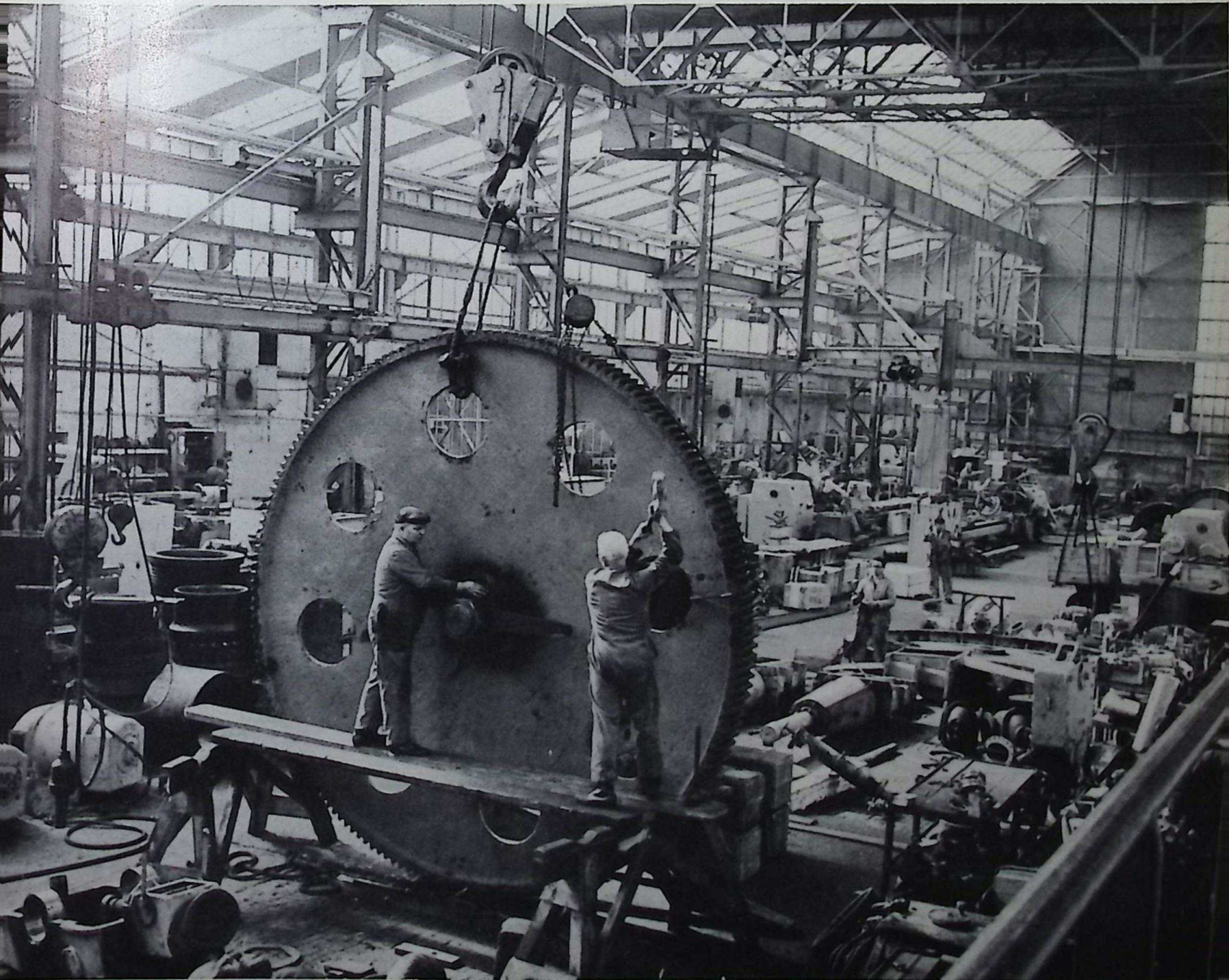


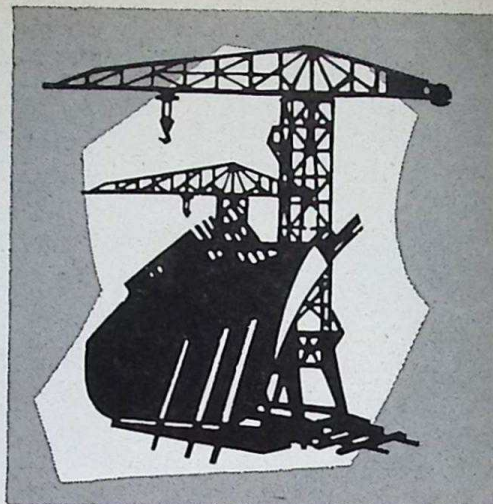
# Boele-nieuws

PERSONEELBLAD VAN  
BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK N.V. EN  
N.V. SCHEEPSBOUWERF GEBS POT — BOLNES



