

# Boele-nieuws

JUNI-JULI 1970 No. 134

VERSCIINT MAANDELIJKS





## 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 zal verschijnen in de  
eerste week van augustus.

### BIJ DE VOORPLAAT

Joop v. Wijnen neemt zijn helm mee op  
vakantie. Waarom kunt u uitvoerig lezen.

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

Joop van Wijnen gaat met vrouw en dochtertje zijn vakantie in Zuid-Limburg doorbrengen. Evenals zo velen van ons heeft hij lange tijd van tevoren, na uitvoerig overleg met zijn vrouw en na lang wikken en wegen, de vakantieknop doorgehakt. Het prachtige Limburgse landschap gaf de doorslag en ze huurden een vakantiehuisje op een aantrekkelijke camping in de buurt van Venlo.

Op 4 juli zullen ze vertrekken, het autootje bepakt en beladen, dochtertje in een apart kleuterstoeltje. „Dag Ruwaardlaan, dag Slikkerveer, dag burens, voorlopig zien jullie ons in veertien dagen niet. We gaan er op uit.”

Ja, ze gaan er op uit. In hun geval moet echter gezegd worden: ze kunnen er op uit. Want Joop's leven had enige maanden tevoren aan een zijden draadje ge-

hangen. Zijn leven dankte hij aan... zijn helm. 't Gebeurde op Zaterdag 24 januari, hartje winter 1970. Joop zat „in de nacht” en was met een collega bezig een schot te stellen op de verlengde „Hercules”. Tijdens dit werk sprong plotseling een kegplaat los, die onder spanning van een keg gestaan had. Joop, die ongeveer drie meter van de plaat verwijderd was, stond precies in de baan van het projectiel. Met grote kracht sloeg het kegplaatje tegen de klep van zijn helm, doorboorde de klep en raakte vervolgens Joop's voorhoofd. Het veroorzaakte slechts een onbetekenend vleeswondje.

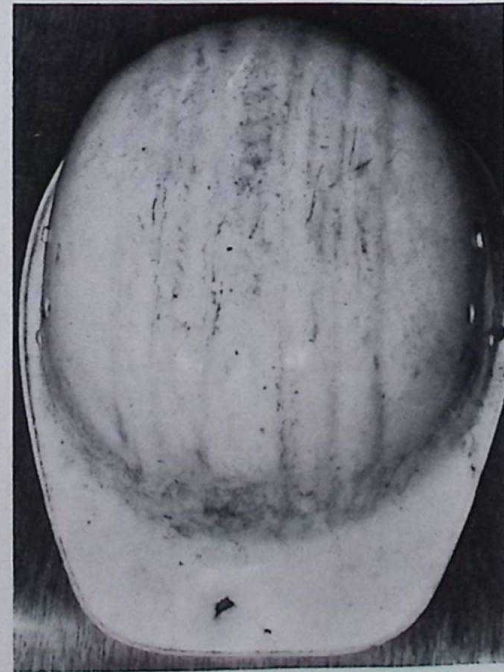
Ai, wat is Joop van Wijnen door het oog van een naald gekropen. Want het was eigenlijk nog maar toevallig, dat hij een helm droeg. Hij was altijd gewend een

ook

# JOOP VAN WIJNEN

## kan met vakantie . . . .

Het „projectiel” — de beschermer en de beschermde. De klep werd doorboord, maar Joop v. Wijnen liep



wollen geruite petje te dragen. Maar begin januari raakte hij dat petje kwijt. „Weet je wat”, heeft hij toen gedacht, „ik zal van armoe maar een veiligheids-helm opzetten.” Veertien dagen later redde deze helm hem waarschijnlijk het leven. Zo luidt althans de doktersverklaring die de Slikkerveerse arts A. J. Nolen van dit ongeval maakte:

Genoeg over dit voorval en de ontzettende gevolgen die het had kunnen hebben. We gaan straks met vakantie en we willen nu geen dramatische tonelen opvoeren. Integendeel. We houden het in de vakantiesfeer en vertellen U, dat Joop en zijn vrouw er nog heel leuke dingen aan overgehouden hebben.

't Zit zo. De fabrikanten van de helmen zijn uiteraard trots op het product, dat zij afleveren. Maar niet alleen, omdat

zij het product, de helm dus, als handelsartikel zien. Zij vinden ook, dat de kwaliteit van hun product kan beslissen over mensenlevens. En dat is juist. De fabricage van deugdelijke, betrouwbare helmen is hun vaktrots, hun ideaal, ook hun boterham.

Onze witte helmen worden gemaakt in Braunschweig door Schuberth-Werk K.G. Deze fabriek heeft de onderscheiding „Drager van de Gouden Helm” in het leven geroepen, een onderscheiding die uitsluitend verleend wordt aan diegenen, die door het dragen van een helm van haar fabriek voor zwaar lichamelijk letsel gespaard werden.

De aanvraag voor deze onderscheiding moet vergezeld gaan van een doktersverklaring, alsmede een bevestiging van de Arbeidsinspectie. Uiteraard voldeed het „ongeval Van Wijnen” aan alle voorwaarden om deze onderscheiding ook naar ons bedrijf te trekken. En zo had op maandagmorgen 11 mei 1970 de directiekamer de volgende gasten binnen haar wanden:

De heer en mevrouw Van Wijnen, de heer Adriaansens, directeur van Groeneveld N.V. Dordrecht (leverancier van de helmen) en de heer Noordendorp van de Arbeidsinspectie. Daarnaast waren aanwezig de heer Johan Boele, de heren G. de Jong en A. v. d. Wilt namens de bedrijfsleiding, de chef technische dienst H. J. Breeman, de heren P. Tuk en M. Hollander namens de Ondernemingsraad, veiligheidsinspecteur A. Bosman en baas J. Grinwis. Het echtpaar Van Wijnen werd deftig per taxi van huis gehaald en na de overhandiging van een bouquet bloemen aan Mevrouw Van Wijnen leek het wel of de directiekamer de trouwzaal was, waar het Van Wijnen-duo zo dadelijk in de echt verbonden zou worden.

De afwezigheid van een ambtenaar van de Burgelijke Stand nam die angstige voorgevoelens weg en in zijn plaats nam de heer Johan Boele het woord om een welkomstgreet te richten aan de gasten en een uiteenzetting te geven van de aanleiding tot deze bijeenkomst: de uitreiking van de onderscheiding „Drager van de Gouden Helm”.

Die taak was toebedeeld aan de heer Adriaansens van Groeneveld N.V. te Dordrecht. En hoewel een aloud gezegde de naam Dordrecht nog al eens in een kwade reuk stelt naarmate men deze stad dichter nadert, kon van de Dordtse speech geen kwaad woord gezegd worden. Uitvoerig werd de geschiedenis van helm en gouden helm verteld, waarna

Boven: In afwachting van de dingen die komen gaan.

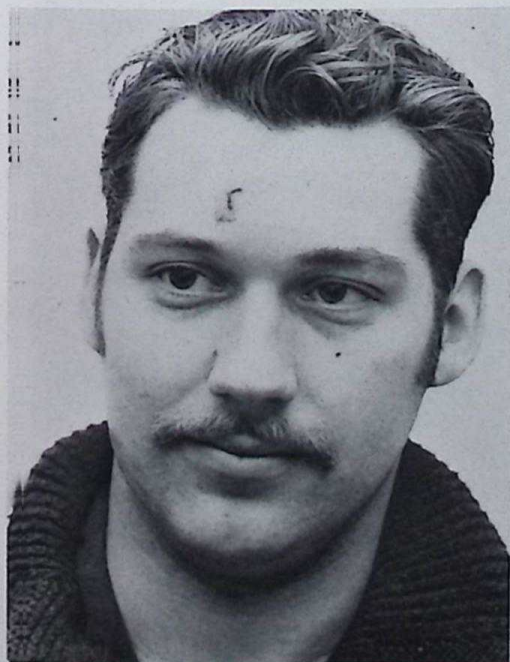
Midden: De heer Adriaansens spelde de onderscheiding op.

Onder: De prachtige reproductie van Rembrandt's „Man met de Gouden Helm” ging van directiekamer naar . . . . .



Op 2 mei ging de veiligheidsvlag in top. Het embleem betekent letterlijk: punt één is veiligheid.

slechts een onbetekenend wondje op.





huiskamer.



Nog een cadeau. Een bierpul met een afbeelding van de „Man met de Gouden Helm”.

de heer Van Wijnen achtereenvolgens in het bezit werd gesteld van:

- a. een gouden reversspeld.
- b. een oorkonde.
- c. een reproductie van Rembrandt's schilderij „De man met de gouden helm”.
- d. een bierpul, eveneens met een afbeelding van „De man met de gouden helm”.

Nadat ook de heren Noordendorp en Tuk nog hun bijdrage aan de speeches hadden geleverd, werd de bijzonder leuke zitting opgeheven en het echtpaar Van Wijnen weer aan de hoede van de taxi-chauffeur toevertrouwd.

Dus ons bedrijf is nu een Drager van de Gouden Helm rijk. 't Is geen verdienste van Joop van Wijnen. Dat beseft hij zelf ook heel goed. Puur toeval was het. Hij beseft echter ook heel goed, dat hetzelfde toeval plaats had kunnen vin-

den in de tijd, dat hij zijn geruite petje nog droeg. En als dan die kegplaat... Nee, we hadden afgesproken geen narigheid te bepraten. We zullen ons alleen maar voornemen om het toeval, het noodlottige toeval, in de toekomst weinig kans te geven. Helm dragen!

Nu gaan we met vakantie. Joop van Wijnen kan dat ook. Met vrouw en kind. Ze zullen het extra waarderen. Veel plezier.

De heer P. Tuk sprak namens de Ondernemingsraad.



Bepakt en beladen ging „het bruidspaar” weer huiswaarts.



# LEERSCHOOLJEUGD HAD AL TWEE WELBESTEDE VAKANTIEDAGEN



Vanuit het Groothandelsgebouw naar allerlei evenementen.

Bij een decorbouwer van het Rotterdams Toneel. Ook de jongens mochten aan het werk met gips.



Louis Lemaire en Herman Frank . . . bereengoed, zeiden de jongens.



De stichting „Kunst voor de Jeugd” organiseerde ook dit jaar weer, in samenwerking met een aantal bedrijven, twee vakantiedagen voor de werkende jeugd. Gedurende die dagen worden de deelnemers van het ene evenement naar het andere gevoerd met als doel ze een indruk te geven van wat op het gebied der kunst in Rotterdam al zo te koop is. Het programma voor dit jaar was bijzonder aantrekkelijk.

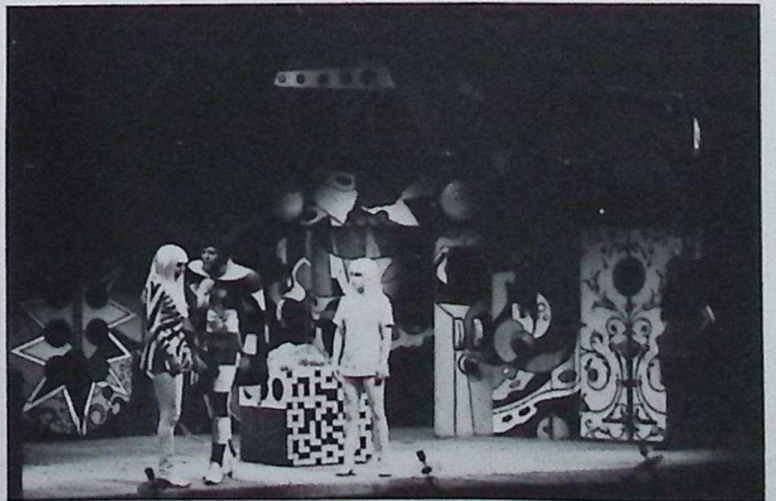
Op donderdag 23 april kwam men samen in De Doelen om van daaruit, na een kop koffie, in groepen te vertrekken naar ateliers van beeldende kunstenaars. Broodmaaltijd in het dakpaviljoen Engels, gevestigd in het Groothandelsgebouw. 's Middags een bezoek aan de decorbouw van het Rotterdams Toneel. Dat viel bijzonder in de smaak, omdat de jongens ook zelf met klei, verf en andere attributen konden experimenteren.

Per bus naar Voorschoten waar in „De Gouden Leeuw” een voortreffelijk diner opgediend werd. 's Avonds was er een cabaretvoorstelling in de kleine zaal van „De Doelen” met Frans Halsema, Conny Stuart, Gerard Cox en Boudevijn Leeuwenberg. Deze artiesten kregen van de jeugd een ware ovatie in ontvangst te nemen. De volgende morgen een cabaretvoorstelling in „In de Twijfelaar”, een gebouw, dat het midden houdt tussen een opslagloods en een theatertje. Maar de voorstelling, die verzorgd werd door Louis Lemaire, Herman Frank, Loes Vos en Bert Nicodem, was volgens de jongens berengoed. 's Middags, na een welverzorgde broodmaaltijd bij Engels, zat men gezamenlijk in de Grootte Schouwburg aan het Zuidplein om een uitvoering mee te maken van de musical „Sajjens Fiksjun” door de Nieuwe Comedie. Lang niet gemakkelijk te verteren, maar wel boeiend.

