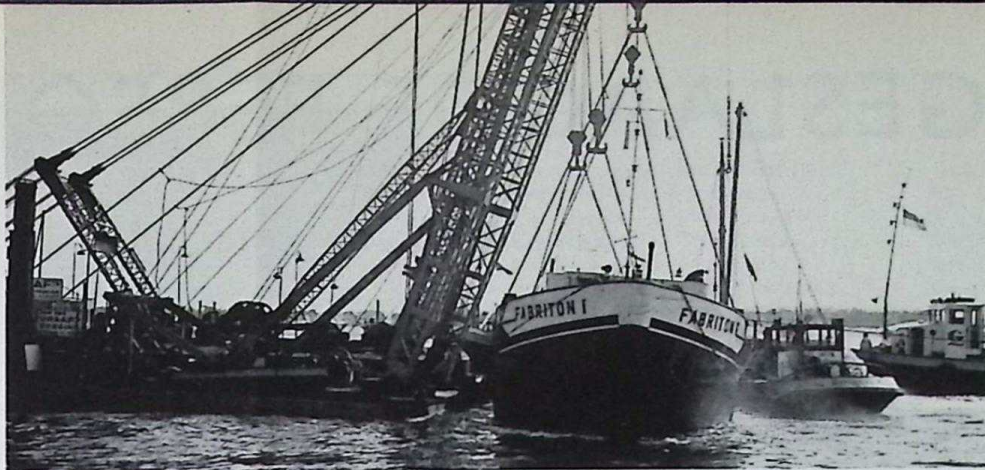
Aangezien de schepen van de fa. Herweyer tot onze vaste klantenkring behoren, waren onze mensen ter plaatse aanwezig toen het schip gelicht werd om de omvang van de schade op te nemen. En met ons enige mensen van van Riet-schoten & Houwens om te zien wat er met het elektrisch gedeelte gebeuren moest.

Tussen de wal en de bergingsschepen pendelde een vlet heen en weer langs een draad. Juist op het moment dat de heren aan boord van de vlet waren gestapt, bonkte een sleepboot tegen één der bergingsschepen, waardoor de vlet erg schommelde. Het gevolg was dat onze elektriciens prompt het koude Waalwater inplompten. En dat in februari!

Onder het toezien van de jeugd, die van de wal af de berging volgde, gaf de heer J. Levering een demonstratie van een modeshow en introduceerde hij de hotpants.

Het succes was geweldig, want volgens onze speciale verslaggever hebben de drie meisjes op de foto deze dracht onmiddellijk overgenomen.

Inmiddels is de huidschade hersteld, werd de machine-installatie grondig overhaald en werden voor- en achterwoning geheel opnieuw betimmerd. Dat de elektrische installatie ook een goede beurt kreeg spreekt vanzelf. Per slot van rekening ga je niet voor niets in hotpants naar de Fabriton.



Hotpants-show.

Auto Hobby Club had een goede start

De initiatiefnemers tot het oprichten van een Auto Hobby Club zullen niet vermoed hebben, dat al op de eerste de beste bijeenkomst zoveel belangstelling zou bestaan.

Donderdagavond 3 juni j.l. werd de eerste stoot gegeven aan de totstandkoming van een Autovriendenclub en niet minder dan 90 personen waren aanwezig. Voorzitter Noordanus opende de vergadering waarna de heer Rook een uiteenzetting gaf van het doel van de op te richten club.

Een voorlopig bestuur werd gekozen van de volgende samenstelling:

Voorzitter: P. Rook
Secretaris: F. Grootveld
Penningmeester: R. Nijenhuis

Hierna volgden discussies over de manier, waarop men de club zal laten functioneren. Besloten werd om op 1 januari 1972 officieel te gaan draaien en de periode van nu tot 1 jan. als aanlooptijd te benutten. Aanmelding voor lidmaatschap kan geschieden via een aanmeldingsformulier, dat verkrijgbaar is bij de bestuursleden. De contributie werd vastgesteld op f 2,— per 4 weken, dat is dus f 26,—per jaar. Uiteraard komen hier tegenover te staan de vele voordelen, die het lidmaatschap van de club bijzonder aantrekkelijk zullen maken.