JUNI 1967 No. 104





## Boele-nieuws

Gezamenlijke uitgave ten dienste van het personeel van

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

tel. Rotterdam 010—134862

tel. Ridderkerk 01896— 3422

N.V. Scheepsbouwwerf Gebrs Pot — Bolnes

tel. Rotterdam 010—132405

tel. Ridderkerk 01896— 4000

### REDACTIECOMMISSIE (alf.):

L. Ardon

G. de Jong

E. H. Koch

### EINDREDACTEUR:

J. G. v. Beek — tel. toestel 290 (Boele)  
Datum van kopij-inlevering: 15e van elke maand.

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

### BIJ DE VOORPLAAT

Interieur van de machinefabriek op 18 mei j.l.

Op de stelling de bankwerkers A. v. Putten en J. Alderliesten (r.) met een kamwiel van de baggermolen „Maasmond”.

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

---

# Wij gaan een TWEEDE DOK bouwen

Op 16 mei j.l. werd de Ondernemingsraad voor een korte extra vergadering bijeengeroepen. De voorzitter, de heer Joh. Boele, deelde daarbij mede, dat het besluit gevallen is om een tweede dok te bouwen. Zo spoedig mogelijk zal daarmee een begin worden gemaakt en het zal in secties op één der nieuwbouwhellingen worden gebouwd.

De plannen voor dit dok hingen al enige tijd in de lucht en ook op de tekenkamer was al de nodige activiteit in deze richting ontplooid.

Hoewel het eerste dok nog geen vier jaar oud is, heeft de praktijk zich intussen zodanig ontwikkeld dat wij vaak reparatie-opdrachten moeten afzeggen bij gebrek aan dokcapaciteit. Het is een verheugende ontwikkeling en hoewel er nog heel wat problemen zullen moeten worden opgelost, is hiermede toch weer een belangrijke stap gezet.

Dok II zal iets kleiner worden dan dok I, zoals uit onderstaande vergelijking van de afmetingen blijkt :

	<i>dok I</i>	<i>dok II</i>
Lengte over alles	175,00 m	159,00 m
Grootste breedte	32,60 m	30,60 m
Vrije invaartbreedte	25,80 m	23,80 m
Hoogte tot bovendek	13,40 m	12,75 m

Het hefvermogen zal 8.000 ton worden. Van dok I is dat 11.250 ton. Over de uiteindelijke ligplaats worden nog onderhandelingen gevoerd, zodat daarover op dit moment nog geen concrete mededelingen kunnen worden gedaan.

De Ondernemingsraad toonde zich verheugd over dit goede nieuws, een vreugde die wij van harte delen.

---

## Mededeling

Ter bevordering van de eenheid van het beleid binnen de bedrijven van N.V. Scheepsbouwwerf Gebrs. Pot en Boele's Scheepswerven en Machinefabriek N.V. heeft laatstgenoemde vennootschap als aandeelhouder van N.V. Scheepsbouwwerf Gebrs. Pot besloten aan Ir. J. A. Baron van Slingelandt met ingang van 1 augustus 1967 ontslag te verlenen als directeur van N.V. Scheepsbouwwerf Gebrs. Pot.

Tevens is besloten met ingang van 22 mei 1967 de heren Joh. en G. J. Boele te

benoemen tot directeurs van laatstgenoemde vennootschap.

De heer v. Slingelandt wenst hier nog het volgende aan toe te voegen:

- 1e. Ik dank U hartelijk voor de prettige samenwerking en de grote hulp die ik van U tijdens mijn directeurschap heb ondervonden.
- 2e. Ik verzoek U dringend diezelfde houding ook in de toekomst jegens de N.V. te continueren.