Zo U begrijpt zijn aan zulke knaldagen hoge kosten verbonden. Toch kost het de deelnemers weinig. Ze betalen voor die twee dagen f 10,— per persoon. De rest wordt bijgesteld door de gemeente Rotterdam en de deelnemende bedrijven. Een prachtige gelegenheid dus om twee van de vijf vakantiedagen, die de jeugd tot 19 jaar extra krijgt, op een zinvolle, aangename en goedkope wijze te besteden.

Zo dachten ook onze 19 leerling-scheepsbouwers er over, die geen spijt van hun tientje gehad hebben.

Rob de Nijs (midden) in Sajjens Fiksjun.



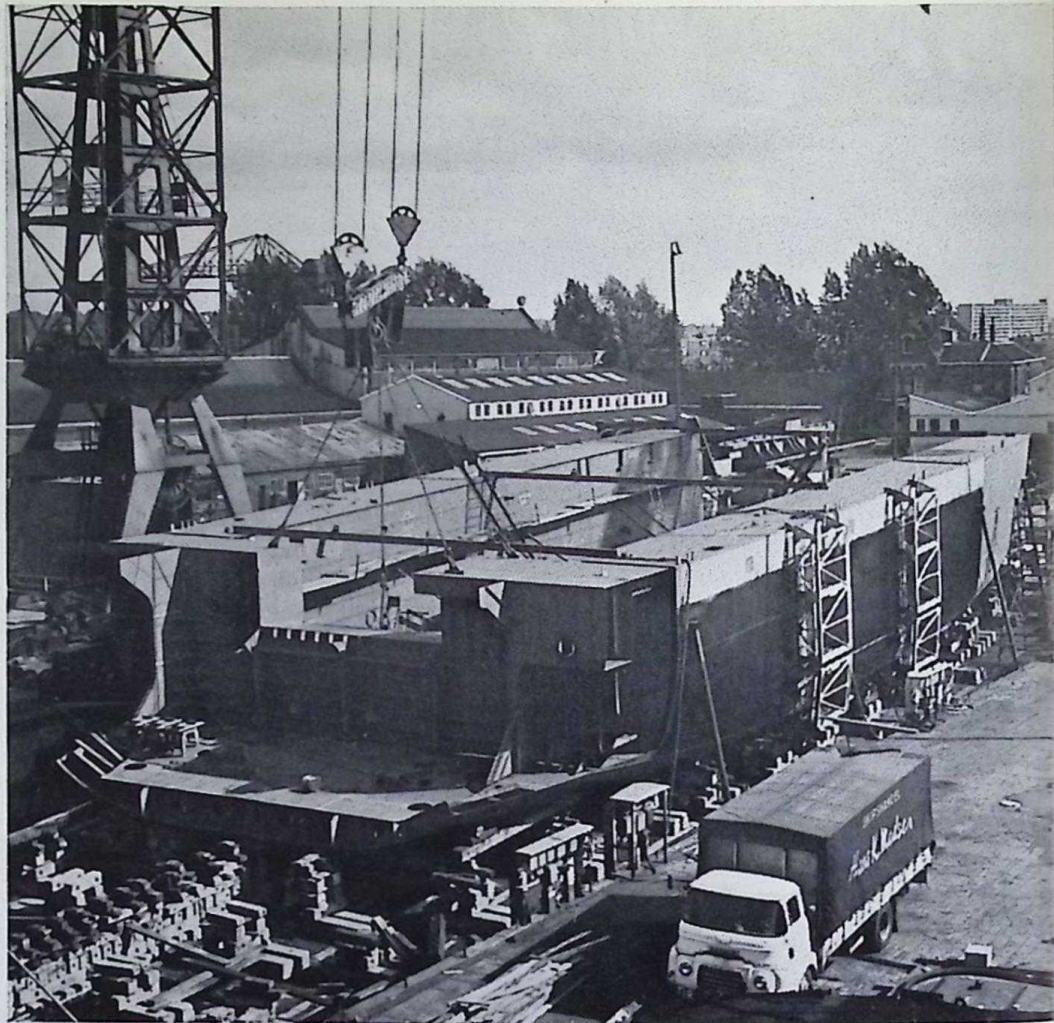
Zo ver was bouwno. 1039 op 30 mei. Inmiddels al weer veel verder opgebouwd.

De bijgeplaatste foto van ons bouwnr. 1039 is overtuigend genoeg. Een ieder kan zien dat het lekker opschiet. „De sekties vallen er mooi bij”, zegt dan de aanbouwer, wat zoveel betekent als „het past alsof het ervoor gemaakt is”. In de tekenkamer- en werkvoorbereidingssektor kreeg het schip veel aandacht en in de loodsen doet een ieder zijn best om waar te maken dat ook bij Boele een efficiënte nieuwbouw voor een zo laag mogelijke kostprijs mogelijk moet zijn.

Een extra compliment voor baas Bakker en zijn mensen, die haren op snaren zetten om zowel in de sekties als op de helling de pijpen in een zo vroeg mogelijk stadium geplaatst te krijgen.

In de verlengingen-hoek trok de Palamedes aan ons voorbij. Op 25 mei zwaaiden wij haar uit. Haar zusje „Socrates” kwam haar 4 dagen later opvolgen en als U dit leest heeft zij waarschijnlijk haar verlenging al te pakken. In precies één week kreeg de „Shell 15” haar nieuwe sektie.

De „Argovia” gaat misschien dit record breken. Vrijdagavond 29 mei ging zij de helling op, maandagochtend vroeg was het voorschip losgesneden en te water gegleden en werd de nieuwe sectie geplaatst. Het bouwen van de



## Het werk vóór de vakantie

nieuwe sekties is een routinezaakje geworden. Op Oost staan inmiddels de „Caucasia” en de „Georgia” sekties te wachten.

Zag U reeds die enorme constructies op helling Oost liggen?

Juist, de luikhoofden van de „Beaveroak”, die we straks, nadat het schip in onze werfvakantie heeft afgemeerd, in één stuk kunnen worden geplaatst. Aan de nieuwe sektie wordt op nieuwbouwhelling 1 driftig gewerkt. Dit schip zal door haar enorme verbouwing na de vakantie ongeveer in

dezelfde mate onze werfcapaciteit in beslag nemen als vorig jaar de „P.G. Thulin” (Challenger) deed.

### C.O. WERK

Van de vele onderhanden objecten noemen we alleen even C.O. 9775; de eerste van de drie achterschepen die we maken, ging 11 juni de lasloods uit en werd naar v. d. Giessen/de Noord vervoerd. De Aalsmeerbrug (C.O. 9300) ligt nu geheel gemonteerd klaar voor conservering. De machinefabriek had een leuk karwei in het bewerken van

de 2 stuks autopersen C.O. 8050. Lasloods Oost repareerde een grote lepelemmer voor Bos en Kalis waarin op de Maasvlakte een granaat ontploft was (C.O. 8066).

### REPARATIE

Een wel interessant maar ook wat haastig karwei was het versterken van de hoofdmast van de „Bovenkerk”. Vooral de laswerkzaamheden en alle warmtebehandelingen stelden de kennis van zaken van onze deskundigen zwaar op de proef. Natuurlijk kwam het



„Shell 15” — een week later was niet meer te zien, waar het gat gezeten had.



Lasvloer Oost — buiten. Zusterlijk vereend de secties voor de verlenging van „Argovia” en „Caucasia”. Daarvóór luikhoofd 4 van de „Beaveroak”.

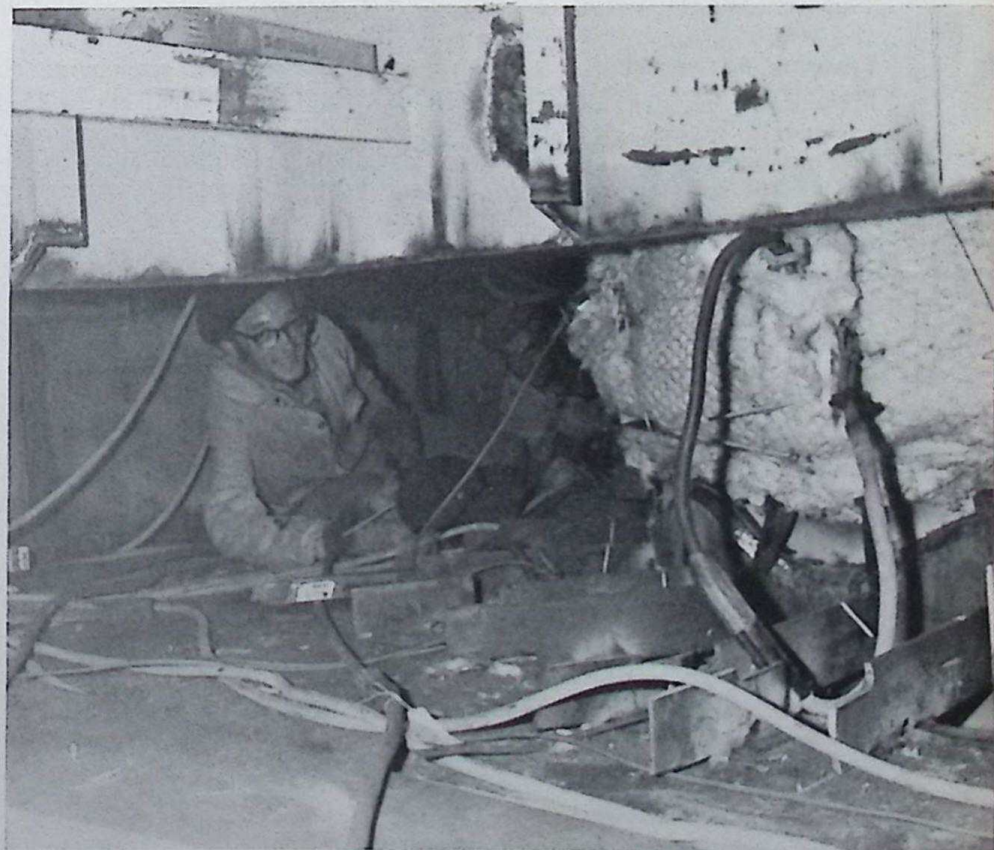
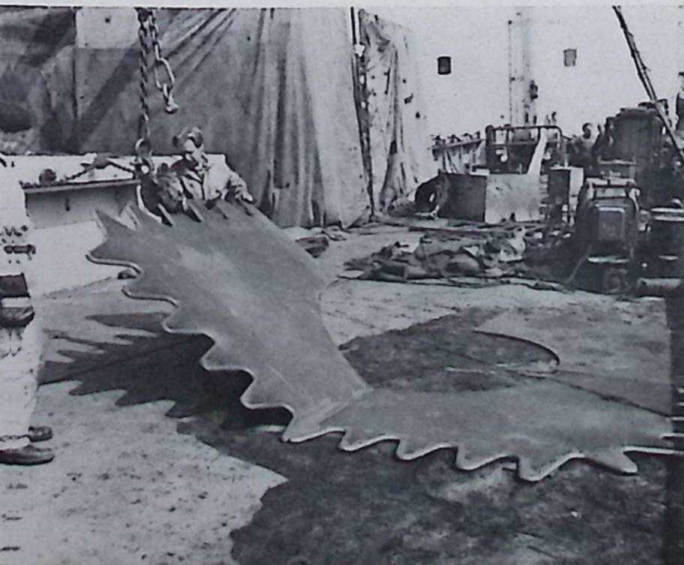
goed voor elkaar; ook werden enige huidschaden onderhanden genomen en werden stutten geplaatst ter plaatse van de ruimtegangen. Vier stuks „Chemgas” schepen ondergingen een ombouw met betrekking tot gasdicht maken van verblijven etc. Gehele nieuwe ventilatiesystemen en

nieuwe ingangskappen werden geïnstalleerd. Vlak- en huidschades repareerden wij bij o.a. „Haniel Kurier” 40 en 41, de „Breeveld” en de „Duburg”. De „Jacoba” kreeg een nieuwe voorpiektank om haar stabiliteit te verbeteren. De „Sarina” en „Albisia” kregen

afzuiginstallaties.

In dok I hadden we o.a. de „Evina” voor herstel van bodemschades. Nagenoeg alle verlengingen en reparaties gingen gepaard met omvangrijke motorrevisies en uiteraard veel koper-slagwerk. Een grote motorreparatie onderging o.a. de „Stormvogel”.