GESLAAGDE PERSONEELSREIS

Verjonging reisvereniging noodzakelijk



Eén van de trouwste reisgenoten is de heer A. v. d. Wilt. Hoewel hier somber kijkend, vond hij het toch een fijne dag. Op de achtergrond zijn echtgenote en de heer en mevr. B. Labrijn.

Charmante wandeling in „Maasbracht“.



Op vrijdag 4 juni 's morgens om 7 uur vertrokken van de traditionele plaats op de Boezemkade 6 bussen met enthousiaste leden van onze reisvereniging voor een tocht naar Zuid-Limburg.

Via Gorinchem, Vught, Best en Eindhoven arriveerden we tegen kwart voor 10 in onze eerste stopplaats Maasbracht. We kregen daar in de bovenzaal van Restaurant Engelman (met uitzicht op de Maas) een heerlijke kop koffie met gebak. Na de koffie namen velen de gelegenheid te baat om even de benen te strekken door een wandeling langs de Maas te maken. Om kwart voor elf zetten we onze reis voort naar Valkenburg. Bij onze aankomst was het nog te vroeg voor de lunch en werd het centrum van deze toeristenplaats als het ware bezet door Boele.

In alle winkels en op alle terrassen zag men bekende gezichten. Na een uur noopten onze knorrende, lege magen ons in de richting van het restaurant Pavillon te gaan, waar om kwart voor één de lunch gereed stond.

Een gezellige zaal, een beetje warm, maar geen nood: men trok aan een stang, een glazen dak schoof weg en we zaten in de open lucht. De tafels waren goed gevuld met broodjes, vleeswaren, gesuikerde krentebollen en stukken Limburgse vlaai; na afloop mocht alles, wat overbleef meegenomen worden en verschillende personen zochten ijverig naar een oplossing deze vlaaien doelmatig in te pakken. Dat was wel nodig, want de

bussen waren ovens gelijk toen we weer instapten om een mooie rondrit te gaan maken door het zo rijk aan natuurschoon voorziene Zuid-Limburg. Langs Margraten, Slenaken en Epen reden we, met overal prachtige vergezichten.

In de verte zagen we reeds het Maria-beeld verrijzen boven op de Gulper berg, hetgeen na de oorlog door de bevolking van Gulpen aan de gemeente werd geschonken, uit dankbaarheid voor de bescherming die de inwoners tijdens de oorlog onderin de berg vonden.

Maar om dat beeld te bereiken, moest de berg nog beklommen worden en dat was nog niet zo gemakkelijk.

De helling was steil (15%) en bus 3 liet het halverwege afweten. De chauffeur verzocht de helft van de reizigers over te stappen in bus 6, die later de andere helft van de passagiers ophaalde. Eerst toen kon bus 3 de top bereiken. Tijdens ons verblijf daar voegden de heer en mevrouw G. J. Boele zich bij ons. Jammer dat er een storm opstak, voorafgaande aan een kletterende regenbui, die later onder de rook van Maastricht losbarstte. We kregen daarna een lange rit naar 's Hertogenbosch.

In de Brabanthallen lieten we ons het diner goed smaken. Buiten onweerde en regende het, maar dat schaadde onze eetlust niet.

Nadat iedereen verzadigd was, sprak de voorzitter van de reisvereniging, de heer A. v. d. Staay, zijn erkentelijkheid uit jegens het bedrijf voor de financiële steun, die de reisvereniging elk jaar ontvangt en overhandigde Mevrouw Boele een mooi boeket anjers.

De voorzitter twijfelde blijkbaar niet aan de openheid van de mannelijke helften van de echtparen, want hij stelde aan de vrouwelijke helften de gewetensvraag, of manlief de keuze van de reis wel besproken had. Dat bleek gelukkig het geval te zijn. Iedereen had het naar zijn zin gehad.

Tenslotte dankte de heer G. J. Boele voor de aan zijn vrouw bewezen attentie. Hij sprak echter de hoop uit, dat vooral jongere leden zullen besluiten lid te worden van de reisvereniging, aangezien het ledental terugloopt door het overlijden van gepensioneerden.

Hij dankte daarna het bestuur voor de goede organisatie van de dag en terecht, want bij de terugkeer in Bolnes waren allen ervan overtuigd, dat dit een bijzonder geslaagde, uitstekend verzorgde reis was.



