

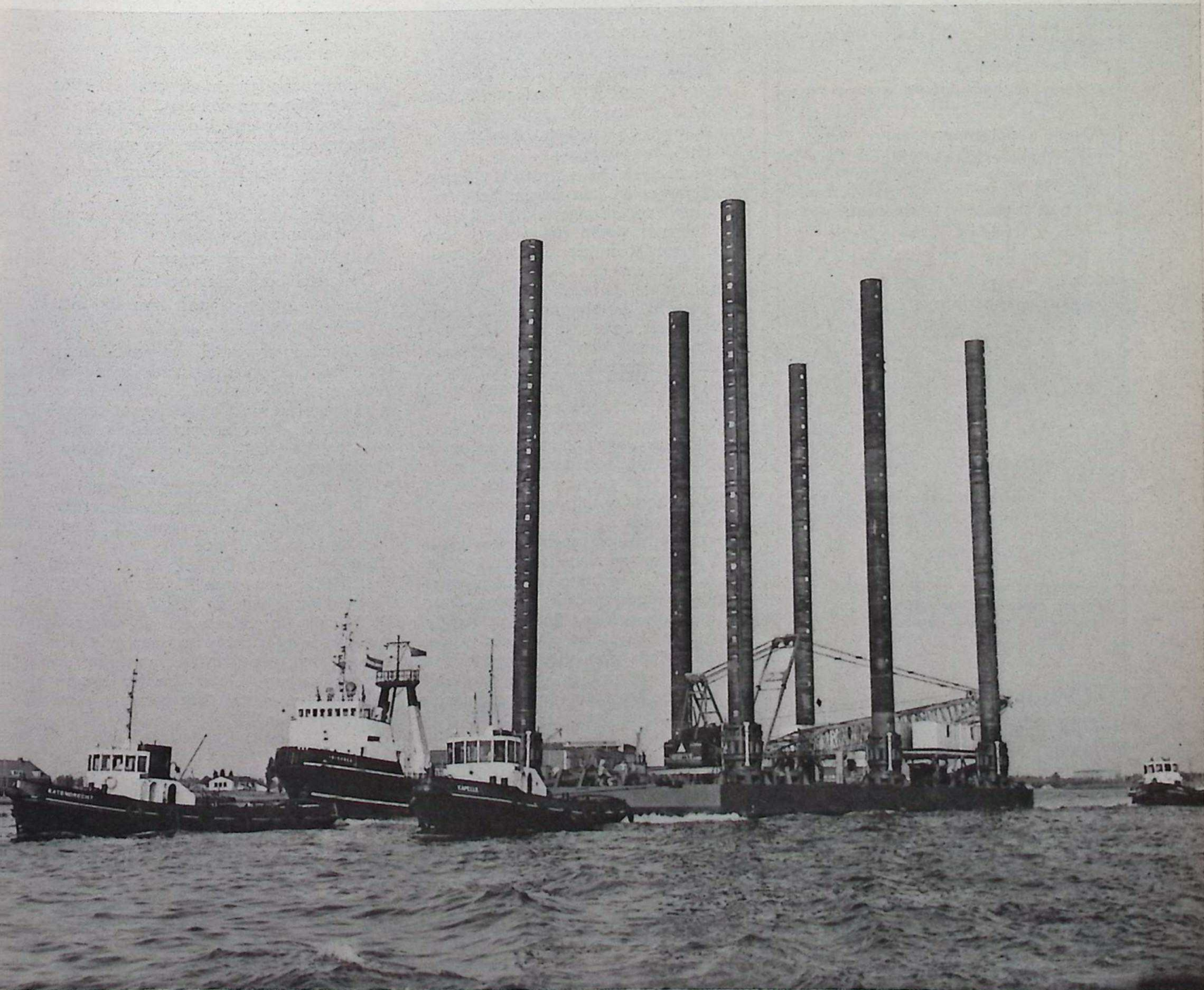
VERSCHIJNT MAANDELIJKS

# Boele-nieuws

PERSONEELBLAD VAN  
BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK N.V.



AUG. 1969 No. 125





## 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

### EINDREDACTEUR:

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 september.

### BIJ DE VOORPLAAT

Op 17 juli 1969 vertrok bouwnummer 1037.

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

# JAARVERSLAG

## A. Personeelsbestand

Bij de beschouwingen van het afgelopen jaar gedenken wij in de eerste plaats de medewerkers die ons in 1968 ontvallen zijn, te weten de heren

J. v.d. Graaf, B. Kwak,  
P. Sparreboom, G. Versluis

en de gepensioneerde medewerkers, te weten de heren

J. Bol, T. van Bosch, W. van Gent,  
A. de Jongh, P. B. Kooiman, P. Bijl,  
A. C. Rolloos, W. de Ruyter,  
A. Saly, J. Schouten, H. Sterken-  
burg, A. Vlasblom.

Elf werknemers beëindigden de dienstbetrekking in dit jaar wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd. Eén jubilaris vierde zijn 50-jarig jubileum, namelijk de heer S. Flach, terwijl zes jubilarissen hun 40-jarig jubileum vierden en wel de heren P. Broere, G. J. Kamsteeg, J. G. Moerkerken, A. Punt, A. Smitshoek en A. A. Stolk. Vier jubilarissen vierden hun 25-jarig jubileum. De totale personeelsbezetting bedroeg op 1 januari 1968: 1373 personen en op 31 december 1968: 1368 personen.

Om structurele redenen was een afvloeiing van een aantal timmerlieden onvermijdelijk. Mede met behulp van het bedrijf zijn deze mensen er allen in geslaagd op korte termijn een andere werkkring te vinden.

Ondanks intensieve pogingen om in diverse streken van Nederland werknemers aan te trekken, gelukte het niet hier voldoende resultaat mede te behalen. Daarom moest er ook in 1968 weer een beroep op de Spaanse arbeidsmarkt worden gedaan. Mede door het in gebruik te nemen tweede dok is het noodzakelijk een blijvend beroep op deze buitenlandse arbeidsmarkt te doen.

## Opleiding Bemetal

Dank zij de inspanning van leerlingen en opleidingsfunctionarissen konden er in dit jaar 54 Bemetal-diploma's worden uitgereikt, te weten:

- 12 voor metaalbewerken in de scheepsbouw
- 6 voor sectiebouw en afschrijven in de scheepsbouw
- 4 voor uitgebreid uitslaan en afschrijven in de scheepsbouw

- 6 voor scheepsbeschieten
- 3 voor machinebankwerken
- 1 voor frezen
- 1 voor draaien
- 6 voor booglassen
- 15 voor het uitgebreid Bemetal-examen.

## Ondernemingsraad

De ondernemingsraad kwam in 1968 vier keer bijeen en wel op 27 maart, 20 juni, 16 oktober en 31 oktober.

De belangrijkste onderwerpen waren:

- Wijziging van het reglement van de ondernemingsraad
- Wijziging van het reglement Sociaal Voorzieningsfonds Boele
- Salarisbetaling per maand
- De koffievoorziening op het bedrijf
- Het 2e interim-rapport van de Integriteits-Commissie.

Op 10 oktober werden de verkiezingen voor de Ondernemingsraad gehouden, thans voor het vergrote bedrijf. De tot dat moment in functie zijnde twee ondernemingsraden werden ontbonden, mede waardoor de volgende heren niet in deze functie terugkeerden:

A. H. Bode, A. C. Dekker, A. van Elk, F. de Jong, H. Kooiman, A. Moerkerken, A. Muller, A. Ouwens, M. Smalheer en J. van 't Zelfde.

De heren H. van Dijken, A. Meyer en L. Teeler maken sinds 31 oktober 1968 voor het eerst deel uit van de raad.

De Kleine Commissie uit de ondernemingsraad vergaderde tezamen met een afvaardiging van de bedrijfsleiding en personeelszaken vele malen ter bespreking van een aantal deze commissie betreffende zaken.

## B. Gang van zaken in het afgelopen jaar

Het jaar 1968 begon met stagnatie in de reparatiesector, mede tengevolge van de Amerikaanse havenstaking. Hierdoor ontstond een niet geheel bevredigende werkbezetting van het bedrijf die zich tot begin april van het jaar voortzette. Voor het grootste gedeelte van het jaar kon echter van een goede bezetting worden gesproken.

# 1968

Voor het verkrijgen van die orders die in het geheel van het bedrijf het best passen en die ook de meeste zekerheid geven voor blijvend werk, is wederom gebleken dat het tweede drijvend dok daartoe een onmisbaar bedrijfsmiddel is. Het is om deze reden dat de bouw van het tweede dok met de bijbehorende bouwkundige voorzieningen dan ook in een zeer snel tempo zal worden verwezenlijkt.

De kwaliteit van de overige bedrijfsuitrusting blijft bij voortduring de grootste aandacht vragen, niet alleen in zuiver technische zin doch tevens uit oogpunt van veiligheid, werkmilieu en efficiency. Zoals reeds in vorige verslagen uitvoerig uiteengezet blijft de totale personeelsbezetting een zaak van de hoogste priori-

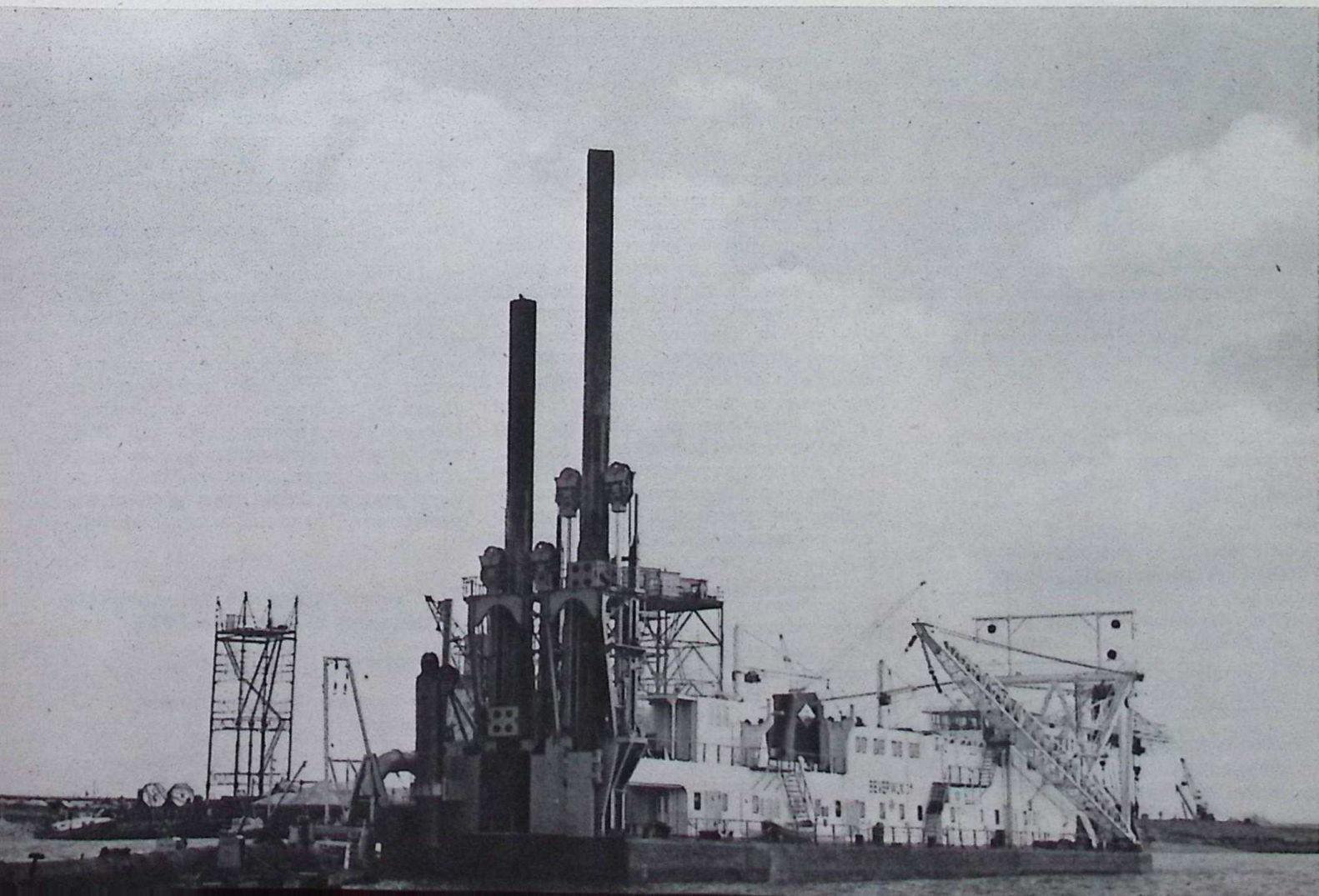


De Deltawerken zullen de waterstanden wijzigen. (Foto werd gemaakt nabij de spuilsuizen in het Haringvliet).

teit. Gezien de omvang van de bestaande bedrijfsuitrusting en rekening houdend met de ingebruikname van het tweede drijvend dok medio 1969, is een grotere personeelsbezetting van het bedrijf vereist.