Boven- en onderdeks van de „Bovenkerk”. Het laswerk aan de mastversterkingen moest aan hoge eisen voldoen. Rechts ziet u de lassers T. G. Rouffaer en C. van Wingerden (ternuwernood zichtbaar in hitte en damp). Links zijn de ijzerwerkers B. Bouman en H. v. d. Leer bezig met platen, die rond de mast gelast moeten worden.





# VEILIGHEID OP DE WEG

*We praten in ons blad veel over veiligheid. En, zoals het een bedrijfsblad betaamt, wordt dan gesproken over de veiligheid op het bedrijf. Terecht, want het blijkt steeds weer nodig, dat we met de neus op de feiten gedrukt worden. We raken zo vertrouwd met bepaalde werksituaties, dat we de gevaarlijke zijden ervan gemakkelijk kunnen veronachtzamen. Er treedt een soort blindheid op.*

*Hetzelfde verschijnsel doet zich voor op de weg. U weet, dat het verkeer dagelijks slachtoffers eist. En ook hier geldt, dat de meeste ongelukken gebeuren door menselijk falen. Hetzij door roekeloosheid, door bravuur, door overmatig gebruik van alcohol, door onoplettendheid, door nonchalance.... noem maar op. Het merendeel der ongevallen is een gevolg van menselijke fouten. Het leed, dat hieruit ontstaat, is niet te overzien.*

## Verbeter de wereld.....

Menselijk falen dus. En als we dit nu vastgesteld hebben, dan moeten we er ons niet toe bepalen om te zeggen, dat de mensen toch zo dom zijn. Die neiging hebben we altijd. „De mensen moesten dit en de mensen moesten dat”, zeggen we dan. We sluiten ons zelf bij voorbaat uit. „De mensen moesten niet zo'n haast hebben”, beweren we vlot, hoewel we zelf net zo hard meejakkeren. Wij zijn wel goed, maar de mensen deugen niet.

Nee, zó komen we er niet. Daar schieten we niets mee op. 't Moet juist andersom. 't Is veel beter om te onderzoeken, waar onze eigen (verkeers-)fouten liggen.

U zult niet van ons verwachten, dat we nu met verschillende ingewikkelde verkeerssituaties op de proppen komen met de vraag: wie heeft er nu voorrang? Dat ligt niet op onze weg en bovendien kunt U daarvoor veel beter in andere uitgaven terecht. 't Gaat ons

juist om de eenvoudige dingen.

We zullen zien, dat wij zelf lang niet altijd zonder verkeersfouten zijn. Ongeacht of we als wandelaar, fietser, bromfietser of automobilist aan het

verkeer deelnemen. We kunnen allemaal invloed uitoefenen op de verhoging van de verkeersveiligheid.

## Zebrapad

Verbeter de wereld, begin bij uzelf. Verhoog de verkeersveiligheid, geef zelf daartoe het voorbeeld. Ook als U doodgewoon wandelaar bent. Neem bijvoorbeeld het zebrapad, dat zich benedendijks tussen de dijktrap en onze kantine bevindt. Hoe dikwijls en door hoevelen wordt deze oversteekplaats niet achteloos genegeerd? Let in de stad eens op hoe dikwijls men door het rode voetgangerslicht wandelt. Er komt nergens verkeer aan, zo redeneert men dan, dus ik kan gevaarloos oversteken. Dat is natuurlijk op zo'n moment wel



Een voorbeeld voor hoe het beslist niet moet.



waar, maar er schuilt een groot gevaar in. Een indirect gevaar. U geeft een slecht voorbeeld. Kinderen zien U door het rode licht gaan. Wat U mag, mogen zij ook. Zij zullen U nadoen. U bent daarom het beginnetje van levensgrote gevaren. Het kleine is altijd het begin voor het grote. We mogen daarom het kleine niet veronachtzamen en moeten daadwerkelijk bijdragen aan de verkeersopvoeding.

### Fietsers maken het van eieren

Neem de fietsers van en naar het werk — van en naar school. Als automobilist kun je elke dag wel een paar fietsers doodrijden, omdat ze geen of te laat richting aangeven. Ze zien het zelf als een verkeerskleinigheid, dat er niet zo erg op aankomt. Maar o wee, het is zo gevaarlijk. De meeste automobilisten houden er al rekening mee, dat de fietser zijn hand niet uit zal steken. Voet bij de rem houden, want die fietser kon wel eens onverwacht linksaf slaan zonder eerst te kijken of hij wel linksaf kan.

Zo zijn er tal van kleinigheden, waar wij allemaal schuld aan hebben. Wijzen wij onze kinderen voldoende op het gevaar, dat hen op de weg bedreigt? Schieten we hierin als ouders niet tekort? We weten allemaal hoe de jeugd is. Dartel, onervaren, enthousiast en zo. 't Hoort bij hen. Zien vaak het gevaar niet. Vinden het niet belangrijk, dat hun achterlicht niet brandt. Zeggen wij wel eens tegen onze kinderen: laat staan die fiets, want het achterlicht is kapot. Zorg eerst dat het in orde komt of anders kun je gaan lopen?

De schoolgaande (of beter gezegd de schoolfietsende) jeugd maakt het met de fietsverlichting van eieren. Elke morgen kun je in de winterdag op een traject van luttele kilometers minimaal tien fietsers tegenkomen, die geheel zonder licht rijden. We hebben het voor U geturfd. Elke morgen minstens tien fietsen zonder licht. We turfden ze op Kievitsweg en Donckselaan. Kinderen de schuld? Ook natuurlijk, maar in veel grotere mate de ouders. Politie de schuld? Och, wat zegt U, als een agent een kind een bon geeft? Hij zou het eigenlijk moeten doen, maar zeg nou zelf. . . .

### Verkeersopvoeding

Nee, de grootste schuld ligt bij ons. 't Is heel goedkoop en gemakkelijk om direct met uitgestoken vinger de politie als de schuldige aan te wijzen. 't Is een afschuiven van verantwoordelijkheid. Wij geven als ouders te weinig verkeersopvoeding aan de kinderen. Een bekend euvel is bijvoorbeeld dit: Pietje (7 jaar) krijgt een fietsje voor zijn verjaardag. „Maar denk er om”, zegt moeder, „niet op de straat er mee. Op het trottoir



Na lang claxonneren bleek het vierde meisje bereid even opzij te gaan. (Beneden Rijnweg, Bolnes).

blijven”. Geen wonder dat de kinderen het normaal vinden om op het trottoir te fietsen!

Vertellen wij onze kinderen wel eens, dat ze geen sneeuwballen naar fietsers of auto's moeten gooien? Of moeten de onderwijzers dat maar doen? Natuurlijk, die ook. Maar *wij* in de eerste plaats. Wij, wij. Onze persoonlijke bijdrage aan de verkeersveiligheid moeten we vooropstellen. Pas als dat helemaal oké is, hebben we recht van spreken. Maar zolang het nog schering en inslag is, dat de kinderen met gammel materiaal op de weg verschijnen of fietsen bezitten, waaraan van alles ontbreekt, wel, dan lijkt het er nog niet op, dat we zelf al het mogelijke doen om de verkeersveiligheid te verhogen.

### De automobilist

Nu hebben we het nog niet over de automobilist gehad. Dat geval ligt ook moeilijker, want elke automobilist is een gediplomeerd verkeersdeskundige. Hij kent alle regels van het spel. En hij kent dus de gevaren, die overal

op de weg dreigen. We behoeven hem niets te vertellen.

Als de automobilist fouten maakt, dan is dat meestal niet te wijten aan ondeskundigheid, maar aan . . . het onbewust rijden. Aan het automatisch rijden zonder met de hersens er bij te zijn. De automobilist rijdt te vaak met zijn gedachten reeds bij zijn reisdoel. Dat moet niet. Dat reisdoel komt straks pas. Het moment van rijden, daar behoren zijn gedachten te zijn. Bewust rijden! Want rijden is geen ontspanning meer, maar . . . werk! Werk dat de volle aandacht opeist.

### Kalm aan, mensen

We gaan met vakantie. De tijd, waarin het ongevallencijfer een piek bereikt. Overvolle wegen zorgen voor vergroting van het gevaar.

We gaan met vakantie, maar we willen graag weer heelhuids en zonder schade thuiskomen. Laten we het maar kalm aan doen en door ons verkeersgedrag een voorbeeld zijn voor anderen. En voor onze kinderen.

We moeten doordrongen zijn van het belang van verkeersopvoeding. Opdat deze situaties steeds minder voor zullen komen.



**Zelfs collega Geutjes zag er tegen op....**

**Anti**lipcursus

op de

lipbaan

bij Ypenburg



Ook Z.K.H. Prins Claus behoorde (in 1969) tot degenen, die een anti-slipcursus volgden.

„Moet ik daarop autorijden?“, dacht J. G. Geutjes, „de zenuwen...“. Hij stond aan de rand van de K.N.A.C.-slipbaan bij Ypenburg. Zeepvlokken, glucose en olie, aangevuld met sproeiend water boden een aanblik, die zelfs onze bedrijfsleider werfzaken de naaste toekomst met gemengde gevoelens tegemoet deed zien. En de heer Geutjes, judo-er 2e Dan, karate-beoefenaar, waterpolospeler en wat niet al, is toch geen kinderachtig jochie...

„Moet ik daarop autorijden? De zenuwen...“

Hij had echter A gezegd en moest nu ook B zeggen. Waarom had hij A gezegd? Wel, neem nu de afgelopen winter. De winter begon vroeg. In oktober al. Hij eindigde laat. Eind maart pas. Gedurende die periode kreeg het verkeer alle beroerdigheden te verwerken, die je maar bedenken kunt. Het ergste van alles was de gladheid. Telkens weer sneeuwde ijzelden en hagelde het. En als het geregend had kwam een pittig vorstje de wegen weer tot een ijsbaan maken. Op een gegeven moment raakte zelfs de voorraad wegenszout totaal uitgeput en onze anders zo nijvere wegbestrooiers moesten lijdelijk toezien hoe... de autowrakken zich opstapelden. En dat nu verdroot de heer Geutjes zeer. Niet zo zeer vervulde hem meelij met de bezitters van de verongelukte auto's dan wel de angst voor het verlies voor de eigen kar. Menselijk, nietwaar?

Hij belde dus 070-184130, welk getal hem mondeling verbond met de K.N.A.C. in Den Haag. En bij die gelegenheid was het, dat hij A zei. Met andere woorden: hij gaf zich tegen betaling van f 115,— op voor een antislipcursus.

Het B zeggen gebeurde pas drie maanden later, want de K.N.A.C. had een lange wachtlijst. 't Werd 18 maart 1970. In de prille morgenuren van die snipper-woensdag, te 8.30 uur stond hij beteuterd de spekgladde baan te bekijken. De grootste slipbaan van Europa, volgens mensen

die het weten kunnen. 't Is een stuk van de oude Rijksweg Den Haag-Rotterdam. Ongeveer  $\frac{3}{4}$  km lang. De baan is voorzien van een 230 meter lange S-bocht, vermoedelijk een afkorting voor Sidder-bocht. Er waren nog vier cursisten. De ontvangst door de instructeurs, de heren De Haan en Poot, was, compleet met een stevige kop koffie, voortreffelijk en allerhartelijkst. Dat nam al veel van de Geutjes-zorgen weg. In de loop van de dag verdwenen ze helemaal, omdat het allemaal hard mee bleek te vallen. De inleiding werd gevormd door een uurtje theorie. Dat uurtje was voldoende om de vijf kandidaten nagenoeg een minderwaardigheidscomplex te bezorgen op het gebied van de autorijkunst. Desondanks werden ze vertrouwd gemaakt met de mechanische krachten, die inwerken op een rijdende auto. Aandrijf-, rem en vele andere krachten, die vooral op gladde wegen, iedere auto op de meest onverwachte momenten kunnen doen slippen.

De kandidaten keken er gek van op te vernemen, dat de meeste ongevallen door slippen juist niet tijdens de winter plaatsvinden. Oorzaak hiervan is, dat men in de winter op gladheid ingesteld is. Men houdt er rekening mee. Buiten de gladde periode dreigt echter ook het slipgevaar. Olie-laagje op de weg, laagje slib na een droge periode, tramrails, wind, het zijn allemaal factoren, die „slipbevorderend werken". Vooral de regen is een vaak veronachtzaamde vijand. Met hoge snelheid in de regen rijden is levensgevaarlijk.