Het gezin Schop door het oog een de naald

Op 26 mei, in alle vroegte, knalde de Opel 68-72 DV de woonkamer van Cronjéplein 3 te Bolnes binnen en kwam tegen de schoorsteenmantel tot stilstand. Bewoner, tevens eigenaar van deze woning, is onze afschrijver M. Schop. Nog geen twee minuten geleden was hij beneden in de kamer geweest, nadat hij thee-water opgezet had. Hij ging naar boven om zich verder aan te kleden, toen het gebeurde.

Het was een geweldige dreun en in eerste instantie dacht Schop, dat op straat een tankauto explodeerde. Hij ging naar beneden en zag tot zijn onuitsprekelijke verbazing zijn woonkamer geheel gevuld met een Opel, waaruit de bestuurder tevoorschijn kroop. Ongedeerd!

't Bleek, dat de Opel eerst een aanrijding had gehad met een van rechts komende auto, waarna de chauffeur de macht over het stuur verloor en met grote vaart Schop's eigen huisje binnenschoot. Je moet er maar niet aan denken, wat er gebeurd kon zijn, indien het gezin (vrouw en twee kinderen) in de woonkamer geweest zouden zijn.

Het huis zowel als de inboedel zijn zwaar beschadigd en het zal nog wel een heel tijdje duren, voordat het gezin weer in een volkomen hersteld huis zal kunnen wonen. Van bedrijfszijde wordt uiteraard, waar dat mogelijk is, alle steun geboden.

Uitslagen gespeelde wedstrijden in de Ond. Comp. 1971 t/m 29-5-71

Koperslagerij—Mach. Fabriek	.....	1—2
Lasloods—Scheepsbouw	.....	0—2
Combinatie—Administratie	.....	5—0
Koperslagerij—Combinatie	.....	2—5
Mach. Fabriek—Lasloods	.....	0—2
Scheepsbouw—Administratie	.....	4—2
Lasloods—Koperslagerij	.....	3—1
Administratie—Mach. Fabriek	.....	3—2
Combinatie—Scheepsbouw	.....	0—10
Lasloods—Combinatie	.....	2—4
Koperslagerij—Administratie	.....	1—3
Mach. Fabriek—Scheepsbouw	.....	1—0

Gespeelde vriendschappelijke wedstrijden t/m 29-5-71

Leerschool Werf—Leerschool	.....	1—3
Spoomaker	.....	1—4
Spaans elftal—N.T.I.	.....	1—4

Standen Zomeravond voetbal competitie t/m 29-5-71

Afd. A		Afd. D	
Boele 1	... 6—11	Onderwijzers	5—10
Contact	... 6—8	v. Splunder 2	4—5
Combinatie	6—5	Politie	..... 4—5
v. Dam 1	... 6—4	Boele 4	... 5—2
Schram	... 6—4	v. Dam 2	... 4—0
v. Splunder 1	6—4		

Afd. B		Standen Onderlinge Competitie t/m 29-5-71	
Verolme	... 4—7	Scheepsbouw	4—6
Boele 2	... 5—6	Combinatie	4—6
Koutstaal	... 5—6	Lasloods	... 4—4
Gr. e/v. Vliet	5—4	Machine	
Nugteren	... 5—1	Fabriek	... 4—4
		Administratie	4—4
		Koperslagerij	4—0
Afd. C			
Matab Smit	4—6		
P.T.T.	..... 4—6		
Boele 3	... 5—5		
Bakker	..... 5—3		
de Blaak	... 4—2		

HENGELWEDSTRIJD VOOR BOELE-DAMES EN HEREN.

De langzamerhand traditioneel geworden hengelwedstrijd op de werf wordt dit jaar gehouden op
woensdag 28 juli om 18.30 uur.

Als hoofdprijs wordt door het bedrijf een prachtige vaste hengel beschikbaar gesteld, die uitgereikt zal worden door de heer P. C. Boele.

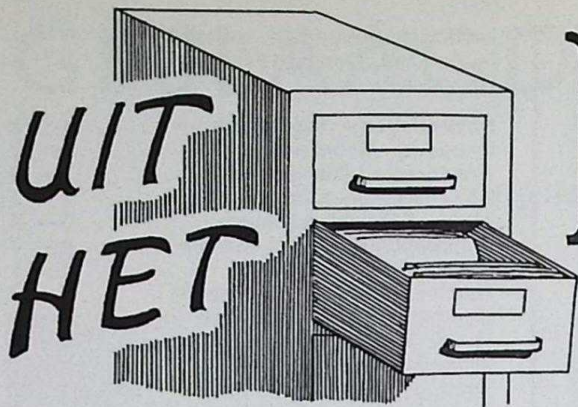
Overige prijzen 1 op drie deelnemers. Het inschrijfgeld bedraagt f 1,50 per deelnemer. Vóór 27 juli opgeven bij J. Dam, P. A. Ouwens of B. Provily.