Het streven blijft er dan ook op gericht deze hogere bezettingsgraad te bereiken. Gezien echter de resultaten van het afgelopen jaar op dit punt zal dit een zaak

De krachtpatser „Beverwijk 31”, afgeleverd in 1968.



zijn die, ondanks de grote inspanning en kosten, voorshands nog niet is opgelost. Het afgelopen jaar zijn daarom ook weer arbeidskrachten van elders ingeschakeld. Daarbij komt, dat bij een gelijkblijvende personeelsbezetting toch een vermindering van productie-uren kan ontstaan. In dit verband moet genoemd worden het sterk opgelopen verzuim tengevolge van arbeidsongeschiktheid in het afgelopen jaar hetgeen niet alleen voor de afdelingskas grote lasten met zich meebracht doch ook voor het bedrijf de resultaten nadelig heeft beïnvloed. Een grieppepidemie in het begin van het jaar, alsmede de wisseling van bedrijfsarts, tengevolge waarvan de controle door de bedrijfsarts tijdelijk door het Gemeenschappelijk Administratie Kantoor te Amsterdam moest worden overgenomen, hebben het verzuim in ongunstige zin beïnvloed.

Het verzuim tengevolge van arbeidsongeschiktheid van werknemers op uurloon is als volgt:

1965	6,7 %
1966	7,0 %
1967	6,2 %
1968	10,7 %

Het percentageverzuim van 10,7 komt overeen met het afwezig zijn van gemiddeld meer dan 100 werknemers op uurloon gedurende het gehele jaar.

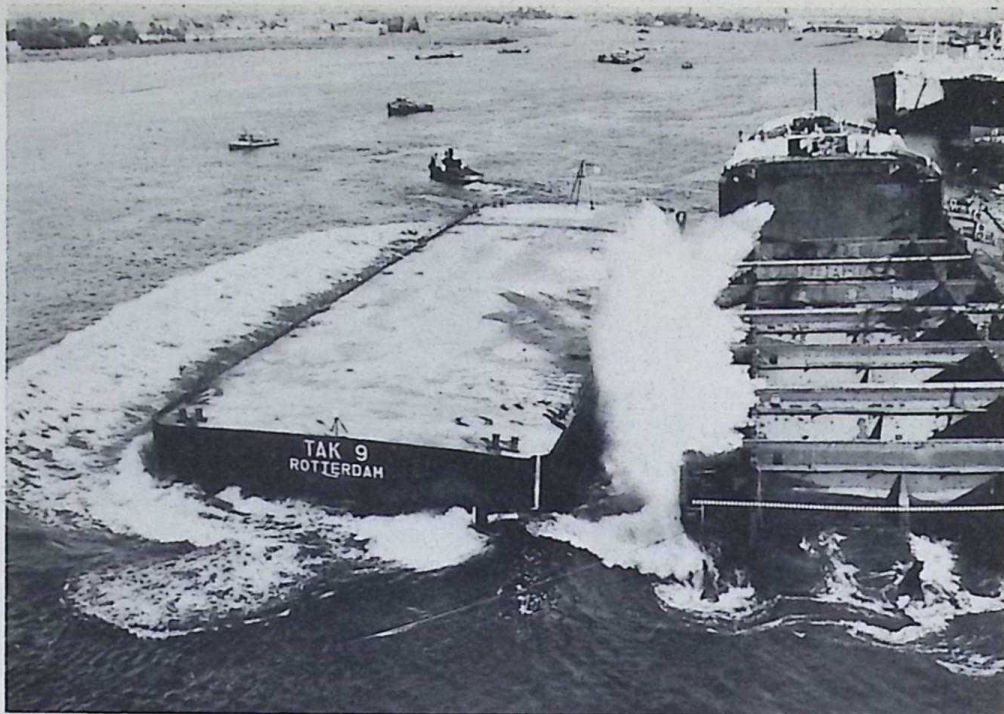
Mede hierdoor is er een terugval te constateren in het percentage van de directe productie-uren nl. van 63,1 in 1967 tot 60,5 in 1968.

De verhouding in bezetting tussen reparatie, nieuwbouw en constructie geeft elk jaar opnieuw onderlinge verschuivingen te zien.

Het service verlenend karakter van de reparatiesector vereist een grote flexibiliteit van het gehele bedrijf, waardoor grote eisen gesteld worden aan de organisatie, werkvoorbereiding en planning. Snelle levertijden en goede service brengen met zich mee, dat voortdurend de medewerking gevraagd wordt om hetzij in nachtploegverband, hetzij in vorm van overuren, een extra bijdrage te leveren.

Met betrekking tot het jaar 1969 is de verwachting, mede door een opdracht tot het verlengen van een 6-tal schepen van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N.V., dat het bedrijf goed van werk voorzien zal zijn. Mede dank zij de goede geleverde prestaties van alle werknemers is het bedrijf gelukkig wederom in staat geweest een winstuitkering van 6% over het jaar 1968 te doen; deze winstuitkering heeft inmiddels in de maand maart 1968 plaats gevonden.

Aan de winstdelingspaarregeling werd in het verslagjaar deelgenomen door 184 personen, met een gezamenlijk inlegbedrag van f 84.532,—.



DE stunt van 1968.

Met ingang van 1 januari 1969 wordt het grootste gedeelte van de salarissen op een bank- of girorekening van de werknemers overgemaakt.

De ervaringen hiermede tot nu toe opgedaan zijn zeer bevredigend.

Tot slot een tweetal onderwerpen van meer algemene aard:

#### a. Renteoverbruggingsregeling

De regering heeft de tijdelijke renteoverbruggingsregeling voor de nafinanciering voor de bouw van nieuwe schepen voorlopig gecontinueerd.

Deze renteoverbruggingsregeling houdt in, dat gedurende een periode van maximaal 8 jaar na datum van oplevering van een nieuw schip, tot een bedrag van 80% van de bouwsom een renteoverbrugging van maximaal 2% wordt toegekend aan de werf. Hierdoor is de opdrachtgever in staat voor de financiering van de bouw van een schip met een goedkoper crediet te werken.

Geen gevolg is nog gegeven aan de grote aandrang om deze renteoverbruggingsregeling ook toepasselijk te verklaren op de voorfinanciering - dus tijdens de bouw - dit vooral in verband met de ontwikkeling van de rentestand. Voorts betreuren wij het sterk dat de renteoverbruggingsregeling in beginsel alleen toepasselijk is op nieuwbouwschepen met een eigen voortstuwingsinstallatie bestemd voor de zeevaart.

In incidentele gevallen is de renteoverbruggingsregeling toepasselijk verklaard op verlengingen van schepen; een beperking ten aanzien van deze verlengingen is echter aangekondigd inhoudende

dat deze incidentele renteoverbruggingsregeling niet meer van toepassing zal zijn op schepen van minder dan 3000 BRT hetgeen het in het bijzonder voor ons bedrijf moeilijker zal maken om verlengingsopdrachten te verkrijgen.

#### b. Deltawerken

Door de afsluiting van het Haringvliet eind 1970 zullen de waterstanden zich gaan wijzigen. Nagegaan wordt welke invloed deze wijziging van de waterstanden voor het bedrijf zal hebben en welke aanpassingsvoorzieningen eventueel zullen moeten plaatsvinden.

Inmiddels is een wetsontwerp Deltaschadewet door de regering bekend gemaakt. Dit wetsontwerp regelt de vergoeding door het Rijk van schades die bedrijven lijden als gevolg van de Deltawerken.

In dit wetsontwerp is een bepaling opgenomen dat de betreffende bedrijven dienen bij te dragen in de aanpassingskosten tot een bedrag gelijk aan 70% van de gemiddelde winst over de voorafgaande 5 jaren. Hier wordt dus gewerkt met een boete voor goed ondernemerschap hetgeen moeilijk verteerbaar is.

#### C. Overzicht van de belangrijkste activiteiten in het jaar 1968

##### Nieuwbouw

In de loop van het jaar werden afgeleverd

1 cutterzuiger „Beverwijk 31”, Bouwno. 1028, bestemd voor Van Hattum en Blankevoort N.V. te Beverwijk.

1 bakkenladende bodemzuiger „Slie-drecht XXIII”, Bouwno. 1032, be-stemd voor Kon. Mij tot het Uitvoe-ren van Openbare Werken „Adriaan Volker” N.V. te Rotterdam.

1 ponton „H 124”, Bouwno. 1034, voor buitenlandse rekening.

2 bauxiet hopperbakken „Suralco 032” en „Suralco 033”, Bouwnos. 1035 en 1036, voor buitenlandse rekening.

1 motorloodsboot „Capella”, Bouwno. 963, bestemd voor Ministerie van De-fensie, afd. Loodswezen te Den Haag.

#### In opdracht zijn:

Dok II, Bouwno. 1029, voor eigen re-kening.

1 dubbelrompschip „Duplus”. Bouwno. 1033, voor rekening van N.V. Ned. Mij voor Werken Buitengaats te Den Haag; inmiddels opgeleverd.

1 ponton „H 126”, Bouwno. 1037, voor buitenlandse rekening.

1 kasko zeevarende onderlosser, Bouw-no. 1038, voor rekening van A. Vuyk & Zonen's Scheepswerven N.V. te Capelle a.d. IJssel.

#### Reparatie

In het afgelopen jaar 1968 werden er in totaal 655 schepen gerepareerd, als volgt samengesteld:

375 (437) **Zeeschepen**,  
waarvan:

30 (47) schepen voor Nederlandse reders.

345 (390) schepen voor buitenlandse reders.

Hiervan werden:

68 (73) schepen gehellingd

53 (57) schepen in eigen dok ge-dokt en

213 (283) schepen in Rotterdam ge-repareerd.

45 (29) **kustvaartuigen**

Hiervan werden:

28 (23) schepen gehellingd

2 (0) schepen in eigen dok gedokt en

3 (5) schepen in Rotterdam gere-pareerd.

235 (264) **Binnenvaartschepen**

Hiervan werden:

132 (169) schepen gehellingd en

2 (0) schepen in eigen dok ge-dokt.