Volgepropt met antislipkennis ging men naar de slipbaan in de speciale instructie-auto's. Mijnheer Geutjes mocht eerst sturen naast de instructeur, een andere kandidaat kroop achterin. Eerst een aanloop en toen met een gangetje van  $\pm 40$  km de S-bocht in. Prompt tolde de Renault drie-maal in de rondte en kwam krakend tot stilstand op de vluchtstrook. Zuurzoet liet Mijnheer Geutjes het gelach

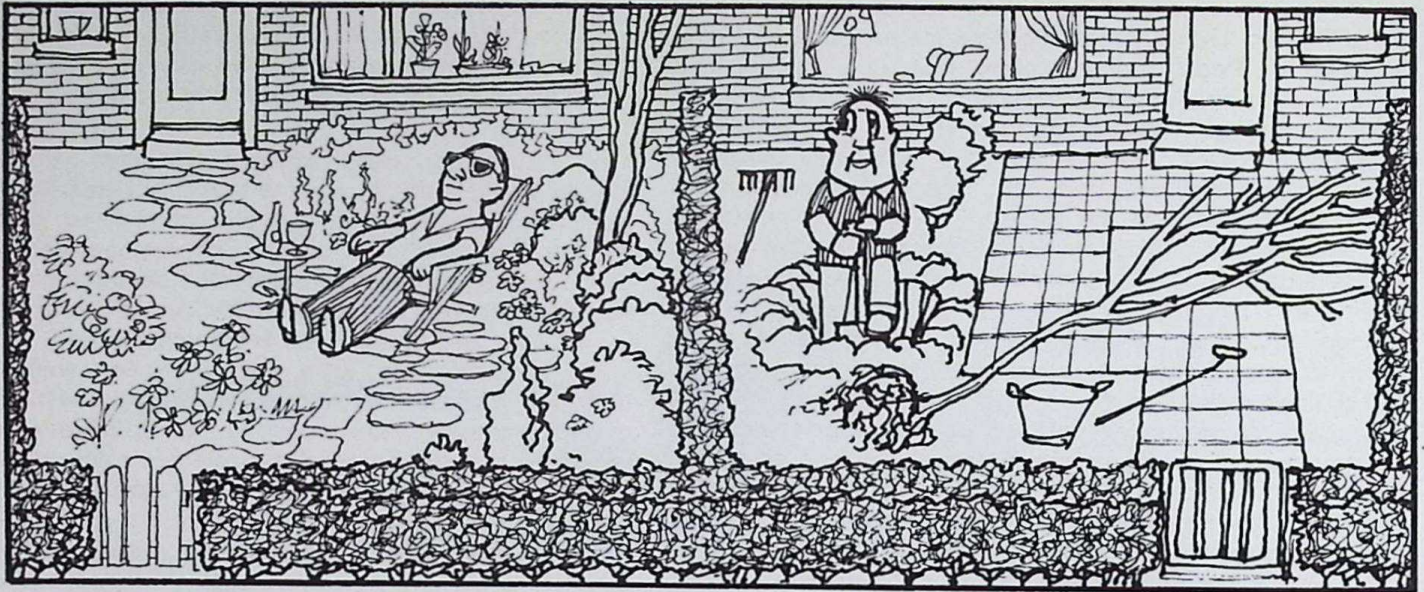
van de man achterin over zich heen gaan. Maar na zo'n acht toertjes, telkens gecorrigeerd door de instructeur, ging het al stukken beter. Toen mocht de mede-cursist het proberen, de lachebek. Hij sloeg alle records. Hij liet de wagen zo hard in 't rond tollen, dat hij zelfs over de vluchtstrook heen in de modder belandde. Met vereende krachten moest de wagen weer op de weg gebracht worden.

Heel de morgen werd zoekgebracht met herhaalde pogingen om de S-bocht door te komen en waarachtig, tegen twaalfen was het zover dat alle kandidaten zonder problemen de Sidderbocht namen. Ook wanneer de instructeur op de meest onverwachte momenten de wagen liet slippen. Na de pauze van  $1\frac{1}{2}$  uur werd de cursus voortgezet, maar nu in een wagen met voorwielaandrijving in plaats van achterwielaandrijving. Zo'n wagen reageert weer heel anders. Aanvankelijk begon dan ook weer hetzelfde getol als in de morgenuren, maar nu kreeg men de materie veel sneller onder de knie. En om 4 uur was het zover, dat alle cursisten met hun eigen wagen de S-bocht in mochten. Om half vijf was de cursus beëindigd en alle anti-slippers moesten erkennen, dat ze eigenlijk voor niets in de rats gezeten hadden. Het parcours is in alle opzichten veilig. Bij tandartsen zie je in de wachtkamer wel eens een bordje hangen met „De mens lijdt het meest van de zorgen die hij vreest". Dat geldt ook voor die onsympathiek uitziende slipbaan. Ook waren de cursisten het er over eens, dat ze veel geleerd hadden en dat eigenlijk iedere automobilist zo'n slipcursus zou moeten volgen. 't Kost één dag + f 115,—. Daar staat tegenover, dat, als je er één keertje in slaagt om een slip te corrigeren, je dat geld en die moeite er weer dubbel en dwars uit hebt.

**K.N.A.C., Den Haag - telefoon 070 - 184130. Toe maar!**

Als een tol in de rondte . . . .





# WARE VERHALEN OVER MIJN TUINTJE

'k Ben gek op mijn tuintje. Dat is vermoedelijk de reden, dat mijn tuintje nooit echt mooi is. 'k Blijf maar aan 't veranderen en verpoten, zodat ik eigenlijk nooit eens een afgerond geheel krijg.

„Je rommelt te veel”, zegt mijn vrouw dan, maar 't kan me niet schelen, wat ze zegt. 'k Heb er lol in en met al mijn gerommel leer ik veel bloemen en planten kennen en... het vele werk, dat ik er zo aan heb, geeft me een prettige afleiding.

Ik voel me ook heel wat mans in mijn tuintje. Ik voel me dan echt een kerel. Een vent, die tegen een stootje kan. Ik pak mijn schrepel met het air van „vandaag deze bunder maar eens pakken” en ik spuug dan achteloos in mijn handen. De dracht van een blauwe overall (jazeker, ik heb een blauwe overall) draagt daar veel toe bij. Het maakt me hoekiger, bonkiger, mannelijker. Bij voorkeur snoer ik er nog zo'n bruine, leren riem om, waartussen ik dan bijv. een pootmes stop om het geheel een vakkundiger aanzien te geven.

Mijn buurman is minder stoer dan ik. Wel is zijn tuintje steeds mooier dan het mijne. Eerlijk gezegd kan ik dat niet best uitstaan, maar ik heb er mee leren leven. Ons uitgangspunt is tenslotte gelijk: de tuin moet plezier opleveren, op welke manier dan ook. De buurvrouw lacht me altijd uit. „Wat ben je nou in vredesnaam weer aan 't sjouwen?” zegt ze dan. Dan

overbluf ik haar gewoon door vlot te liegen, dat ik wat sulfatanis aan de grond toevoeg teneinde de hyperica-planten en de vulgaris horizontalis mollica wat op te pepen. Ze trekt dan een gezicht, waarop ze duidelijk af laat lezen, dat ze maar niet kan begrijpen, dat ik nog steeds los rondloop. In een blauwe overall uiteraard. Grote werken pakken mijn buurman en ik altijd gezamenlijk aan. Onze tuintjes grenzen aan elkaar en dan heb je wel eens gemeenschappelijke belangen. Hoewel mijn buurman tot mijn grote ergernis vakkundiger is dan ik, kan ik het toch niet nalaten om in zulke gevallen de leiding in handen te nemen. In de loop van het werk raak ik het dan automatisch weer kwijt. Maar het begin is voor mij. Als ik eenmaal die leren riem omgegord heb is er geen houwen meer aan. Dan krijg ik de neiging om allereerst een bord te schilderen met de openbare mededeling: werk in uitvoering. En dan wil ik met doelbewuste gebaren mijn personeel aan 't werk zetten. „Te 9.30 uur moeten wij koffie”, zeg ik dan tegen de buurvrouw, „en te 11.30 uur een citroentje. Op de tuin brengen natuurlijk!” Dan zegt ze, dat ik me niet moet verbeelden, dat ze voor me gaat draven, dat ik mijn eigen vrouw maar moet commanderen, dat ik dat niet durf en dat ik mijn vulgaris horizontalis mollica wel eens op mag pepen in dat idiote tuintje van me.

Zo beginnen onze grote werken doorgaans. Vorig jaar besloten we om de heg, die de scheidslijn tussen onze tuintjes vormde, te vervangen door een laag muurtje. „Ruw metselwerk” zei ik als initiatiefnemer tegen de buurman, „dat is artistiek”. Aangezien ik geen flauw benul had hoe je een muurtje moest metselen en aangezien ik voor de buurman en vooral voor de buurvrouw niet voor achterlijk versleten wilde worden, heb ik stiekum aan mijnheer Leeflang om inlichtingen gevraagd. Twee schoppen zand, schop cement, roeren... maar eerst geultje graven voor funderinkje. We kwamen die eerste zaterdag niet ver. Hebt U wel eens een oude heg uit de grond gehaald? Nee? Houwen zo dan. Uw streven is er toch op gericht om te zijner tijd van Uw pensioen te genieten, nietwaar? Wij waren in ieder geval geradbraakt toen de heg er uit lag.

De week daarop hebben we het muurtje gemaakt. Prachtig karwei. We klodderden dat het een lieve lust was. Tegen het eind van de dag was het wankel bouwwerk gereed en we konden ons niet indenken, dat die blubbertroep de volgende dag hard zou zijn. We hielden dan ook ons hart vast als er een spreekwoord op het muurtje ging zitten, maar 't zaakje viel niet om en het werd keihard. En trots dat we waren. Pijnlijk was het alleen toen de buurvrouw van mijn buurvrouw (twee ver dus) informeerde of we dat muurtje nou werkelijk mooier vonden dan die heg...

Dit jaar hadden we weer een groot werk in onze gedachten. Ik was weer, als altijd, de uitdenker van de grote plannen. „Henk”, sprak ik, „wij moeten de grond gaan verbeteren.” Ik had met grote beslistheid gesproken, zodat tegenspraak belachelijk geweest zou zijn. Henk zei dan ook met bedeesde stem: ja.

We bestelden elk 2 m<sup>2</sup> tuingrond bij een niet nader te noemen tuinder en namen allebei een snippermiddag. De tuinder beloofde dat de 4 m<sup>2</sup> grond om twaalf uur op het trottoir voor ons huis zou liggen, zodat we tijdig met het naar achter kruien konden beginnen.

We verheugden ons op het karwei en ik zag me al stoer zware vrachten grond wegkruien. Met mijn blauwe overall aan. Met riem en pootmes. Hoe groot was onze gezamenlijke teleurstelling toen we bij thuiskomst ontdekten, dat de grond nog niet voor de deur lag. Nou ja, eerst maar even eten, 't zal zo wel komen.

Maar 't kwam niet. Om één uur nog geen grond. Wij belden op. „O, mijn man is er niet. 'k Weet er niet van. Hij kan zo thuis komen.” We wachtten weer een half uur en besloten toen om naar de tuinder toe te gaan.

Hij stond op zijn tuin, toen wij spinijdig daar aankwamen. „Waar blijft onze grond?” „Grond? O ja, jullie hebben grond besteld. Nou, ik heb alleen dat maar.” Hij wees naar een armzalig, miezerig hoopje zwarte grond dat hoogstens voldoende was voor het vullen van een bloembak, mits niet te groot.

„Maar man, wat hebben we daar nu aan, we moeten 4 m<sup>2</sup> hebben.” „Ja, hoor eens hier, 'k vind het rot voor jullie, maar 'k heb ook niet meer gekregen van mijn leverancier...”

„Had U dan niet kunnen bellen, mijnheer”, zei buurman verontwaardigd. „Nu hebben we allebei voor niks vakantie opgenomen” en woest gingen we naar huis. Van narigheid zijn we maar weer naar kantoor gegaan.

Ik wilde wraak nemen. U kent reeds het verschil in geardheid tussen mij en mijn buurman en derhalve zal het U niet verwonderen, dat het voorstel tot wraakneming van mij kwam. Maar buurman ging er mee accoord en zo stuurden wij een rekening naar de tuinder met de volgende inhoud:

Ridderkerk, 6 juni 1969

Voor het bederven van twee	
vakantiemiddagen, totaal	
2 x 4½ u. = 9 u. à f 6,—	f 54,—
Smartegeld	f 25,—
Telefoonkosten	f 1,—

Totaal f 80.—

Verzoeken overmaking op giro no. 273854.

Hoogachtend,

Onder dat „hoogachtend”, wat we geen van beiden meenden, hebben we allebei onze handtekening gezet en zo ging de rekening weg. Alleen maar om de man extra duidelijk onder zijn neus te wrijven, wat hij ons aangedaan had.

Hiermee zou het verhaal uit kunnen zijn maar het had een onverwacht vervolg. Na een week (we waren de geschiedenis al vergeten) betaalde de tuinder! We kregen een keurig girootje met de mededeling: ter voldoening van Uw rekening van 6 juni 1969. We waren totaal verrast. Wie rekent daar nou op? 't Gelach was niet van de lucht.

Wat nu te doen? „Nou kun je een nieuwe vulgaris horizontalis mollica kopen”, sardede buurvrouw, maar de buurman had een beter voorstel. We wilden dat geld niet hebben natuurlijk en daarom stuurden we hem het volgende briefje:

„We hebben grote waardering voor Uw sportiviteit. Het bedrag hebben we heden weer op uw giro teruggestort.