Er wordt twee uur gevist om het hoogste totaalgewicht. Aas en voer zijn vrij. Het vistuig bestaat uit één hengel met één haak. Startplaats: scheepsbouwloods. Prijsuitreiking in de kantine.

Uitslagen gespeelde wedstrijden Zomeravond competitie 1971 t/m 29-5-71

Boele 1—Contact	.....	5—3
Boele 2—Koutstaal	.....	3—2
Boele 3—Bakker	.....	1—0
Boele 4—Onderwijzers	.....	2—5
Boele 1—v. Splunder 1	.....	8—2
Boele 2—Verolme	.....	0—0
Boele 3—de Blaak	.....	2—0
Boele 4—v. Dam 2	.....	4—1
Boele 1—Schram	.....	4—3

Boele 3—P.T.T.	.....	1—1
Boele 4—v. Splunder 2	.....	1—2
Boele 1—Combinatie	.....	3—0
Boele 2—Gr. e/v. Vliet	.....	4—0
Boele 3—Matab Smit	.....	0—1
Boele 4—Politie	.....	1—4
Boele 1—v. Dam 1	.....	2—1
Boele 2—Nugteren	.....	3—3
Boele 1—Contact	.....	0—0
Boele 2—Koutstaal	.....	1—3
Boele 3—Bakker	.....	0—1
Boele 4—Onderwijzers	.....	0—2



HISTORISCH ARCHIEF (I)

De heer G. J. de Boer, maritiem tekenaar te Amsterdam, belde en schreef ons enkele malen met het verzoek om hem aan tekeningen en/of foto's te helpen van door ons gebouwde sleepboten. Dit materiaal had hij nodig voor de samenstelling van een boek dat hij voor de N.I.S.H.M. ¹⁾ vervaardigt.

Uiteraard boden wij de helpende hand en als tegenprestatie daarvoor schreef de heer de Boer een drietal artikelen, exclusief voor Boele Nieuws, waarvan wij hierbij het eerste, over de sleepboten Kraus en Tata, plaatsen. In 1929 bouwden wij de sleepboten Tata en Kraus voor de N.I.S.H.M.

De „Kraus” op proefvaart

In de jaren voor de eerste wereldoorlog heersten in de Indische havens op het gebied van bunkeren, laden en lossen van schepen de meest primitieve toestanden, waardoor grote vertragingen ontstonden. Verbetering in deze toestand werd des te meer noodzakelijk daar de havenuitbreiding van Tandjong Priok in 1915 gereed zou zijn. De belanghebbende Nederlandse rederijen t.w. de Rotterdamse Lloyd, de Stoomvaart Maatschappij „Nederland”, de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, de Java China Japan Lijn en de Nederlandse Stoomvaart Maatschappij „Oceaan”, sloten zich aaneen en in januari 1914 richtten zij de N.V. Nederlandsch-Indische Steenkolen Handel Maatschappij (N.I.S.H.M.) op, die haar activiteiten op het gebied van de kolenhandel, en het verlenen van andere faciliteiten aan de schepen die Tandjong Priok aandeden, ging ontplooiën.

Na aankomst op 25 mei 1915 van de eerste twee zeesleepboten, de „KRAUS” (I) en de „DE JONGH”, 550 i.p.k. elk, (genoemd naar de ontwerpers van de nieuwe Indische havens) breidde het aantal sleepboten der N.I.S.H.M. zich gestadig uit. Al dadelijk vonden de beide eerste sleepboten een goed emploi en werden nog meer sleepboten naar de Oost gezonden. Nog tijdens de oorlog verscheepte men nog twee kleine sleepboten voor de havensleepdienst, de „HECTOR” (215 i.p.k.) en de „DAAN” (150 i.p.k.) naar Indië. Sedert 1917 stationeerde de N.I.S.H.M. ook te Soerabaja sleepboten. De opgang na de eerste wereldoorlog (de „schijnopbloei” in het begin der twintiger jaren), deed het scheepvaartverkeer in de Indische havens enorm toenemen, waardoor een grotere behoefte aan sleepboten ont-