Geen (0) binnenvaartschepen werden in Rotterdam gerepareerd.

Bijzondere reparatie-opdrachten zijn uit-gevoerd aan de navolgende schepen:

LADY CAROLINA: gezonken bevoor-radingsschip geheel bedrijfsklaar ma-ken.

SHELL 50: omvangrijke aanvaringsscha-de reparatie.

TAK 9: ponton maken uit het bovenge-deelte van tankschip „Isocardia”.

REDERINDEN: omvangrijke ketelre-paratie.

TAK 10: ponton maken uit restant van tankschip „Isocardia”.

RIBOT: het maken van nieuwe midden-langsschotten met knieën en stringers in dieptanks.

BOK IR. SNIP: geschikt maken voor normaal bokkenwerk.

BIRK: het installeren van een vriesinstal-latie voor ladingsstelsel.

MANOS LEMOS: omvangrijke reparatie aan beide ketels.

OCEAN MASTER: het maken en aan-brengen van kraanfundaties.

BIAK: ombouw t.b.v. grondboringen in zee.

ESPERANCE V: omvangrijke koprepa-ratie.

STOLT STEINSTAD: dekbalken ver-nieuwen.

MISTRA: dekbalken vernieuwen.

STOLT ATLANTIC: dekversterkingen aanbrengen.

SLIEDRECHT 16: grote huidreparatie en werk aan persleidingen.

BEVERWIJK 31: grote onderhoudsbeurt o.a. gedeelte van zuig- en persleiding met een harde laag oplossen.

FRIBORG: hoofdmotor uit/in en kruk-as vernieuwen.

BREEHELLE: grote vlakschade repa-reren, hoofdmotor lichten en geheel stellen.

CONZELO: hoofdmotor uit/in, alle hoofdagers vernieuwen.

De navolgende schepen werden **verlengd**:

m.s. BONGO voor buitenlandse reke-ning.

m.s. APOLLO voor buitenlandse reke-ning.

m.s. JACOBA voor binnenlandse reke-ning (binnenvaart).

#### Constructie:

Dit jaar werden wederom omvangrijke constructieopdrachten uitgevoerd, waar-bij vooral opdrachten ten behoeve van de oliewinning op zee.

## VEERTIG GESLAAGDEN VOOR BEMETEL

De Bemetel examens zijn achter de rug. Onze kandidaten hebben de spannende dagen van het werkstukexamen en de uren van de schriftelijke examens goed doorstaan.

Geslaagd zijn voor het vak *Metaalbewer-ken in de Scheepsbouw*: A. den Boer, A. van Dijk, A. Duiker, R.M. Helleman, C.N. Natte, H. van Pelt, A. van Ree, S.J. Scholtens, W.H. v.d. Schoor, D.W. Schuurman, G. P. Verbaas, R. Veerman en J.W. Waasdorp.

voor het vak *Sectiebouw Afschrijven*: P. Bouman, R.C.D. de Keizer, C.J. v.d. Linden, B.H. v.d. Kraan, A.J. Stroom-berg, J. v.d. Ven en J.G. Vermaas.

voor het vak *Uitgebreid Uitslaan en Af-schrijven*: M.J. Ponsen.

voor het vak *Machinebankwerken*: B. Andeweg, W. Boon, M. Ham, P.H. Hei-den, A. Karel, G. Moerkerken, J. den Otter, J.G.H. Polfliet, R.J.J. Steenhorst, W.J. Sterzenbach, J.J. Verseveldt en A. D. IJsselstijn.

voor het vak *Draaien*: J. de Koning.

voor het vak *Frezen*: J. Padilla Gonzalez.

voor het vak *Booglassen*: P. Gerdes en C. Goudriaan.

voor het vak *Booglassen in Edelgas*:

G. de Graaff, L. de Witte en C. van 't Woudt.

Voor het *Uitgebreid Bemetel examen* zijn geslaagd: A. Duiker, C.N. Natte, H. van Pelt, W. Boon, A. Karel, J.G.H. Polfliet, D.C. Schaap, W.J. Vermaas, D.J. Bijl en J.E. Verschoor.

Wanneer in oktober a.s. de directie de verdiende diploma's in de kantine gaat uitreiken, dan zal het toneel nauwelijks de vele gediplomeerden kunnen bevatten. Wij feliciteren onze geslaagden van harte met dit mooie resultaat.

# Allerlei gedierte aan de werf

Op gezette tijden worden we op de werf verrast met de aanwezigheid van vertegenwoordigers van onze fauna. Daar waren spectaculaire beesten bij. Zo zat op zekere dag (het is een jaar of acht geleden) op een hellingwagen van helling I een zeehond met angstige blikken het werfgedoe aan te kijken. Het gewonde dier is in een kist naar de dierentuin gebracht. We hebben het geval gehad dat een merel aan boord van een nieuwbouwboot temidden der herrie zat te broeden en we hadden nog niet zo lang geleden het geval van een kattengezin onder een stalen plaat.

## Dieren in de afgelopen maand

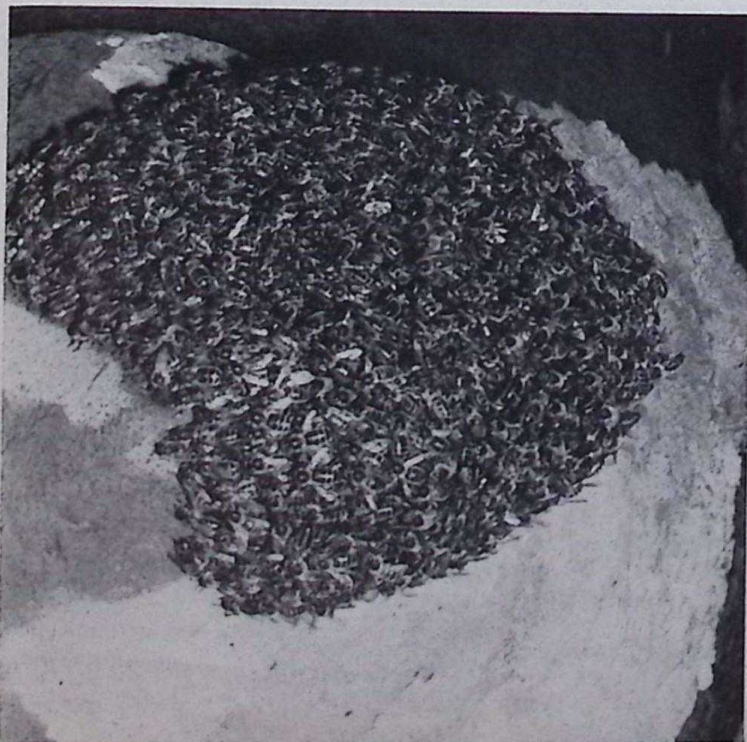
Interessante bezoekers hadden we ook de afgelopen maand. Het minst opvallend waren de muizen aan boord van de „Echo” die in dok I verlengd werd. De beestjes wisten zich geen hemelse raad en renden van het ene plekje naar het andere.

In de bouwput van de nieuwbouwhelling lagen een paar spudpalen. Op het einde van één van die palen zat een enorme dot bijen te krioelen. Of te kroelen, dat kon ook. Want in het midden van zo'n bijenklont schijnt een koningin te zitten, die dusdanig door haar ondergeschikten aanbeden wordt, dat haar schoonheid door alle aanbidders aan het oog onttrokken wordt. De heer P. C. Boele heeft de zwerm een goed onderkomen bezorgd.

## Dappere Pluto

Een heel bijzonder en lief beest tenslotte was Pluto. Deze hond woont aan boord van de „Gerjo-P”, eigenaar de heer G. de Haan. 't Is ongeveer drie jaar geleden dat Pluto een ernstig ongeval overkwam. 't Gebeurde in Zutphen en Pluto,

Als u bijgeval zo'n bijengeval ziet, kunt u er het beste afblijven. Anders bent u er bij.



Onderin de „Echo” wisten de muizen zich geen hemelse raad. Ze zaten verschrikkelijk in de Echoput.



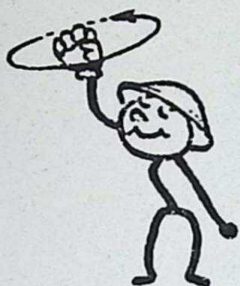
Pluto is ondanks zijn handicap altijd tot spelen bereid. Vooral met het jonge baasje.

die toen nog maar acht maanden was, stond aan een touw op het achterschip. Levenslustig als hij was, wilde hij bij het afmeren alvast op de wal springen. Maar de te geringe lengte van het touw verhinderde dat en Pluto kwam tussen wal en schip te hangen. Hij zou doodgeklemd zijn ware het niet, dat zijn baas hem snel optrok, maar 't was net te laat voor zijn linkerachterpoot. Die werd totaal afgeklemd. 't Was vreselijk. Snel een dierenarts gebeld. Pluto trof een dierenarts met liefde voor 't vak en voor het dier. De meest voor de hand liggende oplossing was: afmaken. Maar de heer Mulder, zo heette de arts, wenste al zijn kennis aan te wenden om Pluto te redden. Hij ging tot een operatie over onder het motto: een mens wordt ook niet afgemaakt als hij een been verliest. Hij slaagde. Na vele behandelingen (de wond genas slechts zeer langzaam) kon hij na ongeveer een jaar zeggen: Pluto is genezen.

En hoewel het bijna onmogelijk lijkt: Pluto is nu met zijn drie poten soms normale honden te snel af en gaat alle trappen op en af. En dat alles weer met dezelfde opgewektheid en vriendelijkheid van vóór het ongeval. Hij heeft nu besloten om één exemplaar van dit Boele-nieuws naar dokter Mulder in Voorst te sturen. Uit erkentelijkheid.

Aanwijzingen voor het verplaatsen van een last met behulp van één hefwerktuig

Mag ik ook weten wat je bedoelt, jongens? (machinist G. Snijders).



1. Hijsen  
Draai, met schuin opgeheven rechterarm, de vuist in de pols.



2. Vieren  
Beweeg, bij gestrekte rechterarm, de hand flink op en neer, zo nodig de gehele arm.



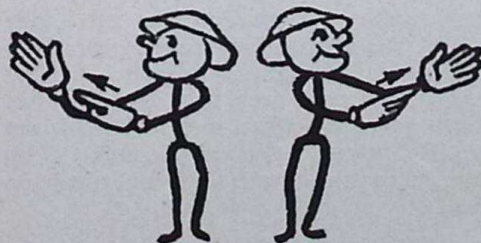
3. Een klein stukje vieren  
Houd de linkerhand stil. Houd de rechterhand erboven, maak met deze hand, zo nodig met de gehele onderarm, kleine op- en neergaande bewegingen.



4. Stoppen  
Breng de gestrekte rechterhand en arm op schouderhoogte. Houd de hand stil.



5. Optoppen en aftoppen  
Geef bij het optoppen met de duim en bij het aftoppen met de wijsvinger van de linkerhand, en door het bewegen van de onderarm aan, waarheen moet worden getopt.



6. Zwenken in aangegeven richting

Naar links: wijs aan met de linkerhand.

Naar rechts: wijs aan met de rechterhand.



## De kraanmachinist moet wel weten wat U bedoelt

Er worden soms de gekste gebaren tegen de kraanmachinist gemaakt. De man bovenin moet dan proberen te ontdekken, wat de man beneden van hem verlangt. En hoewel de machinist, door ervaring wijs geworden, dikwijls de bedoelingen raadt, doen we er toch beter aan om een bepaalde gedragslijn te volgen.