We verzoeken U de helft ervan te bestemmen voor een liefdadig doel.”

Hoogachtend,

Weer zetten we allebei onze handtekening onder het woord „hoogachtend”, wat we ditmaal van harte meenden.

**H**ET SCHIP moet eerst nog compenseren." Dat is een uitdrukking, geachte Boelenieuwslezers, die op ons bedrijfskantoor regelmatig te horen is. Misschien hebt U dit zinnetje ook wel eens gehoord en U dan afgevraagd: wat is dat toch, dat compenseren?

We zullen proberen het U zo eenvoudig mogelijk uit te leggen. U weet, een schip vaart op kompas. Daarmee kan de koers bepaald worden. De kompasnaald wijst altijd, tengevolge van het aardmagnetisme, naar een vast punt. Dat is het houvast van de zeeman.

Dat kompas is echter gemakkelijk te beïnvloeden. Komen we met een magneet in zijn buurt, dan richt de naald zich naar die magneet, omdat de nabije aantrekkingskracht dan sterker is dan het aardmagnetisme. Alle magnetische voorwerpen worden daarom ook uit de buurt van het kompas gehouden.

Het vervelende is echter, dat een stalen schip . . . ook magnetisch is en derhalve het kompas beïnvloedt. Het kompas wijkt af! Dat moet natuurlijk ongedaan gemaakt worden. De kompasafwijking

moet . . . juist, gecompenseerd worden. Twee vragen rijzen nu. Allereerst deze: Hoe komt het, dat een schip magnetisch is? U weet misschien, dat, als je een stukje ijzer op een magneet legt, dit stukje ijzer op de duur ook magnetisch wordt. Magnetisme dringt zich aan omringend materiaal op. Ook het aardmagnetisme doet dat. De bouw van een groot schip duurt vele maanden. Al die tijd ligt die onbeweeglijke staal massa daar en langzaam maar zeker doet de invloed van het aardmagnetisme zich gelden. Met een duur woord heet dat: inductie.

Een gedeelte van het zo ontstane aardmagnetisme is blijvend van aard (permanent magnetisme), een ander gedeelte is van tijdelijke aard (remanent magnetisme).

Het schip wordt als het ware zelf een soort magneet met een noord- en een zuidpool. Op welke plaats van het schip die noord- en zuidpool komen, hangt af van de richting waarin het schip tijdens de bouw lag. Het tijdelijke magnetisme of het remanente magnetisme

van het schip verdwijnt o.a. door het schip na de tewaterlating niet in dezelfde richting te meren als in de richting tijdens de bouw. Vele oud-Potmedewerkers zullen zich nog wel herinneren, dat dit bij Pot altijd gedaan werd. Schip tewater — andersom afmeren. De rest van het tijdelijke magnetisme verdwijnt op de duur door het stampen en trillen van het schip, als het in bedrijf gaat

Maar we zitten nog opgescheept met het blijvende scheepsmagnetisme of het permanente magnetisme. En nu komen we aan de tweede vraag: wat doen we met het permanente magnetisme? Het antwoord is eenvoudig: niets. Wel moet gezorgd worden, dat het kompas zodanig bijgesteld wordt, dat het als het ware rekening houdt met het scheepsmagnetisme. Dat heet compenseren. En het gebeurt in de Waalhaven te Rotterdam aan de kompaspaal.

Aan die paal is niets bijzonders te zien. 't Is een grote ronde ducdalf midden in de haven. Het te compenseren schip wordt tegen de paal gelegd en door een sleepboot rondgedraaid. De positie van

# IN DE WAALHAVEN STAAT



Foto links:

de coaster „Breeveld" nadert direct na de reparatie aan ons bedrijf, de kompaspaal. Een roeler staat gereed om vast te maken.

Foto rechts:

Hier ziet u kompassteller A. Bruyn metingen verrichten, terwijl de havenloods A. C. v. Dam het schip langzaam rond de paal laat draaien.

Foto daaronder:

Afwijkingen (deviaties) aan het kompas worden zorgvuldig genoteerd en later vastgelegd in de z.g.n. deviatietabel.

Foto geheel rechts:

De meerdraad staat op een katrol, zodat het schip langzaam om de paal kan draaien.

deze kompaspaal is nauwkeurig bekend en in de kaart aangegeven, waardoor het mogelijk wordt de magnetische richtingen van ver verwijderde punten, die duidelijk vanaf de kompaspaal zichtbaar zijn, vast te leggen. Enkele bekende punten, die hiertoe vaak gebruikt worden, zijn o.a. de Euromast en het Flatgebouw Zuid.

Een voorbeeld. De magnetische richting kompaspaal-Euromast bedraagt 43 graden. Peilt men op het scheepskompas de Euromast op 40 graden, dan betekent dat, dat het scheepsmagnetisme een afwijking veroorzaakt heeft van 3 graden. De technicus, die belast is met het compenseren van het kompas, kan nu door toevoeging van compensatiemateriaal (permanente magneten en stukjes weekijzer) het verschil in graden opheffen. Het schip wordt geheel rondgedraaid en op gelijkelijk verdeelde punten aan de horizon gepeild. Zo worden alle afwijkingen, die men dan constateert, ongedaan gemaakt. De geringe afwijkingen, die niet gecompenseerd konden worden, worden vastgelegd in een tabel, de z.g.n.

deviatietabel. Die krijgt het schip mee op reis. En het heeft dan de zekerheid, dat het, dank zij het gecompenseerde kompas, feilloos op het reisdoel af zal stevenen.

Is zo'n schip na het compenseren nu voorgoed van deze kompaszorgen af? Nee, dat is ze niet. Want het scheepsmagnetisme kan wijzigingen ondergaan, waardoor het kompas weer afwijkingen kan gaan vertonen. Wijzigingen in het scheepsmagnetisme kunnen veroorzaakt worden door:

- reparaties en verbouwingen o.a. verlengingen
- aan de grond lopen en stoten
- blikseminslag
- veranderingen b.v. het wegnemen van een laadboom
- bikken en lassen, vooral in de nabijheid van het kompas.

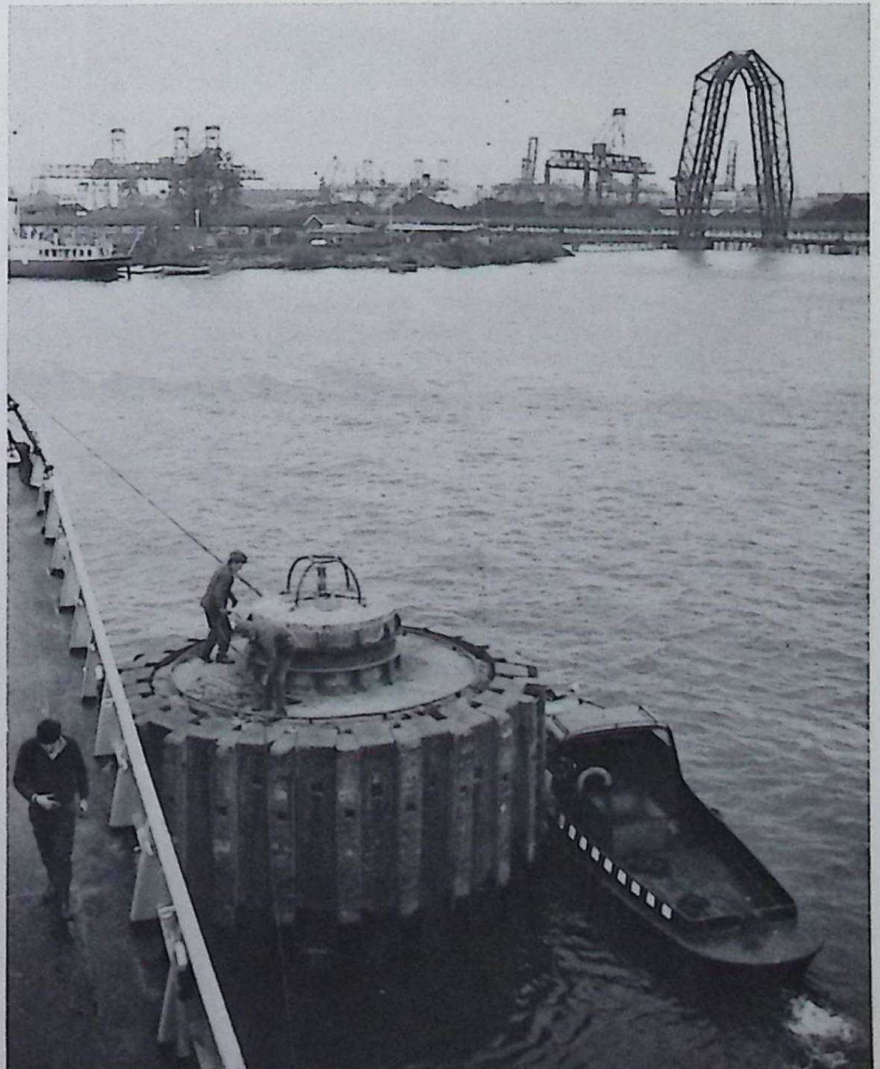
Uit deze opsomming kunt U concluderen, dat de kompaspaal een grote klanten-

kring heeft. Per jaar kan de paal wel op zo'n 500 à 600 klanten rekenen. Dat zijn hoofdzakelijk kleinere schepen, want de grote compenseren op zee. Vaste merktekens aan de kust dienen daar als basis voor de peilingen.

Niet alleen Rotterdam heeft een kompaspaal. Ook Amsterdam, Scheveningen en Vlissingen bezitten er eentje. 't Behoort bij de havenservice en is dan ook gemeentelijk eigendom. De technische kant van de zaak, het compenseren, wordt echter verzorgd door het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut, oftewel, de weermakers.

De kompasstellers van het K.N.M.I. dragen de verantwoording voor een goed werkend kompas. Hun aandeel in de scheepvaart betreft een belangrijke „scheepszenuw”. En een stoornis in deze zenuw kan funeste gevolgen hebben. Dat staat als een kompaspaal boven water! Onze dank tenslotte aan de heer Brautigam van het K.N.M.I. en aan onze eigen heer Van der Wal voor alle inlichtingen die zij ons over dit onderwerp hebben verstrekt.

# 'N BELANGRIJKE PAAL



Op 2 mei 1970 jubileerde Siem Heiden, voorman ketelmaker. Op de gebruikelijke wijze vond de huldiging plaats en de ere-medaille werd door loco-burgemeester C. J. v. d. Berg in de directiekamer uitgereikt.

Er zijn twee dingen waarover onze jubilaris verhalen kan vertellen. Dat is in de eerste plaats het werk. Vooral de veranderingen die het ambacht ketelmaker in de loop der jaren onderging is een onderwerp, dat ruime gesprekstof biedt. Termen als „vroeger alles met het handje geklonken” en „de Jokra-ketels hebben we helemaal zelf gemaakt” verraden dan de onderdrukte trots, die elke rechtgeaarde vakman voor zijn werk heeft.

Er is nog een ander gebied waarop voorman Heiden zijn mannetje staat. Sjoelen!

Dit huiselijk spel is op het gebied van wedstrijdsport nooit buitenshuis gekomen, met uitzondering van bazars. Daar staat meestal wel de sjoelbak opgesteld om gooilustigen te verleiden tegen de som van een kwartje naar een hoge score te reiken.



Bij de jubilaris thuis reikte de heer G. J. Boele de gouden horlogeband uit.

## 40-JARIG JUBILEUM S. HEIDEN



„Die één nog, Siem.”

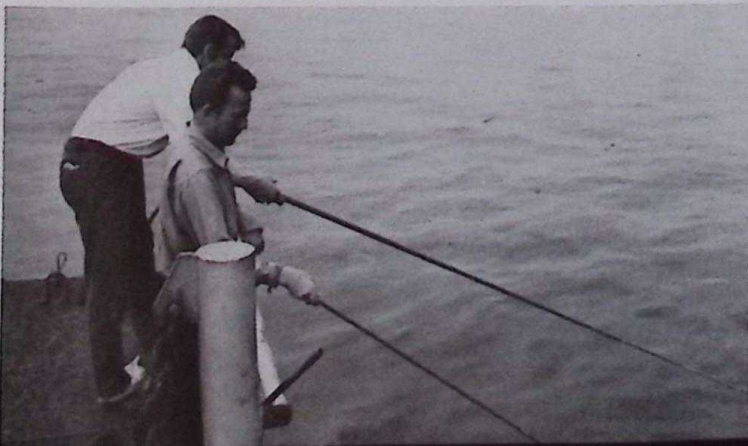
Onze ketelmaker heeft een ongelofelijke trefzekerheid met de schijven. Hij stond daarvoor vroeger bekend, toen bazars nog schering en inslag waren. Op elke bazar verscheen Heiden, probeerde de bak, gooide een hoge serie en verdween. De volgende dag kwam hij weer om te zien of „hogere gooiers” hem er afgemikt hadden. Zo ja, dan verbeterde hij zijn serie. Hij won nagenoeg alles. De organisatoren voeren er wel bij, want de prikkel om Heiden te overtroeven was groot.