¹⁾ (Ned. Ind. Steenkolen Handel Mij)

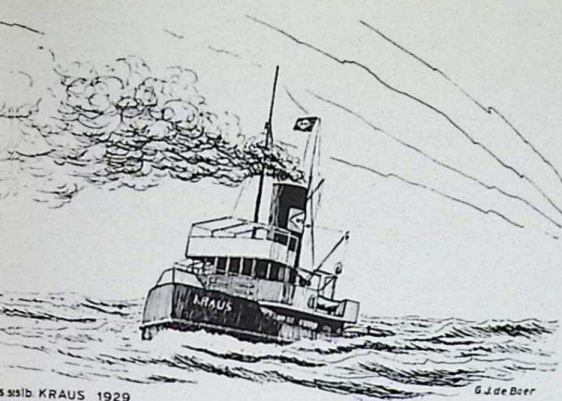


stond. Om daaraan te voldoen werden in 1920 de beide zeegaande havensleepboten „PAUL” en „NOLLY” (525 i.p.k. elk) en de kleinere „JOHAN” (80 i.p.k.) naar Indië verscheept. Het jaar daarop volgde de sleepboot „GERRIT” (265 i.p.k.) nog.

In het jaar 1922 kon het sleepbootmateriaal nog meer uitgebreid worden. De beide sleepboten „TEDDY” en „JULES”, elk 465 i.p.k., arriveerden, gesleept door de „GRONINGEN” van Bureau Wijsmuller, op de laatste dag van dat jaar te Tandjong Priok. Kort tevoren waren de sleepbootjes „BART” en „TOOTJE” (60 i.p.k. elk) per scheepsgelegenheid aangekomen.

De sleepboten maakten zich niet alleen verdienstelijk bij het sleepwerk in de havens van Tandjong Priok en Soerabaja, maar ook buitengaats konden met succes hulpverleningen aan in nood verkerende schepen worden verricht. Ook maakten de N.I.S.H.M. sleepboten overzeese sleepreizen met slibzuigers o.a. naar Hongkong, Macao en Dairen (Japan) en met tinbaggermolens.

Reeds tegen het einde van 1921 begon de economische depressie in te zetten en de N.I.S.H.M. was genoodzaakt door het verminderde scheepvaartverkeer enkele sleepboten op te leggen. Toen na 1926 de conjunctuur weer begon te verbeteren en ook met het oog op het plan in de



loor de „KRAUS” (I) haar schroef, waarna deze boot eveneens op een koraalrif werd geworpen. Zowel de „KRAUS” (I) als de „Hock Seng” moesten als verloren worden beschouwd. Ter vervanging van de verloren gegane sleepboot bestelde de N.I.S.H.M. een nieuwe sleepboot, de tweede „KRAUS”.

De „TATA” werd uitgerust met een triple expansie 3 cilinder stoommachine van Boele met een vermogen van 500 i.p.k., evenals de „KRAUS”(II), doch deze machine kon 650 i.p.k. ontwikkelen.

Op 15 augustus 1929 vertrokken de sleepboten op eigen kracht uit Rotterdam, de „KRAUS”(II) met de „TATA” op sleeptouw. De boten waren bemand met personeel van Bureau Wijsmuller te Baarn. Op 19 oktober kwamen de sleepboten behouden te Tandjong Priok aan. De „TATA” kwam al in december 1929 in actie, toen de sleepboot de „Silveray”, die was gestrand op het Brill-rif bij Makassar, onder zware weersomstandigheden weer vlot bracht. Deze berging werd verricht op basis „no cure no pay”. Regelmatig verleende de „TATA” assistentie aan in nood verkerende schepen buitengaats. Zo kon in maart 1931 het Engelse motortankschip „Lucerna”, dat met 9.000 ton benzine op weg was van Balikpapan naar Nieuw Zeeland en bij Noord-Flores op een rif was gelopen, door de „TATA” weer worden vlotgesleept. Deze berging geschiedde onder zeer gevaarvolle omstandigheden, want door het overboord pompen van de lading benzine zou een enkele vonk uit de schoorsteen van de sleepboot voldoende geweest zijn om de hele omgeving in lichter laaie te zetten.