Voordat we dat met elkaar door gaan nemen, moeten we U, wellicht ten overvloede, allereerst wijzen op de voorrangregeling. Want net als bij het wegverkeer heeft ook het kraanwerk voorrangregels, waaraan niet getornd mag worden.

Hier zijn ze in de juiste volgorde:

1. Ongevallen. Denk er aan, heren, dat Rode Kruis bakken uitsluitend gebruikt mogen worden bij ongevallen.
2. Brand.
3. Aanbrengen van veilige toegangswegen naar schepen enz.
4. Het normale werk.

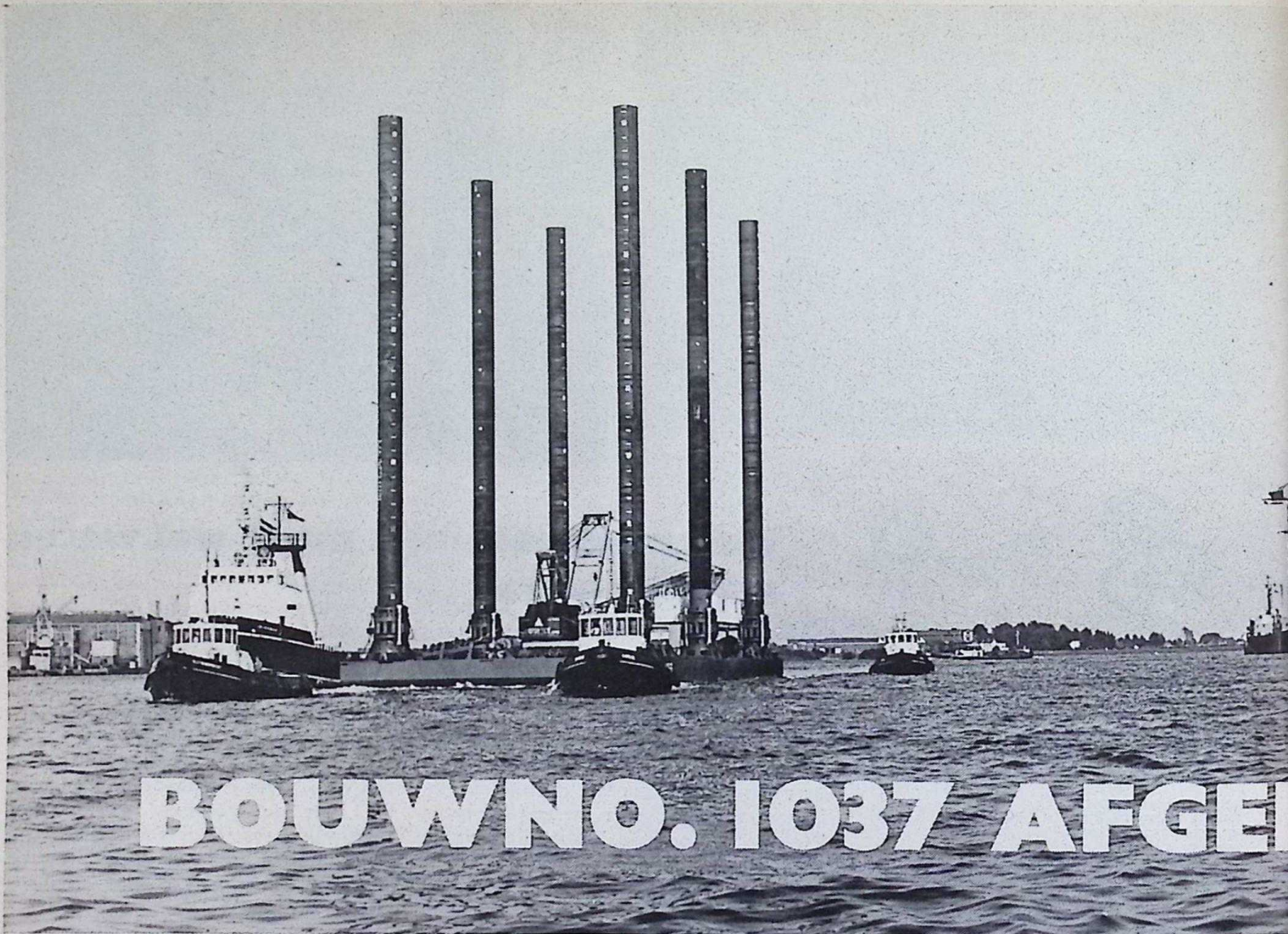
Bekijkt U nu de nevenstaande tekenin- getjes eens goed en lees de bijgeplaatste teksten:

Dit zijn de algemeen geldende gebaren, waarmee men de kraanmachinist vanaf de grond moet dirigeren. Eenheid in de gebarentaal bevordert duidelijkheid en voorkomt stagnatie, boze blikken enz. De kraandrijver mag maar door één man tegelijk gedirigeerd worden.

Natuurlijk is dat een vanzelfsprekende zaak maar toch wordt er dikwijls tegen deze regel gezondigd. Vooral bij een precies karweitje. Als de last dan na wat getob op de juiste plaats gewurmd is, dan zie je soms een aantal handen tegelijk naar de machinist wuiven. Een begrijpelijke reactie overigens, maar niet goed. Eén man moet het doen. De praktijk van het werken wijst veelal wel uit wie die man is.

Tenslotte nog enkele puntjes:

- a. Nooit knopen in een ketting leggen (niet lachen, mijnheer, het gebeurt!).
- b. Sluitingen altijd goed aandraaien.
- c. Zie er op toe, dat er geen slagen in een ketting zitten.
- d. Wanneer sluitingen voor een langere periode in dezelfde toestand gebruikt worden, moeten ze geborgd zijn met een ijzerdraad of iets dergelijks.
- e. Bij het gebruik van stropen om lasten met scherpe hoeken moet het hijsmateriaal op de scherpe plaatsen beschermd worden met b.v. stukken hout of oude lappen.
- f. Lange lasten nooit in één strop aanpikken.
- g. Leg om gladde lasten (pijpen of assen) een extra slag.
- h. Als U maar even denkt, dat het hijsmateriaal gebreken vertoont, lever het dan in en vervang het door gekeurd materiaal.



## BOUWNO. 1037 AFGE

Op donderdag 17 juli 1969 verliet bouwnummer 1037 de werf met voorlopige bestemming Immingham aan de Engelse kust. Hier moeten palen geheid worden voor een soort aanlegsteiger in zee voor grote tankers.

Er is blijkbaar vliegende haast met dit werk, want de ponton moest en zou op de 17e vertrekken. Dat liet niet eens toe, dat de beproevingen hier aan de werf konden plaatsvinden en daarmee misten we een voor ons spectaculair gebeuren.

Want dit bouwnummer is een soort vaartuig dat zich met behulp van zes „poten” uit het water kan opheffen en dan als een soort kunstmatig eiland beschouwd kan worden. Dat heeft het grote voordeel dat men geen last heeft van golfslag en stroming. De ontwikkeling van dit soort kunstmatige eilanden heeft de laatste jaren een grote vlucht genomen omdat op steeds groter schaal de zeebodem afgetast wordt op zoek naar olie en gas.

Laten we eens bekijken, hoe de ponton er uitziet. 't Is een rechthoekige bak met aan voor- en achterzijde een oplopend vlak. Geen zeeg — geen dekrondte. De lengte bedraagt 61 m, de breedte 21,3 m en de holte 4 m. De bak is voorzien van drie langsschotten t.w. één op hart schip, één aan S.B. en B.B. op  $\pm 7\frac{1}{2}$  m uit hart schip. Verder nog enkele waterdichte dwarschotten.

Tussen de huid en de buitenste langsschotten wordt de ruimte ingenomen door diverse tanks en aan iedere zijde 5 zgn.

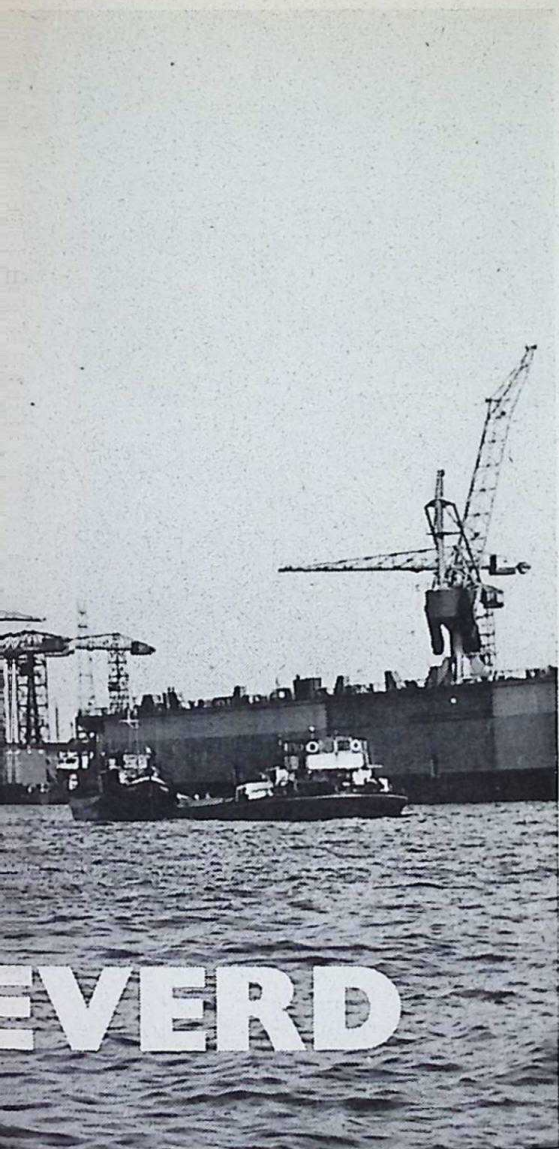
„caissonwells”. Dit zijn ronde openingen in vlak en dek, op en onder het dek van een stevige fundatie en versterkingen voorzien. Deze caissonwells dienen voor het doorlaten van de poten, waarover we eerder spraken. Nu staan er zes poten op, maar er kunnen dus, indien nodig, vier poten bijgeplaatst worden. De poten zijn maar liefst  $46\frac{1}{2}$  m lang en de diameter is  $\pm 1,85$  m.

De gang van zaken bij het werken met deze ponton is als volgt: De ponton wordt naar zijn plaats van bestemming gesleept met de poten zo ver mogelijk opgetrokken, zoals op de foto dus. Diverse ankers worden uitgezet en de ponton op de vastgestelde plaats gefixeerd.

Bovenop de fundatie van iedere caissonwell is een zgn. „pile driving jacket” aangebracht. We hebben hier helaas geen goed Hollands woord voor, maar je zou kunnen zeggen, dat het een soort manchet is, die om de poot heen valt. Het onderste deel is met rubber stroken gevoerd en kan met luchtdruk om de poot geklemd worden. Het bovenste deel van de jacket is op dezelfde wijze uitgevoerd, maar kan tevens met luchtdruk op en neer bewogen worden.