Zijn vrouw kan er ook een houtje van en vindt het een leuk spel. Trouwens, de karrevrachten prijzen, die haar man in de loop der jaren vergaarde, waren ook niet te versmaden. Op sjoelavondjes (vroeger veelvuldiger dan nu) heeft ze het grootste plezier en plaagt haar man met zijn gewoontegebaar bij het sjoelen. Als het een beetje tegenzit, zegt hij steevast tû, tû, tû, tû, om vervolgens te voelen of zijn neus nog op zijn plaats zit!

## Kunt U nog hengelen? Hengel dan mee!

Evenals vorig jaar organiseert onze hengelsportvereniging weer een hengelwedstrijd voor Boele-personeel op ons werfterrein.

Op woensdag 29 juli van 19.00—21.00 uur vindt deze wedstrijd plaats. De eerste van vorig jaar was een succes en de vraag naar een herhaling was groot. Men hoopt, dat de deelname niet beperkt zal blijven tot de geroutineerde hengelaars, want dat is juist niet de bedoeling. Ook de gelegenheidshengelaars uit alle geledingen van ons personeel, van beiderlei kunne, zijn sterk verbeide deelnemers.



Het bedrijf heeft als hoofdprijs beschikbaar gesteld een complete werphengel.

Daarnaast zijn er nog tal van andere leuke prijzen, ja, er is op elke drie deelnemers een prijs.

*Dit zijn de wedstrijdvoorwaarden:*

- Er wordt gestart bij de scheepsbouwloods om 19.00 uur.
- Er zijn geen toegewezen plaatsen — U kunt gaan en staan waar U wilt.
- Er mag met de gewone hengel zowel als met de werphengel gevist worden.
- Er wordt gevist met één haak.
- Alleen bovenmaatse vis telt mee — het aantal grammen bepaalt de uitslag.
- het aas is naar keuze.
- Om 21.00 uur vis inleveren bij het bestuur in de scheepsbouwloods.

Er zijn dus geen onoverkomelijke bezwaren om mee te doen. Geen hengel? Leen er eentje voor een keer. Misschien wordt U wel hengelenhousiast.

Plasticzakken voor de massa's vis, die U misschien zult vangen, worden in de scheepsbouwloods uitgereikt. Dames en heren, goede vangst en prettige avond.



## Onderaannemers versloegen assistenten in een bijzonder goed voetbalgevecht



Het zo fel begeerde trofee in de classificeerstraatstraat.

Zo pal na het veroveren van de Europacup door ons bloedeigen Feijen-oord vinden we niet gauw meer iets goed. Na zo'n wedstrijd, waarin voetbalgenietingen elkaar in razend tempo opvolgen, verbleken alle overige wedstrijden.

En toch, waarde lezers, U hebt in het Boele-stadion langs het Bolnesser Dijkje,

hoe... afijn, laat ons bij het begin beginnen.

Bij voetbal is dat gewoonlijk de aftrap, voorafgegaan door een triomfantelijk fluitsignaal. Niet van Lou van Ravens, noch van Jo Huizer, maar van niemand minder dan Van Hilst. Hij ontpopte zich als een uitstekend arbiter, die de vrije schoppen gelijkelijk tussen de strijdende partijen verdeelde.

tig achterwerk in de richting van zijn tegenstander draaide waardoor deze tientallen meters om moest lopen om de bal te bemachtigen. Net voor rust zorgde Hans de Jong voor de gelijkmaker. Zijn prachtig schot zeilde over het hoofd van ene Pieterse van een zekere firma v. Eijk in het net. „Stommerd” schreeuwde een zekere heer Van Eijk tegen ene Pieterse.

Na rust veranderde het wedstrijdbeeld. Keeper Ardon kreeg volop werk, omdat de onderaannemers beleefd doch beslist de lakens gingen uitdelen. Pijnlijk, maar 't was niet anders. Reeds na een kwartiertje zei een onderaannemer vriendelijk „Pardon, Ardon!” en het was 2—1. 't Spelpeil bleef hoog. Het duo v. d. Wal—Oerlemans (technisch



een grandioze wedstrijd gemist. U hebt, verwende Moulijnvereerders, onze assistenten niet gezien in een boeiend treffen. U hebt, volhardende hand-in-hand zingers, een weergaloos duel tegen de onderaannemers gemist. U moet het nu, trouwe kuipbezoekers, stellen met deze regels, die slechts gebrekkig kunnen vertellen hoe groots, hoe geraffineerd,

De eerste helft was duidelijk voor de assistenten. Aangemoedigd door een twintig-koppige menigte werd een constante druk op de onderaannemers uitgeoefend en zo hoort het ook. Dat desondanks een achterstand van 1—0 ontstond, was zwaar tegen de arbeids- en voetbalverhouding. 't Was te danken aan Janus de Bruin, die zijn mach-

ingenieus voetbal) bleek de motor van het elftal te zijn, hoewel een revisie niet overbodig lijkt. Coach De Jong stuurde om de tien minuten nieuwe spelers het veld in, wat sterk aan ijshockey deed denken.

De menigte langs de lijn leefde intens mee. Wat te denken van een veiligheidsinspecteur, die aanwijzingen schreeuwde als „onderuit die man — vloeren” en die bij elk fluitsignaal „kanniet” of „weer fout man” riep?

Na ongeveer tien minuten lag de puck, sorry, de bal andermaal in het assistentennet na een misverstand tussen Van Hamersveld en Toet. „Ben je nou helemaal betoeterd”, schold Groenhof tegen laatstgenoemde, maar dat kwam te laat. 't Was 3—1 en daarbij lieten de onderaannemers het, uit angst voor zakelijke consequenties.

De fraaie cup, vervaardigd uit, in en tijdens resp. stalen pijp, koperslagerij en schafttijd, was gevuld met prachtige, in de buurt gejatte takken en is thans te bezichtigen in de classificeerstraatstraat, alwaar hij op een voordelige plaats aan een pijp is vastgelast.

### ONDERLING TOERNOOI 11 april 1970

Het voetbalseizoen werd voor de „onderlingen” traditiegetrouw met een toernooi geopend. Het eindresultaat was:

1 Scheepsbouw, 2 Machinefabriek, 3 Administratie, 4 Lasloods, 5 Combinatie, 6 Koperslagerij.





# JAN VELDHUIZEN

## mini-molenbouwer

AAN DE Boezemkade no. 31 woont Jan Veldhuizen, sinds kort gepensionerd ijzerwerker. Hij woont daar met vrouw en zoon en laat aan de willekeurige bezoeker weinig twijfel over zijn precieze aard. Zoals hij zelf is, verzorgd en nauwkeurig, zo is zijn werk, zo is zijn omgeving. Het tuintje voor het huis is correct geschrepeld en geharkt en in het bijkeukentje, tevens zijn werkplaatsje, liggen materiaal en gereedschap keurig gerangschikt. Alles op zijn plaats, gebundeld en gesorteerd. Het is dit werkplaatsje, dat ons als doelwit voor ogen stond. Want Jan Veldhuizen, na ruim 30 dienstjaren aan pensionering toe, is nu eenmaal geen stilzitter. „Dat is niet goed voor een mens ook”, redeneert hij, „stilstand is achteruitgang”. Daarom is hij altijd aan het „rommelen”. Enkele jaren geleden zag hij bij een kennis een eigengebouwd molentje en dat trof bijzonder zijn hart. Dat was mooi werk, zo'n molentje. Helemaal zelf maken. Hoop prutswerk. Veel geduldwerk en vooral... secuur werk.

Het liet hem niet meer los en zo kwam hij er toe om molentjes te gaan bouwen. Hij tikte een tekening op de kop en sloeg aan de arbeid. Tekening lezen is voor hem geen probleem. Wel hoe een molen binnenin eigenlijk in elkaar zit en daarom toog Veldhuizen vele malen naar de molens te Kinderdijk om daar wijsheid op te doen. Er staat een molen, die voor twee kwartjes bezichtigd kan worden. Voor dat geld zat hij dan een paar uur boven in de molen te bestuderen, hoe de vork in de steel, of liever, hoe de wieken in de molen zaten. Een mini-molenbouwer kan van alles gebruiken. Stukjes afvalhout zijn voor hem de bouwstenen. In een vieze sloot zag hij eens een oud verroest fietswiel liggen. Hij nam het mee naar huis om twee redenen: Afval hoort niet in een sloot, dat is punt één. Punt twee was dat hij het wielasje er uit haalde en daar lopen nu zijn molenwieken op! Van molen 1968. Want dat was het bouwjaar van zijn eerste molen. In 1969 begon hij aan bouwno. 2, een wat grotere uitgave. Ook de bouw van

deze molen nam een jaar in beslag. „Tussen neus en lippen door natuurlijk”, vertelde onze molenist, „want als het erg koud is, of als 't erg warm is, of als ik eens geen zin heb, dan doe ik er niks aan. Hoeveel uren ik in één molen heb zitten, weet ik dan ook niet. Maar 't zijn er wel een paar...!” De molenwieken zijn gemaakt uit plaatjes aluminium die geheel uitgeboord, gehakt en gevijld moesten worden. De wieken zijn niet recht toe, recht aan, maar er zit, net als bij de originele wieken, een slag in voor de windvang. De kap en het overige houtwerk is van afvalstukjes teakhout. Het maken van de kap is een moeilijk en secuur karwei. Via mallen en veel beitel- en schuurwerk moet de vorm komen, waarna het massieve blok hout uitgehold moet worden om toegang te verschaffen voor het mechanisme, met name... het fietsasje.

Molen 1969, bouwno. 2, kreeg de naam „Windlust”. Het is een sieraad voor het oog. Een prachtig stukje huisvlijt, waarvoor we de grootste bewondering heb-





bereidden ze hem een leuk afscheid. Toespraakjes van de heren Grinwis, Nugteren en v. d. Ven gingen gepaard met het aanbieden van afscheidscadeautjes waaronder... een schemerlamp in de vorm van een molen. Adriaan Oostenrijk maakte op een oud schoolbord een kleurtekening en een Boele-vlag, completeerde de „receptieruimte”.

Ruim dertig jaar werkte Jan Veldhuizen bij Boele. De eerste dagen na zijn indiensttreding had hij dat voor onmogelijk gehouden. Na 15 jaar dienst bij J. & K. Smit en enkele andere bazen kwam hij bij Boele terecht. „En”, zei baas Hofland, „ben jij Veldhuizen van Krimpen a. d. Lek? Ken jij afschrijven?”

„Nou, ik heb zoveel jaar afgeschreven bij...”

„O, stop maar, dan ken je mooi ijs gaan hakken op de helling”.

Zo begon het. 's Avonds thuisgekomen bij zijn vrouw, zei Jan tegen haar: „Daar blijf ik niet lang. Daar hou ik het geen veertien dagen uit!”

„Tja, 't is anders gelopen, hè? 'k Had er toen geen erg in, dat ijs nog wel eens gaat smelten ook. Er kwamen betere tijden. Zodoende!” Zodoende bleef hij bij ons tot aan zijn pensioen. En met zijn vrije tijd weet Jan Veldhuizen, mini-molenbouwer, wel raad. Hij is zojuist begonnen aan bouwnummer drie....

ben. Ook zijn collega's in de lasloods, die op 17 april jl. afscheid van hem namen, denken er zo over. Daarom

foto boven:  
Wieken vijlen in het blijkeukentje.

foto links onder:  
Afscheid in de lasloods.

foto onder:  
Voorzichtig werd bouwno. 2 op tafel gezet.



## INFORMATIE over INTEGRATIE

Na de lange uiteenzettingen over integratie in de voorgaande nummers van Boele-Nieuws, ditmaal een korte mededeling. De Coördinatie-Commissie (zie voor de Taak van deze Commissie het beoordelingsreglement) heeft handvol werk gehad aan het coördineren van de beoordelingen. De voornaamste taak was wel na te gaan of alle beoordelaars (ruim 60 in getal) de voor de beoordeling aan te leggen maatstaven wel op dezelfde wijze hadden gehanteerd.

Hoewel wij onze bazen een pluim willen geven voor de wijze waarop zij de beoordelingen hebben uitgevoerd moest er nog al wat gepraat en vergeleken worden, alvorens wij op verantwoorde wijze aan de gesprekken konden beginnen.

Op een enkele uitzondering na hebben deze gesprekken inmiddels plaats gevonden en uit de reacties die we ontvingen, menen we te mogen afleiden dat de gesprekken in het algemeen door onze medewerkers worden gewaardeerd, hetgeen eveneens voor de bazen geldt.

Slechts enkelen waren niet geheel tevreden over hun beoordeling en hebben zich tot de beroepskommissie gewend.