Ook de „KRAUS”(II) verrichtte enkele succesvolle bergingen. In december 1932 liep in de monding van de Moesi-rivier bij Palembang de Nederlandse tanker „Soengei Gerong” aan de grond en na

vergeefse pogingen om op eigen kracht weer vlot te komen, werd de hulp ingeroepen van een sleepboot. Om de diepgang te verminderen werd de lading overgepompt in een lichter, de „Mambang”. Bij een der pogingen de tanker vlot te slepen kwam de „KRAUS”(II) zelf in moeilijkheden. Doordat de boot opeens zwaar slagzij begon te maken en omdat er gevaar bestond van kapseizen, werd de tros losgegooid, die vervolgens in de schroef van de „KRAUS” kwam. Hierdoor werd de sleepboot zelf stuurloos, doch het gelukte de schroef weer vrij te krijgen. De pogingen van de „KRAUS” werden na vier etmalen met succes bekroond. De „Soengei Gerong” kon op eigen kracht Palembang bereiken en de „KRAUS” nam de lichter „Mambang” op sleeptouw.

Een andere hulpverlening van betekenis verleende de „KRAUS” samen met de „PIEF” en de „TEDDY” in september 1938. Het Engelse s.s. „Welcombe”, dat met een volle lading kopra en lood kort daarvoor vertrokken was uit Tandjong Priok met bestemming een U.K.-haven, liep op 16 september bij Tandjong Pontang aan de grond. Nadat een gedeelte van de lading gelost was in lichters, gelukte het drie dagen later het schip weer vlot te slepen. Ook deze berging geschiedde op basis „no cure no pay”.

In september 1939 brak de wereldoorlog uit, die in december 1941 oversloeg naar het Verre Oosten. Bij beschikking van de Commandant Zeemacht Nederlandsch Indië werd het de sleepboot „TATA” verboden zonder toestemming van hem of de Commandant Maritieme Middelen te Soerabaja de rede te verlaten. Op 1 maart 1942, kort voor de kapitulatie van Java, werd de „TATA”, in het kader van de „taktiek der verschroeide aarde”, te Soerabaja in brand gestoken. De sleepboot werd echter door de Japanners gerepareerd en weer in dienst gesteld. In 1945 vond men de „TATA” in gezonken toestand te Pamanoekan (Noord-Java) terug en de boot werd „total loss” verklaard. De „KRAUS” werd door de Commandant Zeemacht Nederlandsch-Indië op 24 december 1941 gevorderd en op 2 maart 1942 te Tjilatjap door eigen bemanning tot zinken gebracht. Op 26 december 1943 werd de sleepboot door de Japanners gelicht en na reparatie weer in de vaart gebracht. Begin 1945 werd de sleepboot in Japanse dienst door de Geallieerden in de Lampong Baai (Straat Soenda) getorpedeerd en tot zinken gebracht.

verbeterde haven van Belawan sleepboten te gaan stationneren, bestelde de N.I.S.H.M. in september 1927 wederom twee zeeslepers, de „FLIP” en de „PIEF” (525 i.p.k. elk), die in oktober 1928 op eigen kracht en elkaar slepende, in Indië aankwamen.

In verband met het in de vaart komen van steeds grotere schepen van o.a. de „Lloyd” en de „Nederland”, waardoor steeds hogere eisen aan het sleepbootbedrijf werden gesteld, besloot de N.I.S.H.M. de vloot verder uit te breiden. Bij Boele werd als bouwnummer 186 een stoomsleepboot op stapel gezet, de „TATA”. Een sleepboot, de „HOLLAND”, (450 i.p.k.) kon worden aangekocht en op eigen kracht naar de Oost gezonden worden. Korte tijd later bestelde de N.I.S.H.M. nog een tweede sleepboot bij Boele, het bouwnummer 190, maar om een andere reden.

Op 28 december 1928 tijdens een sleepreis van Soerabaja naar Singapore met het Engelse s.s. „Hock Seng”, raakte door slecht zicht en zwaar weer ter hoogte van de Karimoen Djawa eilanden de sleep aan de grond. Bij een poging de „Hock Seng” weer vlot te krijgen, ver-



Zo vertrokken de Kraus en Tata op 15 augustus 1929 naar Tandjong Priok.