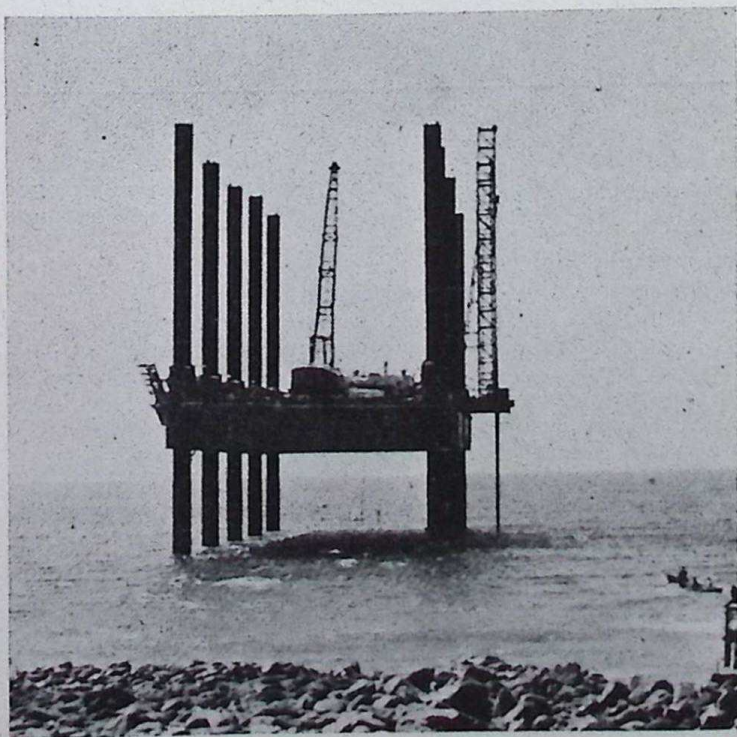
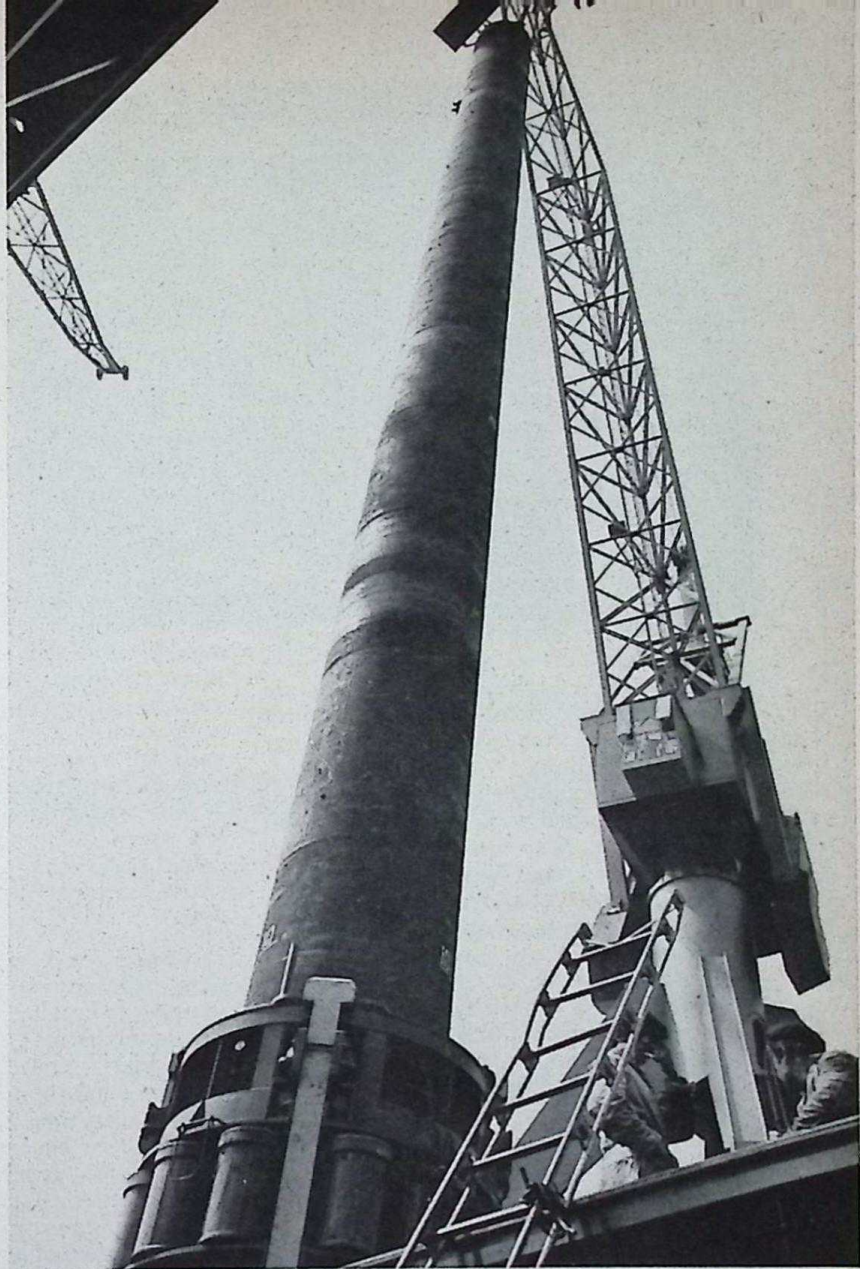
Voor het naar beneden drukken van de poten op de zeebodem wordt telkens het bovendeeel van de jacket in de hoogste stand gebracht en vastgeknepen, waarna het onderste deel „vrijgegeven” wordt. Hierna wordt het bovendeeel van de jacket naar beneden gedrukt. Dan wordt het onderste deel weer vast-





Het plaatsen van de  
46½ m lange poten.

Dit is een soortgelijke  
ponton tijdens werk-  
zaamheden aan de Nor-  
mandische kust in  
Frankrijk.



gezet, het bovendeeel ontlast en naar boven gebracht, zodat de voorgaande handeling herhaald kan worden.

Ligt de ponton op een gegeven moment in de goede positie, dan laat men de poten eenvoudig op de zeebodem vallen. Eerst zullen de poten, afhankelijk van de gesteldheid van de zeebodem een eindje wegzakken. Wanneer voldoende steun verkregen is, zal de ponton zich vervolgens boven de waterspiegel moeten kunnen verheffen. Hoe gaat dat precies?

De perslucht wordt geleverd door drie hogedruk compressoren, die op het achterste deel van het bovendek staan opgesteld.

Hier bevinden zich ook twee lagedruk compressoren voor werkdruk, twee stroomgeneratoren voor aandrijving van hulpwerktuigen en een schakelbordruimte.

Op het dek boven deze apparatuur is ruimte voor tien zgn. „living containers”. Dit zijn verplaatsbare huisjes met slaap-, was- en bergruimte voor ± 30 personen. In de ponton bevindt zich een messroom en kombuis en verder de nodige bergruimte voor opslag van materiaal.

Op het dek staat een grote kraan, die gebruikt wordt voor diverse hijs- en heiwerkzaamheden.

De ponton werd in ijlstempo vervaardigd. Toen eenmaal de secties uit de lasloods kwamen rollen kon men de ponton dag voor dag zien groeien. De eerste sectie werd geplaatst op 23 mei — de ponton vertrok op 17 juli. . . .

## GESLAAGDE EXCURSIE VOOR TWEEDEJAARS SCHOLIEREN

Als sluitstuk van hun vakopleiding in de bedrijfsschool gingen 26 tweedejaars leerlingen met hun leermeesters op dinsdag 10 juni naar Utrecht en Wageningen. De hemel was om kwart voor acht 's morgens al wolkeloos en diepblauw. De bus van de Twee Provinciën zat boordevol met muziek van radio Veronica. U begrijpt dat we onder deze omstandigheden uitbundig genoten hebben van de rit door het mooie polderlandschap van de Krimpener- en Lopikerwaard.

De stemming werd in Rick's Wegrestaurant nog beter door de lekkere koffie, de hipgeklede dienstertjes en de appeltaart. In Utrecht werd de manoeuvreerkunde van onze chauffeur danig op de proef gesteld. Eén spoorwegviaduct bleek te laag, het andere gaf ons net voldoende ruimte.

Door een aantal akelig nauwe straatjes kwamen we toch waar we moesten zijn; het museum „Van speeldoos tot pierement” in de Lange Nieuwstraat.

In onze tijd van bandrecorder, radio en televisie, grammofoon en juke-box, kortom van 24 uur per dag een overvloed van herrie en muziek, was het interessant om te zien hoe de ontwikkeling van de mechanisch voortgebrachte muziek is verlopen. Wonderlijk mooie stukjes van kunstzinnige techniek, zoals de speeldoos met fluitende vogels bij een watervalletje in felle kleuren, gaven de eigenaar een keuze uit 3 melodietjes. De instrumenten werden groter en boden steeds meer mogelijkheden tot de bijna onbegrensde van het grote orkestorgel van Gaviol.

De uitleg van de heer Jongeneel werd enthousiast gegeven en werkte naar een duidelijke climax toe.

Met de daverende tonen van het orkestrion nog in de oren gingen we in Leersum bij restaurant „Damlust” een Stichtse koffietafel gebruiken. Vol met soep, slaatjes en krentebollen reden we daarna verder naar het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation in Wageningen. Daar toonden de rondleiders ons de proefnemingen met modellen in de sleep- en golfslag tanks. Op wetenschappelijke grondslag werkt men de resultaten van de proeven uit en komt zodoende tot een voorspelling van de weerstand die het schip zal ondervinden als het met een bepaalde snelheid vaart. Die weerstand is een gegeven om het nodige vermogen van de voortstuwingsinstallatie te berekenen. We zagen ook nog het proefonderzoek aan scheepsschroeven en de metingen aan een model in golfslag.

Het N.S.P. in Wageningen beschikt ook over twee computers die in razendsnel tempo de nodige gecompliceerde gegevens rangschikt en geordend te onzer beschikking stelt. Met deze gegevens kunnen wij bijvoorbeeld ook een tekenmachine voeden. De machine tekent dan feilloos een spantenraam van het schip, slaat ingewikkelde huidplaten uit en tekent constructie-onderdelen zoals een plaatvrang met alle uitsparingen voor spanten, mangaten en centerpunten van waterlijn en verticalen. Het was



„De man met het buikorgeltje” — te zien en te horen in het museum „Van Speeldoos tot Pierement”.

grappig om te zien, maar wel een beetje griezelig.

Op de terugreis bleek men bij Ouderrijn twee van de drie rijbanen van een nieuw asfaltdek te voorzien. Dit bracht voor ons een oponthoud van een half uur mee. Desondanks kunnen we spreken van een geslaagde excursiedag. De leerlingen die aan de excursie deelnamen verlieten op maandag 16 juni de leerschool en begonnen daarop aansluitend bij de instructeurs aan de voortzetting op de weg naar het vakmanschap.

## Afscheid van twee oud- getrouwen

Nee, Piet Kooyman had het niet best op de laatste dag, dat hij bij Boele werkte. Afscheid nemen van de collega's, waarmee je zoveel jaren gewerkt hebt, bezorgt je een hart vol weemoed en ook hij kwam daar niet onderuit. Op die woensdag, 18 juni, wist hij met zichzelf geen raad en drukte nerveus handen. Maar de collega's in de lasloods hielpen hem er vlot doorheen. Ze hebben hem altijd gewaardeerd als een „beste vent” en dat wilden ze op hun eigen manier tot uitdrukking brengen. Een paar oude stoelen werden opgetuigd met vliertakken en daarin moest hij plaatsnemen om een afscheidscadeautje in ontvangst te nemen. Het waren sigaren van het merk „Uiltje” (!). Bovendien werd hem een handvervaardigde ijzeren kokarde omgehangen, die zijn vakbondswerk „zwaar” symboliseerde.

Na 52 jaren Boele-werk wensen we onze scheidende ijzerwerker nog vele gezonde jaren.