De gesprekken tussen de bazen en hun medewerkers werden georganiseerd door de afdeling Personeelszaken die over het verloop van de gesprekken met de bazen nauw contact onderhield. Nu zijn we bezig de met de beoordelingsgesprekken opgedane ervaringen in groepen met bazen en bedrijfsleiding nog eens grondig te bespreken.

Op 20 mei j.l. hebben we een voorlichtingsavond belegd met onze Spaanse medewerkers, welke zowel voor de Spanjaarden als voor onze medewerkers die met de integratie zijn belast verhelderend heeft gewerkt.

Met behulp van een tolk en onze Spaanse coach Manuel Molina Garcia, kon op een groot aantal vragen antwoord worden gegeven.

Inmiddels vinden de verdere activiteiten in het kader van de integratie voortgang. Zo wordt gewerkt aan een vereenvoudiging van de funktielijst voor de werkclassificatie en aan de vaststelling van de salarisseniveaus waarin onze medewerkers in de werkklassen 1 t/m 6 in de loop van september 1970 moeten worden ingedeeld. De organisatie van de tweede beoordeling in augustus a.s. is in voorbereiding.

Over een en ander zal uiteraard het nodige overleg met district-bestuurders van vakverenigingen, Integratiecommissie en Ondernemingsraad plaatsvinden.

## Boele's Mannenkoor vraagt dames

Een beetje vreemd voor een mannenkoor. Maar 't is niet anders. Ze komen nog enkele jongedames tekort.

U weet misschien nog, dat ons mannenkoor voor het volgende seizoen grote plannen heeft. Het 40-jarig bestaan wordt dan herdacht en men wil dat op spectaculaire wijze doen. Hard wordt gewerkt aan een groot showprogramma, waarvoor vele medewerkers nodig zijn. Zangers en niet-zangers.

De vraag is dan ook of er nog „werkwilligen” zijn, ook dames, die hun steentje willen bijdragen aan..... ja, gelooft U het maar, aan een programma zoals dat in Bolnes nog niet door amateurs is vertoond. De repetities worden gehouden op dinsdagavond 20.00 uur. Ga daar Uw licht eens opsteken over de plannen, die bestaan.

# Jubileumreis ging door golvend



't Was een lange rit, die 25ste. Op de Boezemkade wisten de deelnemers nog niet waarheen de tocht zou voeren. Gewapend met Boelenieuwsen en prijsvraagformuliertjes ging de stoet van 7 bussen op weg naar het Zuiden. Bij Hardinxveld werd het eerste kerkje van de prijsvraag ontdekt, bij Zaltbommel het tweede. De chauffeurs (aardige lui waren het) hadden er kennelijk ook schik in.

Koffie in Maarheeze. We arriveerden daar een half uur te laat. Een ander gezelschap met een kwartier te vroeg. Dat botste even, maar wie kan er tegen

scheepswerfmensen op? Juist. Volgende stop in Vaals. Drielandenpunt. Broodmaaltijd goed, bediening luidruchtig, maar wel vlot. Daarna begon een schitterende tocht, die langs de Belgische grens voerde, de zgn. Mergellandroute. Prachtig was het. Het weer werkte ook uitbundig mee. Halverwege deze route werd besloten om, wegens tijdgebrek, de hoofdweg naar Maastricht te nemen. Daardoor werden een aantal kerkjes ruw uit de puzzel gebannen.

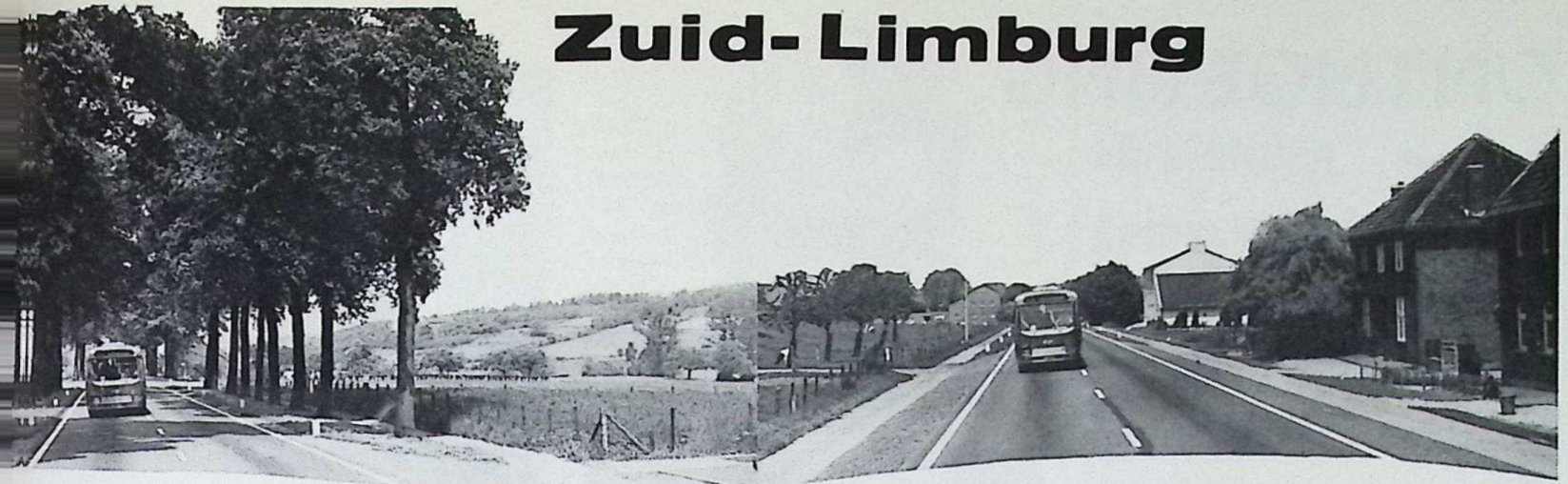
In Maastricht klopten de zaken niet best. De bussen konden of mochten

niet naar de binnenstad. We moesten dus lopen. Lang niet iedereen had echter vernomen, dat we in het Staargebouw verwacht werden. En degenen, die het wisten, konden het niet vinden. Dat gebouw heeft dan ook een entree van likmijnvestje. Afijn, de baas van de foyer daar, die met een sliert serveersters de Boele-massa op stond te wachten, vond het niet leuk dat er maar een handjevol mensen binnenkwam. De rest zat in andere zaken en zaakjes.

De reisleiding ving het echter weer goed op en met zeer geringe vertraging stoven we België binnen. Gemakshalve



# Zuid-Limburg



werd het stadje Bilzen, waar een mieters kerkje stond, overgeslagen en via Geel, Kasterlee en Turnhout toerden we naar Baarle-Nassau. Landgoed Schaluinen.

En hier past een verheven beschrijving. Wij hebben altijd gedweept met Tivoli, nietwaar? Er was voor ons maar één werkelijk goed eetadres en dat was Tivoli, niet? En we hebben bittere tranen geschreid toen we hoorden dat Tivoli verdwenen was, zo is het toch? Welaan, er is voor ons een nieuw Mekka en dat is het landgoed Schaluinen. De kwaliteit van het voorgescho-

telde is boven alle lof verheven en de bediening voortreffelijk. Al je wensen, zo die er mochten zijn, worden geruisloos voorkomen.

Er was nog meer, dat dit diner tot een feest deed uitgroeien. Een extra borrel vooraf en een wijntje ter gelegenheid van de 25ste, de gebruikelijke bloemenhulde aan mevr. Boele, een geestige speech door de heer Joh. Boele en niet te vergeten de prijsuitreiking aan de winnaars van de reisprijsvraag.

De derde prijs ging naar Jac. Broere, de tweede naar Truus v. d. Wal en de eerste naar Mevr. v. Wingerden. Maar... er verschenen twee mevrouwen van

Wingerden op het toneeltje, moeder en schoondochter. Grote hilariteit. De kwestie werd in der minne geschikt en de jonge mevrouw kreeg de 8-daagse toerbiljetten van de Nederlandse Spoorwegen.

Een extra verrassing was tot op dit moment achter de hand gehouden:

Alle dames kregen uit handen van de busleiders een doos bonbons!

Om 9.15 uur vonden we allemaal dat het tijd werd om weer op te breken en eventjes over half elf waren we weer in Bolnes.

Met het voldane gevoel een prettige dag gehad te hebben.

## Beeldverhaal van een vrolijke prijsuitreiking



„... en de eerste prijs is gewonnen door mevr. van Wingerden. Wilt u even hier komen?”



„Gut meid, wie heeft 'm nou, jij of ik?”



„Let op mensen, nou gaat mijn schoonmoeder de boot in!”



„Dag moeder, volgende keer beter...”



„Ziet u, mijnheer Boele, je moet weten op te treden. Hartelijk dank!”

# ONTMOETING MET EEN VURIGE



# SUPPORTER

Als je aan iemand op de werf zou vragen „kent U hier ook een vurige Feijenoord-supporter”, dan zoudt U ongetwijfeld direct verwezen worden naar ijzerwerker Jan van Campen. Ons bedrijf heeft natuurlijk vele Feijenoord-aanhangers in haar gelederen. Maar zo'n felle als Jan van Campen... nee, zo hebben we er maar eentje. Daarom kennen we hem hier als de Feijenoord-man bij uitstek. De door-dik-en-dun-supporter, die zijn club op alle tochten vergezelt en die zijn club ook in tijden van tegenspoed trouw blijft. Want zo is Jan van Campen. Hij heeft weinig waardering voor lui, die vooraan staan bij zegepralen en afwezig zijn na nederlagen. Dat zijn geen supporters. Dat zijn gelegenheden-hoeraroepers. De goede supporter bewijst zijn waarde juist in slechtere tijden. Zo denkt Jan er over. Hoe denkt U over Jan? Overdreven, die Feijenoordliefde? Vindt U hem eenzijdig en denkt U dat hij maar één

ploeg ziet voetballen en dat is Feijenoord? We gaan het hem vragen, kom mee. Hij woont met zijn vrouw in een flat in Lombardijen, we zijn er zo. Balustrade over, hier is het, op nr. 245. „Goejedag, hoe is 't? Ga zitten. Koffie?” Dat zijn zo de openingsschermselingsen en dan gaan we de aanval beginnen. Eerst een geniepig vraagje. „Vindt je vrouw het niet vervelend, dat je altijd naar Feijenoord bent?” „Welnee, man, ze gaat overal mee naar toe. We gaan altijd samen. Naar elke wedstrijd van het eerste. We zijn ook samen naar Milaan wezen vliegen. Verschrikkelijk, wat hebben we daar genoten. Nee, mijn vrouw is net zo besjokken op Feijenoord als ik”. Er kwamen bevestigende geluiden uit de keuken en daarmee is onze eerste aanval een mislukking geworden. We zetten de tweede in en andermaal vangen we bot. „Jan, nou eerlijk, zie je ook nog een andere ploeg voetballen dan Feijenoord?”

„Wat bedoel je, of ik wel eens naar een andere club ga kijken? Nee, zelden, ik ga uitsl...”

„Nee, we bedoelen de tegenpartij. In de wedstrijd zelf. Zie je alleen maar Feijenoord?”

„Ja, kijk eens, ik heb het liefst, dat ze winnen natuurlijk. Da's logisch. Maar om nou te zeggen: hij eet niet als Feijenoord verloren heeft, da's flauwe kul. Misschien zijn er zulke lui, maar ik niet. Verliezen vind ik niet erg zo lang er maar gevoetbald is. 't Wordt bij mij anders als er in de kuip een laag geklasseerd elftal komt en ze gaan met zijn allen voor het hok liggen. Dan zie je Feijenoord verliezen van een slecht elftal, dat afbraakvoetbal heeft gespeeld. Dan heb ik de smoor in. En flink ook. Want dezelfde club trekt een volle bak als Feijenoord op bezoek komt. Dan profiteren ze van Feijenoord. En hier komen ze dan afbraakvoetbal spelen. Maar als Feijen-

Toen het boek „Topclub Feijenoord” in huis kwam, hebben ze het eerst samen doorgebladerd.



Van de Cupfinale legt Jan een speciaal album aan. Stapels kranten moeten daarvoor doorgewerkt worden.





Mevrouw van Campen verzamelt alles wat Oranje is.

oord in een goede wedstrijd bijvoorbeeld van P.S.V. verliest, nee, dat vind ik niet erg”.

En grinnkend zegt hij nog gauw, „maar 'k heb liever dat ze winnen”. Als we vragen hoe het in Milaan was, kent Jan's enthousiasme geen grenzen meer. Af en toe onderbroken door zijn vrouw, als ze daartoe de kans krijgt, vertelt hij hoe machtig de vliegreis was (v. Maaren en Koevermans uit de machinefabriek zaten in hetzelfde toestel), hoe groot de sensaties waren in het San Siro-stadion, hoe de emoties opzwellen toen de stand 2—1 werd, hoe sportief de Schotse supporters hen na afloop kwamen feliciteren met hun „very good team” en wat een chaos het was op het vliegveld bij de terugreis. Ook hoe stomdronken de (voornamelijk) Schotse supporters waren en hij vergeet niet te vermelden, dat hij voor dat soort supporters toch maar weinig waardering kan opbrengen.