PERSONALIA

JUBILEA

25 Jaar:

- 17-6 P. Rijsdijk, ijzerwerkersbaas
 1-7 J. Smit, ijzerwerker
 9-7 W. Lodder, ijzerwerker
 9-7 D. de Bondt, spantenbuiger
 16-7 J. G. van Beek, bedrijfsredacteur
 29-7 G. L. Sala, corveeër
 5-8 P. Kreuk, tekenaar
 15-8 W. Pottuit, lasser
 22-8 L. J. Tol, schilder

In dienst getreden zijn:

- 16-4 J. Bañon Torres, bankwerker
 20-4 M. Garrido Garcia, i.l. ijzerwerker
 23-4 R. Ramos Piñeiro, i.l. lasser
 26-4 J. J. Toonen, lassersbaas
 M. F. Punselie, hulp-ijzerwerker
 J. Jelles, kras ijzerwerker
 L. v. d. Linden, huisbediende
 28-4 E. Calza Temprano, houtscheepmaker
 C. v. d. Valk, ijzerwerker
 30-4 M. Gago Cucurella, i.l. brander/lasser
 B. Marin Torres, i.l. brander/lasser
 M. Campos Jimenez, i.l. brander
 M. Gomila Alcedo, brander
 M. Castaño Cruz, transporteur
 A. Aded Rivera, brander
 1-5 P. Hoegge, tekenaar-constructeur
 A. Nieuwburg, medewerker Personeelszaken
 3-5 C. Spilt, mach. bankwerker
 4-5 F. de Hullu, medewerker Algemene Zaken
 J. Gold, hulp-ijzerwerker
 R. Fearing, hulp-ijzerwerker
 T. McGeachy, ijzerwerker
 J. E. Blackwood, lasser
 G. Kennedy, hulp-ijzerwerker
 7-5 J. Montoya Garcia, bankwerker
 14-5 A. Velez Benitex, i.l. brander/lasser
 17-5 W. A. Tuk, bankwerker
 14-5 M. Rodriguez Borrego, i.l. brander/lasser
 A. Baron Barroso, stellingmaker
 R. Porra Olvera, stellingmaker
 C. Marcial Ramirez, i.l. lasser
 A. Real Sanchez, i.l. lasser
 J. Montero Reyes, hakker
 J. Trechera Garcia, el. lasser
 A. Períñan Cortes, brander
 A. Fernandez Aragon, koperslager
 18-5 D. M. Steele, ijzerwerker
 W. McNeil, hulp-ijzerwerker
 E. Jenkins, hulp-ijzerwerker
 C. Dalrymple, hulp-ijzerwerker
 J. R. H. Fergus, ijzerwerker
 A. R. Doherty, hulp-ijzerwerker
 A. R. McDowell, brander
 J. Mullen, hulp-ijzerwerker
 J. R. Alcock, hulp-ijzerwerker
 A. McCallum, hulp-ijzerwerker

Terug uit militaire dienst:

- 10-5 W. J. Sterzenbach, bankwerker
 17-5 J. Zwarts, adm. medewerker

De dienst verlaten hebben:

- 15-4 C. J. H. Brouwer, ijzerwerker
 B. Kooyman, bankwerker
 19-4 N. Stasse, hulp-ijzerwerker
 20-4 E. Torres Olmo, hulp-ijzerwerker
 23-4 T. D. Loughran, bankwerker
 A. Breggeman, aanbouwer
 29-4 R. Slagveer, bankwerker
 30-4 K. K. Kaiser, ijzerwerker
 A. C. de Koning, praktikant werktuigbouw
 F. L. del Oro Suarez, brander
 6-5 A. Gallego Pomares, koperslager
 J. Steiro Miguelez, draaier
 A. G. v. Oevelen, kraanmachinist
 7-5 G. Lopez Lopez, koperslager
 R. G. C. van Doorn, i.l. ijzerwerker
 10-5 P. van Weezel, praktikant werktuigbouw
 12-5 J. Comesaña Comesaña, i.l. lasser
 13-5 F. Suplet Mesa, el. lasser
 J. Trellez Miranda, el. lasser
 14-5 A. de Waard, brander/lasser
 J. D. M. Sharpe, lasser
 S. Fox, hulp-ijzerwerker
 17-5 J. H. Brouwer, hulp-ijzerwerker
 J. Gonzalez Gandara, i.l. lasser
 18-5 E. Garcia Garcia, i.l. lasser
 21-5 J. Arellano Vulcan, koperslager
 T. M. Ewing, hulp-ijzerwerker
 26-5 M. Ortiz Vega, el. lasser
 28-5 K. Homans, praktikant
 C. de Visser, praktikant
 J. Riveira Pardo, koperslager
 D. Lozano Cordoba, el. lasser
 31-5 H. H. v. Iddekinge, bedrijfsassistent
 F. Burggraaf, koperslager