Een goeie maand later, op 21 juli, nam nog een trouwe werknemer afscheid. Het was onze kras-koperslager Piet Rijdsdijk, die met zijn 53 dienstjaren wel de kroon spant wat de duur van het dienstverband betreft. Hij begon hier zijn loopbaan als twaalfjarige. Het laatste jaar heeft Rijdsdijk nogal met zijn gezondheid gesukkeld, wat er de oorzaak van was, dat hij een jaar niet meer op het bedrijf was. Gelukkig was er geen belemmering om officieel afscheid van collega's, bedrijfsleiding en directie te nemen.

We hopen van harte, dat hij in goede gezondheid van een lange periode van rust zal kunnen genieten.



In een lulle stoel zat P. Kooyman temidden der vliertakken. Links zijn collega S. den Boef.



Afscheid van de heer en mevrouw Rijdsijk.

## ANGSTIGE AVONTUREN IN ZEELAND

Dat de Zeeuwse wateren nog altijd gevaarlijk kunnen zijn voor de scheepvaart is de laatste tijd weer eens overduidelijk gebleken. Eén van de slachtoffers was de *Jacoba*, een beunschip, dat bij ons goed bekend is omdat wij het schip reeds enige keren repareerden en in januari 1968 verlengden.

Met geladen schip raakte de *Jacoba* zijn eigen anker, waardoor het voorschip lek stootte. Het ontstane gat was niet groot, maar het schip maakte toch snel water. Doordat het gat in het vooronder onder de vloer zat, kon de bemanning niet snel genoeg maatregelen nemen om het gat provisorisch te dichtten. Schipper-eigenaar de heer Struyck, zette het voorschip op een zandplaat. Dit gebeurde echter met laag water. Door de afsluiting van het Volkerak is het tijverschil ter plaatse momenteel ruim 4 meter.

Met het opkomen van de vloed beleefde de bemanning een angstig avontuur.

Langzaam maar zeker steeg het water in het voorschip en onafwendbaar, zonder dat men ook maar iets kon uitrusten, verdween de voorroef onder de golven. Uiteindelijk stond er ongeveer 3 meter boven het voorschip en stak het achterschip, dat inmiddels was gaan drijven, alleen nog met de roef boven water uit en met de schroef in de lucht. Als een dobber stond de *Jacoba* op z'n kop in het Volkerak.

Toen de nood op het hoogst was, kenterde het tij en met behulp van de „Walrus” van Taksberging kwam het schip vlot en kwam de *Jacoba* bij ons aan de werf.

Een ander angstig avontuur beleefde de *Rhenus 155*. Tijdens de jongste zomerstorm op maandag 7 juli raakte het schip in moeilijkheden op de Oosterschelde.

Alle vakantiegangers die in tenten of caravans, vanaf de kust tot ver in het

binnenland, hun vakantie doorbrachten, weten er over mee te praten. Vooral Zeeland beleefde noodweer.

De *Rhenus 155* was leeg op weg van Antwerpen naar Rotterdam en voer 's morgens vroeg de haven van Wemeldinge uit. Nauwelijks buiten werd het schip overvallen door de storm. In korte tijd joeg de storm het water op tot grote golven. De *Rhenus 155* slingerde hevig en maakte zwaar slagzij. Plotseling bemerkte men dat het schip zwaar werkte en begon te breken, waarop men noodseinen gaf.

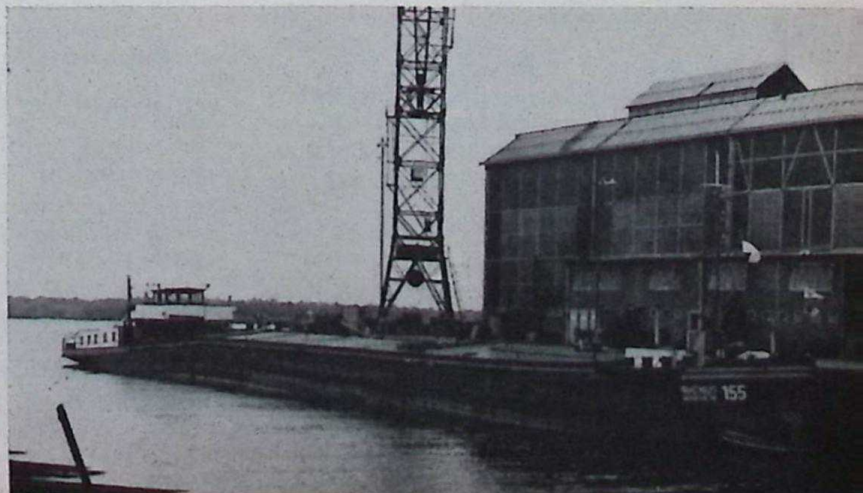
De politie te water haalde vrouw en kinderen van boord, waarop de loods en de kapitein het schip op een zandplaat zetten.

De „Walrus” van Taksberging kwam langsij en toen de storm geluwd was en het schip weer vlot gebracht kon worden, begon de reis naar Boele's Scheepswerven.

De „Jacoba” wordt gelicht. Het achterschip is zichtbaar tussen „Walrus” en een ander schip.



Het gebroken schip in haven I.



Verslag van de

# Vergadering van de Ondernemingsraad

gehouden op woensdag 25 juni 1969

Aanwezig de heren:  
Joh. Boele, voorzitter,  
de leden van de Ondernemingsraad (met  
uitzondering van de heer H. Zanting),  
Mr. F. J. de Reus en  
C. de Weerd, notulist.

## AGENDAPUNT 1

1. De voorzitter opent om 14.45 uur de vergadering en heet de aanwezigen welkom.
2. Vervolgens richt de voorzitter woorden van welkom tot de heer P. Hollebrandse, die in de plaats van de heer H. v. Dijken als lid tot de O.R. is toegetreten.
3. De voorzitter deelt mede, dat een extra uitkering van 1 % van het jaarloon aan alle per 1 juli in dienst zijnde personeelsleden zal worden verstrekt.  
Op 18 juli zal een nog nader te bepalen voorschot worden uitbetaald, waarna de definitieve afrekening zal plaats vinden op 29 augustus 1969.  
Hierbij zal worden nagegaan welke inhoudingsmethode voor de werknemer het gunstigst zal zijn.

## AGENDAPUNT 2

Notulen van de vergadering van 6 maart 1969. Hierover worden de volgende punten alsnog besproken.

1. Bespreking van het verslag over het te laat komen op het bedrijf en de verrekening hiervan.  
Voor de uitwerking van de details is nog geen gelegenheid geweest. Er zal zo spoedig mogelijk mee worden begonnen.
2. Een lid deelt mede, dat het bij een bedrijf gebruikelijk is om een werknemer die 's nachts heeft gewerkt en daarom de volgende morgen b.v. om 10.00 uur begint, uit te betalen vanaf 's morgens 7.30 uur. Hij vraagt of een dergelijke regeling bij ons bedrijf ook toegepast kan worden.  
Dit is intussen in de Kleine Commissie besproken. Men beschikt wel over enkele gegevens, doch niet voldoende om zich hierover reeds een juist beeld te kunnen vormen.
3. Een lid vraagt of het mogelijk is de werknemers die dat wensen, gebruik te laten maken van een via het bedrijf lopende collectieve verzekering voor auto's en bromfietsen. De voorzitter

zegt toe, dat nagegaan zal worden in hoeverre zulks technisch uitvoerbaar is.

Zo spoedig mogelijk zal hierop teruggekomen worden.

4. Notulen van de vergadering van de Kleine Commissie op 13 maart 1969, 3 april 1969, 1 mei 1969, worden ongewijzigd goedgekeurd.
5. Notulen van de vergadering van de Kleine Commissie op 5 juni 1969.
  - a. Een lid informeert of de pensioengrondslagen voor het B.P.F. al bekend zijn.  
Dit is nog niet het geval, een en ander is nog in studie.
  - b. Een der leden vraagt of er al in de opvolging van de bedrijfsarts, de heer Meertens is voorzien, nu deze per 1 augustus 1969 het bedrijf zal verlaten.  
Voor een bedrijfsarts is reeds een advertentie geplaatst, waarop enkele reacties zijn binnengekomen.  
De aanstelling van een bedrijfsverpleger zal vermoedelijk reeds op korte termijn gebeuren.  
Zolang nog geen bedrijfsarts is aangesteld, zal dr. Boerma waarnemen en zal de gehele middag op het bedrijf aanwezig zijn.  
In deze periode zal geen controle door het G.A.K. plaats vinden, maar zal getracht worden de ziekencontrole in eigen hand te houden.
  - c. Is er al nagegaan of er een regeling kan worden getroffen, waardoor aan werknemers die voor herhalingsoefeningen en voor eerste oefening naar militaire dienst gaan een gedeelte van hun loon doorbetaald kan worden gedurende hun militaire diensttijd?  
Is nog in studie.
  - d. Na overleg wordt besloten de notulen van de vergaderingen van de Kleine Commissie eveneens direct toe te zenden aan alle leden van de O.R.

## AGENDAPUNT 3

Vaststelling bedrijfsvakantie en vaste snipperdagen in 1970.

De bedrijfsvakantie in 1970 wordt vastgesteld van maandag 6 juli tot en met vrijdag 17 juli.

In verband met de nog niet op te lossen problemen rond de vaststelling van snipperdagen in mei 1970 wordt dit punt nog aangehouden en zal nog nader worden besproken.

Uiterlijk vrijdag 27 juni 1969 zal de vastgestelde aaneengesloten vakantie in 1970 aan de werknemers worden bekend gemaakt.

## AGENDAPUNT 4

Bespreking jaarverslag.

In verband met de vakanties is dit gedeelte van de notulen nog niet gereed en zal in de volgende uitgave worden gepubliceerd.

## AGENDAPUNT 5

### Rondvraag

Een lid vraagt waarom geen medewerking kon worden verleend om in een introductieboekje voor aanschaffing van goederen waarop belangrijke kortingen worden gegeven, een Boele-stempeltje te plaatsen.

Dit berust vermoedelijk op een onjuiste voorlichting en zal opnieuw worden bekeken.

Een lid vraagt aandacht voor de personeelsbus die in de vakantie rijdt vanaf H. I. Ambacht. Vorig jaar vertrok deze bus om 6.45 van H. I. Ambacht en was vóór 7.00 uur in Ridderkerk. Normaal vertrekt een bus om 7.05 uur van Ridderkerk. Daar de werknemers hiervan niet op de hoogte waren, kwamen verschillenden te laat op het bedrijf. Dit zal thans goed worden geregeld.

Een lid vraagt naar de terugbetaling van de afrekening van de stookkosten voor de Eurowoningen te Slikkerveer. Er was reeds besloten, dat deze terugbetaling zal plaats vinden op vrijdag 27 juni 1969.

Een lid vraagt om een goede functi omschrijving van de beambten, daar het kortgeleden 2 maal is voorgekomen, dat op een getuigschrift niet de juiste functie stond vermeld.