## ROTTERDAM KRIJGT ZIJN VAARGEUL

### VOOR DAT DOEL VERBOUWDEN WIJ DE „WILLEMSKADE”

Wil Rotterdam zich in de toekomst kunnen handhaven als grootste haven ter wereld, dan is het nodig dat er in de Noordzee, aansluitend op de Nieuwe Waterweg bij Hoek van Holland een diepe geul in zee gemaakt wordt. Over het al of niet maken van die geul, een levensslagader voor de toekomst, hebben we allemaal wel het een en ander gelezen of gehoord. Hiertoe aangespoord door de grote oliemaatschappijen hakte de gemeente Rotterdam uiteindelijk de knoop door en besloot tot het laten maken van een proefstuk. Kosten globaal 4 miljoen gulden. Daarop besloot de regering Rotterdam te steunen en thans zal het rijk de zgn. „oliegeul” laten maken.

Kosten voorlopig geschat op 90 miljoen gulden.

Steeds dieper en breder moeten de be-

De hopperzuiger „P. C. S. van Hattem” laat de kust achter zich om op zee een stukje vaargeul te gaan graven.



staande vaargeulen worden, want in 1970 verwacht men dat tankers van 225.000 ton Rotterdam-Europoort zullen aanlopen. Met vereende krachten zullen we moeten zorgen om bij te blijven in deze ontwikkeling, want het buitenland kijkt met argusogen toe en men is maar al te graag bereid om Rotterdam z'n leidende positie te ontnemen. Voorlopig is een vaargeul nodig van plm. 23 meter diep, enige honderden meters breed en plm. 12½ km lengte de zee in. Is die geul klaar, dan is men er nog niet, want peilingen hebben uitgewezen dat zich op de bodem van de Noordzee een soort richels bevinden in de vorm van duinen. Ook deze „duintoppen” en richels moeten, waar zij moeilijkheden op kunnen leveren i.v.m. de diepgang van de mammoettankers verwijderd worden.

Zoals u kunt begrijpen is het beslist niet

eenvoudig om dit gigantische karwei in de betrekkelijke ruwe en woelige Noordzee uit te voeren.

De Nederlandse baggeraars zijn echter niet voor niets bekend over de gehele wereld en men heeft in de baggerwereld tijdig rekening gehouden met de vraag naar diepere vaargeulen. De werktuigen waarmee dergelijke karweien uitgevoerd moeten worden zijn er dan ook. Ook wij pikken in dit bijblijven van de baggerwereld ons graantje mee, de baggermolens Beverwijk I en HAM 112 maakten wij geschikt om dieper te kunnen baggeren en verder hebben wij in aanbouw de grootste cutterzuiger van Europa.

De geul zal gemaakt moeten worden met sleephopperzuigers, welke de laatste jaren steeds groter worden. In Nederland is momenteel een hopperzuiger in aanbouw van 18.000 ton welke een hoeveelheid van 9000 m<sup>3</sup> specie (zand, bagger, grond) in z'n hopper kan bergen. Voor de bevoorrading zal dit schip uitgerust worden met een helioplatform.

Nu moet deze specie natuurlijk gelost worden. De meest eenvoudige methode is een eind van de gegraven geul weg

te varen en de specie in zee te storten, in de hoop dat de zeestromingen het ver genoeg wegdragen van de geul. Een heel wat mooiere oplossing is het zand dat uit de geul komt te gebruiken voor de aanleg van de havenprojecten en industrieterreinen welke in de toekomst zullen komen op de huidige Maasvlakte. Op die manier snijdt het mes aan twee kanten.

Om al deze werkzaamheden te kunnen verwezenlijken is een combinatie gevormd van grote baggermaatschappijen, welke nauw samenwerkt met Rijkswaterstaat.

En hier komen we nu tot de aanleiding van dit artikeltje. Op 17 maart arriveerde bij ons aan de werf de sleepboot „Willemskade” eigendom van de heren Giesen en Flipsen. Deze ex-havensleepboot gaat op de Noordzee de nodige peilingen verrichten welke bij het maken van „de geul” nodig zijn. Allereerst moest het vaartuig geschikt gemaakt worden voor een zgn. 50 mijlscertificaat, te verstrekken door Scheepvaartinspectie. Daarnaast moest het schip uitgerust worden met radar, echolood, reddingsmiddelen, Hi-fi installatie, kompas en diverse meetapparatuur.

De Willemskade verlaat, verbouwd en wel, onze werf.



Tien Rotterdamers, die de aanleg van de geul van enorm belang achtten, gingen zelf zee op om symbolisch te gaan baggeren. Ze haalden een emmer zand op, die aangeboden werd aan de loco-burgemeester van Rotterdam. Hier arriveren zij met hun emmer in Hoek van Holland.