Voor eerste oefening naar militaire dienst:

- 30-4 E. de Kruijff, ijzerwerker
 C. C. Kortland, bankwerker
 6-5 R. Verwaal, bankwerker
 14-5 C. van Es, bankwerker

Gepensioneerd:

- 23-4 C. W. Wijt, lassersbaas
 7-5 H. J. v. Overbeek, klinikersbaas
 14-5 C. Kooi, ijzerwerker
 J. A. Eeftens, magazijnbediende
 20-5 J. H. Cremer, verver
 28-5 G. Stehouwer, kraandrijver
 31-5 P. van Veen, ijzerwerkersbaas

Geboren:

- 12-1 Juan Manuel, zoon van de heer en mevrouw Peña-Luaza
 9-3 Raquel, dochter van de heer en mevrouw Sanchez-Gonzalez
 15-4 Maria Maaike, dochter van de heer en mevrouw v. d. Ruit-Ripzaad
 20-4 Alexandra, dochter van de heer en mevrouw Van Veen-v. d. Struyk
 2-5 Rosa Maria, dochter van de heer en mevrouw Figueredo-Macias
 6-5 Edwin, zoon van de heer en mevrouw Hagendijk-Verhoef
 7-5 Petrus Jacobus, zoon van de heer en mevrouw Leiwakabessy-Dekker
 12-5 Johannes, zoon van de heer en mevrouw Grinwis-Mierop
 Theo, zoon van de heer en mevrouw Bravenboer-Penning

- 13-5 Martin, zoon van de heer en mevrouw Munter-Borsje
 17-5 Annemaria Coretta, dochter van de heer en mevrouw Clarke-Uitslag
 24-5 Olaf, zoon van de heer en mevrouw Blokland-Vermeulen
 Erwin Johannes, zoon van de heer en mevrouw Meyer-Martens
 27-5 Anna Catharina, dochter van de heer en mevrouw v. d. Klooster-Scherpenisse
 28-5 Sandro, zoon van de heer en mevrouw Pitzalis-Bisschops

Gehuwd:

- 14-5 de heer W. Klinke met mej. A. C. Ouwkerk
 19-5 de heer J. H. Snijders met mej. J. C. Baljon

IN MEMORIAM

Op 7 mei 1971 overleed op 79-jarige leeftijd de heer

Arie Pieter Louter,

die van 4 december 1939 tot en met 13 augustus 1958 in dienst van ons bedrijf is geweest als electriciën. De heer Louter was naast zijn werkzaamheden als electriciën bijzonder actief op sociaal terrein als lid van de personeels- en reisvereniging, en in vroeger dagen als Kernlid. Na zijn pensionering was hij tot aan zijn dood nog nauw betrokken bij het bedrijf door zijn werkzaamheden t.b.v. ons huizenbestand.

Op 8 mei 1971 overleed op 72-jarige leeftijd de heer

Adrianus Gerritsen,

die van 23 juni 1925 tot en met 31 juli 1957 in dienst van ons bedrijf is geweest als ijzerwerker. Gedurende vele jaren heeft de heer Gerritsen zijn werkzaamheden als ijzerwerker op bijzonder vakbekwame wijze verricht. Slechts de laatste jaren was het hem niet mogelijk meer als zodanig werkzaam te zijn, doch wist zich in het magazijn opnieuw zeer verdienstelijk te maken.

Op 18 mei 1971 overleed op 67-jarige leeftijd de heer

Adriaan Anton Hamel,

die van 30 december 1937 tot en met 30 juni 1968 in dienst van ons bedrijf is geweest als tekenaar-constructeur. De heer Hamel genoot in vroeger dagen algemene bekendheid als machinist van het poldergemaal welke verantwoordelijke functie hij gedurende lange tijd wist te combineren met zijn werkzaamheden bij ons bedrijf.

Wij gedenken hen als toegewijd medewerkers van ons bedrijf en wensen hun familie de kracht toe om dit verlies te kunnen dragen.