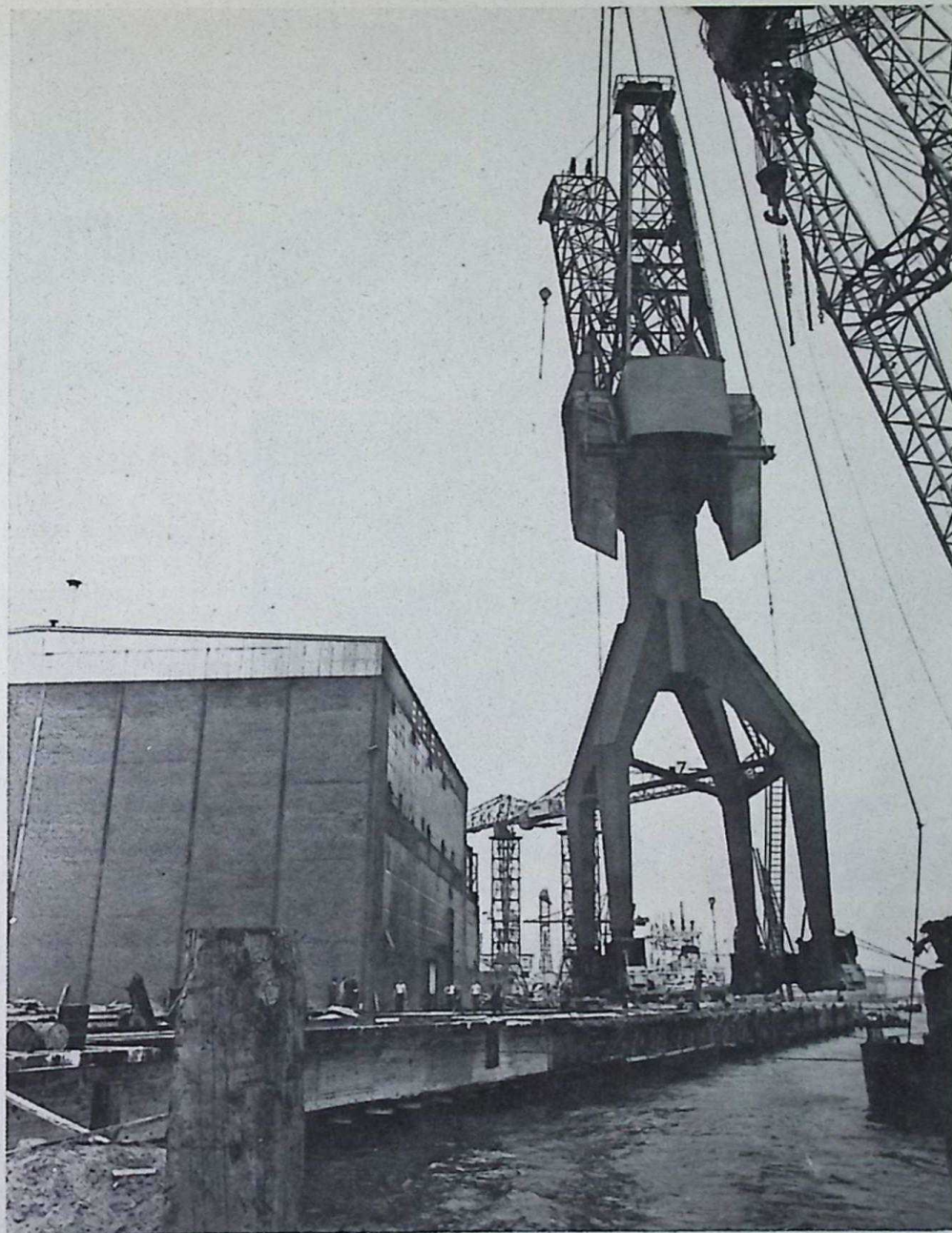
Een lid vestigt er de aandacht op dat in het Overzicht Sociale Verzekeringen per 1-1-1969 wel de B.P.F. premie is vermeld voor de uurloners, evenwel niet voor de maandloners, welke premie afwijkt.

Hiermede zal in de toekomst rekening worden gehouden.

Een lid vraagt aandacht voor de slechte toestand van het toegangspad naar de garages aan de Rembrandtweg.  
Dit behoort tot de werkzaamheden van de gemeente.

Niets meer aan de orde zijnde sluit de voorzitter de vergadering.

# Ingebruikname dok II wordt later dan gehoopt was



Plaatsing van torenkraan 7 op de nieuwe dokpier.

We hebben u al eerder verteld, dat de aannemer van de bouw van de dokpier, J. K. Simon Aannemingsbedrijf N.V., bij de heiwerkzaamheden op onvoorziene opstakels stuitte.

Oude, niet vermoede funderingen en damwanden moesten dikwijls verwijderd worden om nieuwe te kunnen maken. De vertraging, die hierdoor ontstond, kon later met het betonwerk niet meer ongedaan gemaakt worden, zodat het ongeveer eind augustus klaar zijn zodat

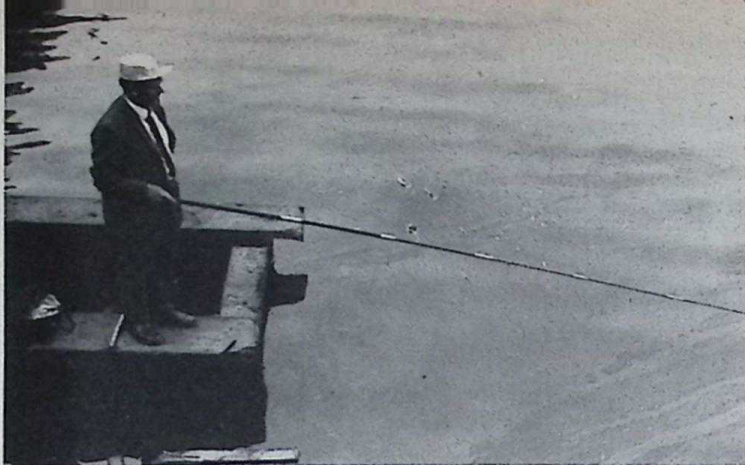
dan pas dok II naar Oost versleept kan worden.

Met al die grappen zijn we behoorlijk klem komen te zitten met onze planning voor te repareren, te verbouwen en te verlengen schepen. Er was namelijk op grote karwei niet voor de bouwvakvakantie klaar was. En aangezien de heren bouwvakkers nog niet zo ver zijn dat ze hun vakantie laten schieten voor Boele, betekende dit weer een tegenvaller van veertien dagen.

Vermoedelijk zullen de baggerwerkzaamheden, waar nu het wachten nog op is, een tweede dok gerekend per half juli. Men overweegt dan ook om al voortijdig een schip in dok II te zetten, terwijl het nog naast dok I gemeerd is.

De bestaande wipkraan no. 7, die sinds 1963 dok I bediende, is inmiddels naar de nieuwe pier verplaatst. De tweede kraan, een nieuwe Bailey kraan, wordt daar half oktober geplaatst.

Pier 1 heeft zijn nieuwe kraan al in juni gekregen.



„t Is pet", zei A. v. Drunen.

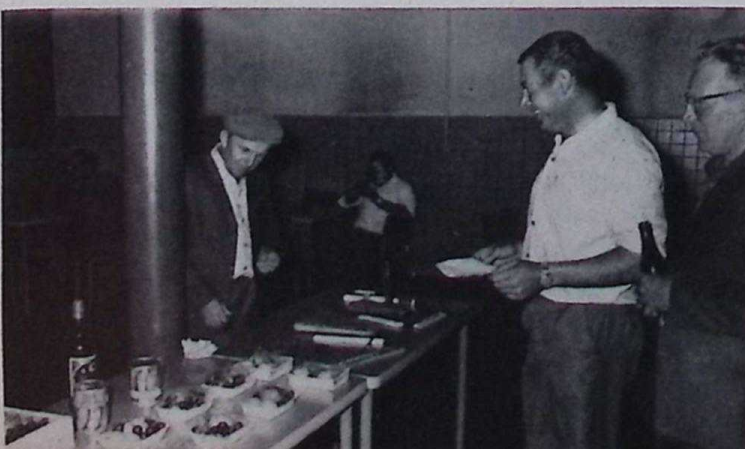


Doping! (J. v. d. Meide).



„Waar blijft mijn loze vissertje?" (Ria Helden).

P. v. d. Wal kon slecht tot een keus komen.



# HENGELWEDSTRIJD MAAKT KANS JAARLIJKSE TRADITIE TE WORDEN

Weet u nog onder welke barre omstandigheden de eerste Bingo-avond gehouden werd? Slechts een handjevol bezoekers! Maar later bleek de kantine te klein.

Onze hengelervereniging had met haar initiatief van een algemene Boele-hengelwedstrijd een betere start. Maar als de voortekenen niet bedriegen, zal dit evenement ook tot een veel grotere deelname uit gaan groeien dan de ruim 40 deelnemers die op de tropische woensdagavond van 23 juli een plaatsje op de werf zochten om een visje te verschalken.

Er waren geroutineerde hengelaars bij en er waren ook kneusjes. Baas Punt bijv. had nog nooit gevestigd. En zielsgelukkig dat die beste man was. Hij had na een uur al negen vissen gevangen. Helaas moest de wedstrijdleiding na afloop constateren, dat het alle negen nog maar vissenbabies waren en dan nog vermoedelijk te vroeg geboren. Zo klein waren ze.

Nagenoeg alle hengelaars hebben deze avond doping gebruikt. Heinekensdope. 't Was ook een benauwde dag geweest en iedereen had dorst. Net voor het einde begon een tropische regenbui de hengelaars naar de kantine te jagen, waar prijsuitreiking plaatsvond.

Wat een gezellige troep is dat met hengelaars onder elkaar. En liegen! Verschrikkelijk.

„Ik heb er nog eentje gevangen van 45 cm" loog baas Rijdsdijk. „Gemeten met Pot-maat" riep iemand, „dat mag wel eens een paar cm schelen."

Baas Punt kreeg een troostprijs. Een simmetje met een Maasdobber. „Maar je kan 'r ook mee in de Noord vissen", wist een snuggere te vertellen.

Voor een leek is het moeilijk de meer technische discussies te volgen. Maar langzamerhand raak je vertrouwd met termen als toppie, zinkertje, dreeffie, opstekertje, voertje en zo. Je leert de voor- en nadelen van maaien, deegjes en pluimpjes. Je leert bij welke waterstand, bij welke windrichting en bij welke temperatuur de vis het goed doet, minder goed doet of helemaal niet doet. En je leert ook, dat je nog niet de helft van de leugens kunt geloven.

Maar gezellig en leuk was het. Zeker zullen een volgend maal veel meer collega's meedoen. Wie weet kan de hengelsportvereniging er een jaarlijkse traditie van maken.

De vijf best geklasseerde hengelaars waren:

- |                         |         |                        |         |
|-------------------------|---------|------------------------|---------|
| 1. P. Versluis . . . .  | 675 gr. | 5. J. v. d. Boom . .   | 400 gr. |
| 2. A. v. Drunen . .     | 615 gr. | 4. J. Pluister . . . . | 525 gr. |
| 3. P. v. d. Wal . . . . | 600 gr. |                        |         |



## Onze informatie was niet helemaal „oversteek houdend”

De oversteek naar Engeland met daaraan gepaard gaande lastige autofaciliteiten noemden we in onze vorige uitgave als één der oorzaken, dat Engeland als vakantieland niet zo zeer in trek was.

We vertelden U, dat het allemaal zoveel beter geworden is door de opening van een nieuwe lijn Europoort-Hull, die een rij-op/rij-af dienst onderhoudt.

De Stoomvaart Maatschappij Zeeland maakte er ons in een vriendelijk schrij-

ven op attent, dat onze informatie wat de oversteek betreft niet meer helemaal „bij de tijd” is. Want in oktober 1968 werd de dienst Hoek van Holland-Harwich gemoderniseerd door de ingebruikneming van rij-op/rij-af schepen. Nu was het uiteraard niet onze bedoeling om in het betreffende artikel een overzicht te geven van alle mogelijkheden om per auto in Engeland te geraken. Bovendien spraken wij uit persoonlijke ervaring, een ervaring, die toevallig net vóór oktober 1968 opgedaan werd.