„Waarom ben je nou speciaal aan Feijenoord verknocht?”

Jan van Campen als juniorenleider.



„Nou, dat dateert van de schoolbanken, hè? 'k Heb zelf in de Feijenoord-jeugd gevoetbald. 'k Heb o.a. gespeeld met Hans v. d. Hoek en Rini van Woerden. Een prachtploeg hadden we. We wonnen er alle toernooien mee, waar we ook kwamen. Echt geen opschepperij hoor. 't Was de beste jeugd-ploeg van Nederland. 'k Heb later in Feijenoords tweede gespeeld en 'k heb ook nog een keer met het eerste meegedaan. De beruchte voetbalknie heeft er een eind aan gemaakt. 'k Ben er driemaal aan geopereerd. 'k Ben toen 6 jaar juniorleider geweest. Fijne tijd en leuk werk. Maar op de duur ging het me tegenstaan, dat ik daardoor te veel wedstrijden van het eerste en tweede miste. 'k Ben er toen mee gestopt”.

„En U, mevrouw? Wanneer kwam bij U de voetballiefde?”

Ze lacht. „Tegelijk met de verkering met Jan. 'k Wist toen nog niets van voetballen. De eerste wedstrijd die ik meemaakte, bleek, dat ik onze keeper steeds voor de keeper van de tegenpartij aangezien had. Maar door Jan leerde ik voetbal waarderen en ja, automatisch werd Feijenoord natuurlijk ook mijn club”.

Hoewel het echtpaar Van Campen dus veel tijd aan Feijenoord besteedt, wil dat niet zeggen, dat er geen andere interesses zijn. Jan besteedt uren en uren aan het samenstellen van albums, waarin vakantie-reizen in woord en beeld zijn vastgelegd. Zijn vrouw heeft een zwak voor het Koninklijk Huis en verzamelt alles wat ze aan gegevens over de koninklijke gezinnen te pakken kan krijgen. Met verveling heeft de familie Van Campen dan ook weinig te kampen.

## Voetbalresultaten en standen

### Zomeravondcompetitie 1970

#### UITSLAGEN GESPEELDE WEDSTRIJDEN

Boele 1—Schram .....	5-0
Boele 2—Pols .....	2-1
Boele 3—Nugteren .....	1-5
Boele 4—s.v. Politie .....	5-0
Boele 2—Verolme .....	5-1
Boele 3—Kemper .....	3-3
Boele 4—v. Dam 2 .....	2-0
Boele 1—v. Splunder .....	0-3
Boele 2—de Veer .....	1-3
Boele 3—v. d. Vliet .....	4-2
Boele 4—P.T.T. ....	1-3
Boele 1—v. Dam 1 .....	1-1
Boele 2—Gr. e/v. Vliet .....	2-0
Boele 3—Koutstaal .....	2-0
Boele 4—v. Oort .....	0-0
Boele 1—Combinatie .....	5-0
Boele 2—Contact .....	0-2
Boele 3—Bakker .....	5-1
Boele 4—de Blaak .....	0-2

#### STANDEN T/M 23-5-70

<b>Afd. A.</b>	
1. v. Dam 1 .....	5-7
2. v. Splunder .....	5-7
3. Boele 1 .....	4-5
4. Schram .....	5-5
5. Combinatie .....	4-2
6. V.A.F. ....	3-0
<b>Afd. B.</b>	
1. Boele 2 .....	5-6
2. de Veer .....	5-6
3. Verolme .....	5-5
4. Contact .....	4-4
5. Gr. e/v. Vliet .....	3-3
6. Pols .....	4-2
<b>Afd. C.</b>	
1. Nugteren .....	4-8
2. Boele 3 .....	5-7
3. v. d. Vliet .....	5-6
4. Kemper .....	5-5
5. Koutstaal .....	5-2
6. Bakker .....	4-0
<b>Afd. D.</b>	
1. P.T.T. ....	4-7
2. de Blaak .....	4-7
3. v. Oort .....	4-5
4. Boele 4 .....	5-5
5. v. Dam 2 .....	3-0
6. s.v. Politie .....	4-0

#### ONDERLINGE COMPETITIE 1970

##### Uitslagen gespeelde wedstrijden

Lasloods—Combinatie .....	4-1
Scheepsbouw—Koperslagerij .....	5-1
Mach. Fabriek—Administratie .....	1-0
Lasloods—Mach. Fabriek .....	5-0
Combinatie—Scheepsbouw .....	1-2
Koperslagerij—Administratie .....	1-1
Scheepsbouw—Mach. Fabriek .....	0-1
Lasloods—Administratie .....	10-0
Combinatie—Koperslagerij .....	0-2
Administratie—Scheepsbouw .....	3-8
Koperslagerij—Lasloods .....	1-4
Mach. Fabriek—Combinatie .....	2-1
Combinatie—Lasloods .....	2-8
Koperslagerij—Scheepsbouw .....	0-5
Administratie—Mach. Fabriek .....	2-6

##### Standen t/m 23-5-70

1. Lasloods .....	5-10
2. Scheepsbouw .....	5-8
3. Mach. Fabriek .....	5-8
4. Koperslagerij .....	5-3
5. Administratie .....	5-1
6. Combinatie .....	5-0

##### Gespeelde vriendschappelijke wedstrijden

Spaans elftal Boele—Spaans elftal R'dam ...	2-0
Assistenten—de Bruin .....	1-3

# PERSONALIA

## Jubilea

### 40 JAAR

11-6 W. Flach, kras-ijzerwerker

### 50 JAAR

11-6 A. Saly, machinaal bewerker

## In dienst getreden zijn:

16-4 D. Brew Daniels, bankwerker

17-4 G. U. G. V. Deriu, elektrisch lasser  
J. Forano Medina, bankwerker  
V. Moreno Tabuenca, elektrisch lasser

20-4 J. M. Sanchez Diaz, lasser

27-4 M. A. M. Duyvestijn, chef mechanische administratie

1-5 P. H. Gerlof, medewerker personeelszaken  
A. Hendriks, beheerder logiesgebouwen

R. W. A. ten Hoeve, tekenaar/konstrakteur

J. Patiño Barbeito, elektrisch lasser

F. L. del Oro Suarez, brander

G. Vazquez Garcia, ijzerwerker

J. Filgueiras Castiñeira, ijzerwerker

E. Cudilleiro Esteiro, koperslager

E. Santos Naya, elektrisch lasser

B. Perez Garcia, transporteur

4-5 G. Pico Fernandez, leerling metaalbewerker in de scheepsbouw

8-5 A. Pose Gomez, transporteur

S. Luaña Nieto, elektrisch lasser

N. Pantin Dasantas, nagelheter

G. Lopez Lopez, ijzerwerker

J. M. Soto Soto, bankwerker

A. Gallego Pomares, koperslager

11-5 A. de Graaf, ijzerwerker

D. ten Oever, aanpikker/transporteur

19-5 P. Ouwens, hulp-ijzerwerker

22-5 J. J. Nuñez Sanchez, koperslager

M. Bellido Sanchez, elektrisch lasser

D. Lozano Cordoba, elektrisch lasser

J. Balsa Fernandez, elektrisch lasser

A. Abión Blanco, koperslager

A. Rodriguez Rubio, brander

J. Gonzalez Martinez, brander

J. Ardila Piñero, elektrisch lasser

25-5 D. H. Diepstra, hulp-ijzerwerker

## Terug uit militaire dienst:

4-5 C. Assenberg-van Eysden, draaler

11-5 J. Eissen, koperslager

25-5 S. Roest, tekenaar (tekenkamer werktuigbouw)

## De dienst verlaten hebben:

16-4 E. Rodriguez Ardao, hulp-ijzerwerker

17-4 A. Seoane Figueiras, transporteur

20-4 J. J. Paraños Alonso, nagelheter

J. L. Rincon Fossati, koperslager

A. Leungen, elektrisch lasser

H. Rooth, elektrisch lasser

21-4 E. Mariscal Maza, elektrisch lasser

22-4 J. Martos Pino, bankwerker

J. Barros Cupeiro, hakker

J. Gonzalez Vera, stellingmaker

23-4 J. M. Ponce Alloza, bankwerker

J. M. Barroso Ramallo, ijzerwerker

P. Grimaldi Cano, transporteur

24-4 A. Jongsma, ijzerwerker

J. Losa Aparicio, transporteur

27-4 A. Cañedo Poyo, transporteur

29-4 P. Bernal Sanchez, elektrisch lasser

30-4 E. L. Halk-Wolff, typiste

T. Hommel, assistent personeelchef

H. Latenstein, bedrijfsleider nieuwbouw

J. Sanmiguel Seijas, stellingmaker

1-5 J. Verdejo Rodriguez, stellingmaker

P. v. d. Steeg, pijpenbewerker

C. G. van Gameren, machinebankwerker

4-5 R. Lago Marquez, machinaal brander

A. Paz Perez, lasser

6-5 A. Guerreiro Zapata, brander

8-5 P. J. Post, hulp-ijzerwerker

F. de Waal, magazijnmeester

11-5 G. J. Petter, ijzerwerker/sectie-bouwer

13-5 J. A. Lopez Becerra, brander

15-5 A. Garcia Gonzalez, elektrisch lasser

C. H. van Zielst, ijzerwerker

19-5 D. R. Vazquez Oubiña, boorder

22-5 A. T. v. d. Sluis, bankwerker

J. M. Strik, praktikant koperslager

J. E. Verschoor, frezer/kotteraar

26-5 M. Diaz Hernandez, transporteur

## Naar militaire dienst:

8-5 R. J. J. Steenhorst, bankwerker

15-5 A. van Hengel, bankwerker

19-5 J. de Koning, draaler

## Gepensioneerd:

15-4 M. Willemstein, magazijnbediende

20-4 J. Veldhuizen, ijzerwerker

## Gehuwd zijn:

5-4 de heer J. Hormigo Torres met mej. E. Barrena Olmo

10-4 de heer C. H. Soffree met mej. D. van Wingerden

1-5 de heer P. F. Pijl met mej. R. Zevenbergen

6-5 de heer F. Vega Lopez met mej. M. Vazquez Martinez

10-5 de heer J. J. Gomez Garcia met mej. M. J. Barreiro Fernandez

13-5 de heer B. F. Rijdsdijk met mej. P. A. van der Linden

15-5 de heer A. de Ruitter met mej. F. M. Bil

## Geboren zijn:

29-3 Francisco, zoon van de heer en mevrouw Garcia-Naranjo

31-3 Francisco, zoon van de heer en mevrouw Suplet-de la Torre

24-5 Giovanni, zoon van de heer en mevrouw Mazzucco-van Driel

28-4 Jeroen, zoon van de heer en mevrouw Tichelaar-de Kluyver

29-4 Ali, zoon van de heer en mevrouw Yurtseven-Yilmaz

3-5 Ronald, zoon van de heer en mevrouw v. d. Mooren-Tempeuman

3-5 Montserrat, dochter van de heer en mevrouw Fernandez-Gorge

8-5 Maria Petronella Alberdina, dochter van de heer en mevrouw Simonis-de Rooij

8-5 Ruud, zoon van de heer en mevrouw Donker-Mager

14-5 Gertine, dochter van de heer en mevrouw Verschoor-Nugteren

## Benoemingen:

met ingang van 13 mei 1970 zijn de heren G. Bovenhoff en D. v. d. Velden tot procuratiehouder van onze onderneming benoemd.

## IN MEMORIAM

Op 27 april 1970 overleed op 63-jarige leeftijd na een langdurige ziekte de heer

### MARTINUS TRIENTINUS DAM

die sinds 20 november 1961 bij ons bedrijf werkzaam was als brander. Wij gedenken hem als een toegewijd medewerker van ons bedrijf en wensen zijn vrouw, kinderen en verdere familie kracht toe om dit verlies te kunnen dragen.

Op 23 april 1970 overleed op 81-jarige leeftijd de heer

### ARIE DE JONG

die van 8 juni 1939 tot en met 31 december 1956 bij ons bedrijf werkzaam was als houtscheepmaker.

Wij gedenken deze oud-medewerker als een trouwe medewerker van ons bedrijf, en wensen zijn familie de kracht toe om dit verlies te kunnen dragen.

Op 27 mei 1970 overleed op 64-jarige leeftijd zeer onverwacht de heer

### JAN ALDERLIESTEN

die sinds 6 maart 1941 bij ons bedrijf werkzaam was als machinebankwerker.

Wij gedenken hem als een toegewijd medewerker van ons bedrijf en wensen zijn vrouw, kinderen en verdere familie kracht toe om dit verlies te kunnen dragen.