Omdat al deze apparatuur onmogelijk opgesteld kon worden in de bestaande stuurhut werd deze geheel vergroot en vernieuwd. I.v.m. het kompas moest een deel van de stuurhut uitgevoerd worden in aluminium. De bestaande dynamo kon dit alles niet verwerken, dus werd een 2e asdynamo bijgeplaatst. De ruimte welke oorspronkelijk gebruikt werd als woonkeuken werd veranderd in een zgn. „directieverblijf” met grote kaartentafels welke gedeeltelijk weggeklapt kunnen worden.

De slaapkamer in het BB voorschip werd veranderd tot keuken. 't Is begrijpelijk dat het op een klein schip als de „Willemskade” heel wat hoofdbrekens gekost heeft om het ruimtegebrek op te lossen. Het vaartuig zal gestationeerd worden in Hoek van Holland en zal van daaruit voorzover de weersomstandigheden het nemen van peilingen toelaten, dagelijks voor de kust opereren.

Naast de bemanning welke normaal aan boord is, komen dan enige personen van Rijkswaterstaat en de Combinatie aan boord om de metingen te verrichten. Zoals u ziet kan dus ook een „kleine sleepboot” z'n steentje bijdragen om straks z'n grote zusters, de mammoet-tankers, te kunnen ontvangen.

# DRUKTE op de bedrijven

Wij schrijven Pinksteren 1967, stralend zomerweer, rustend van de drukke tijd die achter ons ligt en rustend voor de drukke tijd, die wij nog in het vooruitzicht hebben. De planners noemen zoiets, we gaan naar de piek in de kromme van werkzaamheden. Wij zeggen gewoon, 't is „hardstikke druk” en dat zullen we U aan de hand van de nodige foto's laten zien.

De motortanker „Jotank” krijgt wel een hele grote beurt. Het hoofddek en trunkdek zullen geheel vernieuwd worden,

Foto 2 — Plaatsing van de eerste sectie van Pot's bouwno. 963.

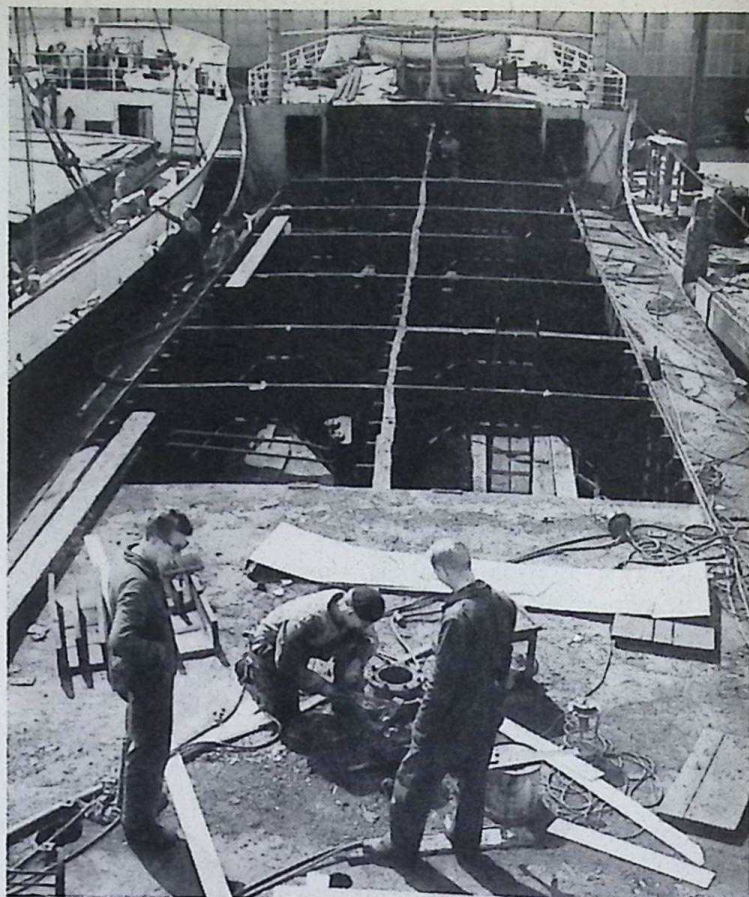


Foto 1 — Overzicht van de verbouwing aan de „Jotank”.

terwijl van het middenlangsschot en alle dwarschotten de stijlen vernieuwd zullen worden. De zijlangsschotten SB en BB zullen naar voor en achter doorgetrokken worden, zodat er een nieuwe ladingtankindeling ontstaat. De nieuwe tanks zullen ingericht worden voor bitumen vervoer.