Maar de Mij. Zeeland heeft volkomen gelijk als zij even wijst op de drastische modernisering van haar dienst. De schepen „Koningin Juliana” en „St. George” bieden in de dagdienst accommodatie aan 1200 passagiers en 200 personenauto's. Door middel van een rij-op/rij-af steiger kan men zelf zijn auto aan boord rijden. De „Koningin Juliana” vertrekt dagelijks om 11.30 uur en de „St. George” om 23.15 uur uit den Hoek. De oversteek duurt maar zes uur. Dus mocht U plannen hebben, dan hebt U ruime keuze.

### UITSLAGEN ZOMERAVOND COMPETITIE 1969

Boele 1	— v. Dam	6—1
Boele 1	— Verolme	2—0
Boele 1	— Schram	8—1
Boele 1	— V.A.F.	1—0
Boele 2	— v. Splunder	1—1
Boele 2	— Contact	0—2
Boele 2	— Gr. e/v. Vliet	1—2
Boele 2	— Bakker	2—1
Boele 2	— Kemper	3—0
Boele 2	— Gr. e/v. Vliet	1—1
Boele 3	— P.T.T.	1—2
Boele 3	— Nugteren	2—2
Boele 3	— Pols	2—4
Boele 3	— de Veer	3—2
Boele 3	— P.T.T.	5—0
Boele 4	— v. d. Vliet	0—4
Boele 4	— Lamoen	3—1
Boele 4	— Drinkwaard	1—2
Boele 4	— Noorlander	1—1
Boele 4	— v. d. Vliet	1—2
Boele 4	— Noorlander	0—4

2. Contact	10—14
3. Gr. e/v. Vliet	10—14
4. Boele 2	10—10
5. Bakker	10— 3
6. Kemper	10— 2 (Degr.)

#### Afd. C.

1. de Veer	10—16 (Kamp.)
2. Pols	10—14
3. Nugteren	10—11
4. Boele 3	10— 7
5. Koutstaal	10— 7
6. P.T.T.	10— 5 (Degr.)

#### Afd. D.

1. Noorlander	10—19 (Kamp.)
2. Drinkwaard	10—12
3. v. d. Vliet	10—10
4. Boele 4	10— 9
5. v. Dam 2	10— 6
6. Lamoen	10— 4

#### TOURNOOI UTRECHT

Ter gelegenheid van haar 40-jarig bestaan organiseerde Houttuin pompen N.V. te Utrecht, een toernooi op 14 juni 1969, waaraan door Boele 1 met succes deelgenomen werd. Boele 1 was ingedeeld in Poule A bij de verenigingen: Broere, Groot e/v. Vliet en Houttuin. In Poule B waren ingedeeld de verenigingen: v. Ommeren, Pakhoed, P. Smit en Verolme.

Boele 1 kwam in de finale in poule A en v. Ommeren in poule B.

Uitslagen van Boele 1 waren:

Boele 1	— Houttuin	1—0
Boele 1	— Groot e/v. Vliet	1—0
Boele 1	— Broere	2—0
Boele 1	— v. Ommeren van Poule B voor de finale	0—0

Boele 1 werd door het nemen van strafschoppen winnaar.

Het bestuur

#### Uitslagen Onderlinge Competitie 1969

Timmerloods	— Machinefabriek	1—4
Koperslagerij	— Scheepsbouw	0—4
Administratie	— Lasloods	1—2
Timmerloods	— Administratie	3—3
Combinatie	— Koperslagerij	3—0
Scheepsbouw	— Lasloods	0—2
Koperslagerij	— Machinefabriek	0—0
Lasloods	— Combinatie	2—0
Administratie	— Scheepsbouw	1—4

#### Standen t/m 19 juli 1969

1. Lasloods	5—10
2. Machinefabriek	5— 9
3. Scheepsbouw	5— 6
4. Combinatie	5— 5
5. Administratie	6— 4
6. Timmerloods	5— 1
7. Koperslagerij	5— 1

#### Eindstanden

#### Zomeravond Competitie 1969

##### Afd. A.

1. Boele 1	10—20 (Kamp.)
2. Schram	10—12
3. V.A.F.	10— 8
4. Combinatie	10— 7
5. v. Dam 1	10— 7
6. Verolme	10— 6 (Degr.)

##### Afd. B.

1. v. Splunder	10—17 (Kamp.)
----------------	---------------

# PERSONALIA

## Jubilea:

25 jaar:

- 21-8 P. Pors, strekker  
J. Roskam, scheepsbeschieter

## In dienst getreden zijn:

- 1-6 R. W. H. Tadema, dokmachinist  
2-6 H. P. van Rijn, kraanmachinist  
3-6 M. P. F. van Arkel, leerling-lasser  
16-6 W. Wortel, ijzerwerker  
W. A. Lodder, hellingschipper  
G. B. de Sterke, kantoorbediende (rekeningenafdeling)  
20-6 J. A. Cabana Garcia, transporteur  
23-6 J. Groeneveld, kantoorbediende (rekeningenafdeling)  
F. Uiterwijk, hellingschipper  
A. A. Janssen, hellingschipper  
J. H. Vos, leerling metaalbewerker in de scheepsbouw  
M. Bouzas Martinez, lasser  
30-6 H. van Dijken, onderhoudsbankwerker  
4-7 J. Fuentes Antelo, ketelmaker  
H. Rodeiro Gonzalez, brander  
11-7 J. Montes Marin, hakker  
J. Cobos Alvarez, stellingmaker  
M. Santomé Martinez, el.lasser  
14-7 Mej. M. Goedegebuure, kantoorbediende (boekhouding)  
F. W. Rombout, leerling bankwerker  
J. G. J. Kraaievanger, leerling metaalbewerker in de scheepsbouw  
B. van der Hoek, leerling lasser  
H. van Es, leerling metaalbewerker in de scheepsbouw  
E. Rutgers, hellingschipper  
A. W. C. Timmermans, praktikant (werktuigbouw)  
16-7 B. Bozanic, praktikant (werktuigbouw)

## Gepensioneerd:

- 29-5 H. C. Addicks, bankwerker  
20-6 P. Kooyman, ijzerwerker

## Terug uit militaire dienst:

- 23-6 A. Oostdijk, bankwerker

## Naar militaire dienst:

- 11-7 R. M. Helleman, leerling metaalbewerker in de scheepsbouw

## De dienst verlaten hebben:

- 27-5 P. Proost, ijzerwerker  
29-5 A. J. Remuñan Couto, el.lasser  
30-5 C. H. van Zielst, ijzerwerker  
W. J. Brouwer, ijzerwerker  
31-5 W. Geene, kantoorbediende (rekeningenafdeling)  
Mej. Y. Goedhart, kantoorbediende (loonadministratie)  
3-6 J. Librero Romero, stellingmaker  
6-6 H. Speekenbrink, ketelmaker  
10-6 J. Fernandez Alba, stellingmaker  
13-6 M. Ham, leerling bankwerker  
B. Dorado Diaz, transporteur  
18-6 V. Fernandez Bolado, ketelmaker  
19-6 P. Reij Barrios, brander  
A. Rivadulla Rey, el.lasser  
J. Abad Calvo, transporteur  
A. Torres Lira, el.lasser  
20-6 T. Goeree, ijzerwerker  
R. Vazquez Vallejo, ijzerwerker  
A. Rodriguez Diaz, stellingmaker  
G. Rosales de Alba, el.lasser  
M. Rodriguez Pavon, stellingmaker

- 26-6 M. Rivera Rodriguez, hellingschipper  
F. Martinez Miguez, lasser  
27-6 J. Pons, bankwerker  
A. Loderus, leerling metaalbewerker in de scheepsbouw  
C. N. Natte, leerling metaalbewerker in de scheepsbouw  
A. Marcos Vicente, transporteur  
J. Perez Arcay, lasser  
30-6 Mevr. J. Dubbeld-van Belle, typiste (rekeningenafdeling)  
R. Joosten, technisch administratief employé (rekeningenafdeling)  
A. van Brugge, tekenaar  
J. Lopez Garcia, el.lasser  
1-7 J. J. Leal Pinon, lasser  
2-7 F. Couto Sanjorge, koperslager  
4-7 A. C. Perez Pineiro, el.lasser  
M. Perez Garcia, bankwerker  
7-7 M. Moya Vozmediano, el.lasser  
A. Dopico Carro, el. lasser  
W. Stam, ijzerwerker  
Mej. W. Bijl, kantoorbediende (boekhouding)  
9-7 F. Talaveron Alvarez, ijzerwerker  
11-7 J. Manjon Casado, el.lasser

## Gehuwd:

- 3-6 De heer K. Koster met mej. M. A. van Raak  
8-6 De heer C. van Wezel met mej. W. J. Barends  
24-6 De heer J. van Roon met mej. A. Bakker  
25-6 De heer A. Ritmeester met mej. M. aan de Wiel

## Geboren:

- 9-6 Harry, zoon van de heer en mevrouw Van Es - Mulder  
Reinier, zoon van de heer en mevrouw Tarmond - Grinwis  
13-6 Mayra Inés, dochter van de heer en mevrouw Richaards - Rotsburg  
17-6 Jolanda, dochter van de heer en mevrouw Navarro - Rueda  
23-6 Helena G. Y., dochter van de heer en mevrouw Scheepers - Immings  
10-7 Paul Robert, zoon van de heer en mevrouw Langestraat - Molenaar  
14-7 Alexander, zoon van de heer en mevrouw Zwerwer - Dijkstra  
Mathilde Everdina, dochter van de heer en mevrouw Klijmij - Vos

## IN MEMORIAM

Op 27 juni 1969 overleed op 66-jarige leeftijd de heer

**J. A. PUNT**

die van 17 januari 1927 tot en met 14 juli 1967 bij ons bedrijf werkzaam was als ponsler.

Op 28 juni 1969 overleed op 75-jarige leeftijd de heer

**J. KOOYMAN**

die van 1 februari 1933 tot en met 17 juli 1957 bij ons bedrijf werkzaam was als modelmaker.

Wij gedenken deze twee oud-werknemers als trouwe medewerkers van ons bedrijf.

Hun familie wensen wij de kracht toe om dit verlies te kunnen dragen.



L. Huizer van de tekenkamer machinebouw heeft op 24 juni jl. het diploma Werktuigbouwkunde van de Avond H.T.S. in Rotterdam in ontvangst kunnen nemen. Hij heeft daarmee na zijn Bemetel opleiding een periode van negen jaar studie aan de avondschoon met succes bekroond gezien.

Het verheugt ons met hem dat hij deze zware opgave heeft volbracht en wij wensen hem hierbij van harte geluk met dit prachtige resultaat.

## „Excelsior” blies 290 punten bij elkaar

't Was geen origineel concours, waaraan Excelsior op zaterdag 21 juni jl. deelnam, maar toch werden er prijzen toegekend. Een middenvorm dus tussen concert en concours, dat we in Nederland heel deftig „festival” noemen.

In het kader van een uitwisselingsprogramma werd dit festival voor 't eerst in Linschoten gehouden. Met 80 man (en vrouw) trok ons corps naar dit landelijke dorpje om er een fijne muziekdag te beleven onder ideale weersomstandigheden.

De drumband en majorettegroep haalden resp. met 198,5 en 239 punten een eerste en een tweede prijs. Een opvallend resultaat voor de majorettes dus. In een gezamenlijk optreden van slagwerkers en majorettes kreeg men 198 punten toebedeeld.

In de concertafdeling slaagde geen van de vijf korpsen er in om aan de 300 punten te reiken, die nodig zijn voor een eerste prijs. Excelsior kwam er met 290 punten toch heel dicht bij.

Uitgevoerd werden „Suite Antiqua” van Karel van Dijck en „Vastenavondmuziek” van Henk van Lijnschoten.