Foto 1 is een boven aanzicht op het inwendige van de Jotank. U ziet de afschrijvers, A. M. v. Bodegom en P. Blom (r.) bij het opmallen van deksecties.

De motortanker „Lyng” is inmiddels op helling II verlengd en gaat binnenkort weer in de vaart. De grote puzzel is hierbij geweest het bewerken en lassen van de roestvrij stalen tanks in de nieuwe sectie en de bevestiging aan de bestaande scheepsdelen. Foto 3, op de volgende pagina toont de Lyng, terwijl de sectie tussengeplaatst wordt. Voor de Boelenaren is dit al een heel bekende foto geworden, omdat deze toestand veelvuldig voorgekomen is gedurende de laatste jaren.

De „Ladon” van de K.N.S.M. is ook weer verlengd en zal één dezer dagen de werf verlaten. Deze verlengingen lopen geruisloos en soepel doordat iedereen precies zijn taak kent; weet, welk materiaal er nodig is, en waar de moeilijke punten liggen. 't Is een groot hecht team van medewerkers geworden, die deze verlengingen verzorgen.

De „Whitestone” heeft een groot stuk nieuwe huid gekregen en de beunwanden zijn vernieuwd. Half juni zal ze de oversteek naar Engeland weer wagen om zich in het grind vast te bijten en zich daarmee vol te zuigen.

De zuiger bouwnummer 1028 groeit gestadig op onze nieuwbouwhelling. Dagelijks komen er grote stukken bij en gaat het meer op een zuiger lijken. Voor het echter zover is zal er nog heel wat opgebouwd moeten worden, zoals dekhuizen, bedieningshuis, ladderbok, spudpaalwagen met spudpaal, lieren enz.

Onze machinebouwers werkten ook een paar grote karweien af o.a. de „Gorm” en de „Rogn”, waar vooral de ladingafsluiters veel kopzorgen gaven en de reparatietijd bepaalden. Ver-

# Met Pot naar het Vlaamse land

Goedgemutst door een veelbelovend zonnetje waren op 5 mei alle deelnemers aan de Pot-reis ruimschoots voor de vertrektijd bij de werf aanwezig.

Om zeven uur precies vertrokken de 4 touringcars om via de Moerdijk, Dinteloord en Bergen op Zoom bij Putte het land van onze Zuiderburen binnen te rijden.

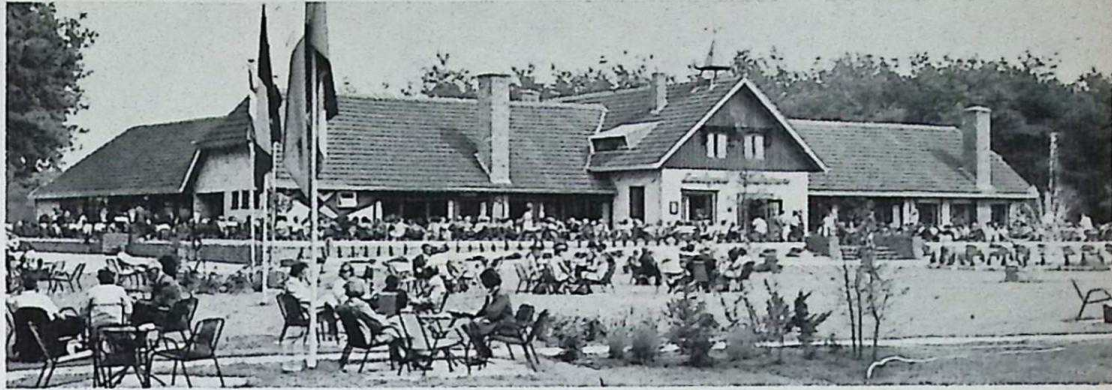
De reizigers verheugden zich al op de aangekondigde koffie met gebak in het Antwerpse „Billard Palace”.

Inderdaad kwamen, terplaatse aangekomen, enorme potten koffie op tafel, al beantwoordde deze niet aan de Hollandse (goede?) smaak.

Na een kort vertoeven op de Meir en Keizerlei via de Scheldetunnel, die we niet zouden willen ruilen voor onze „eigen” Maastunnel naar Brugge, waar in „Hotel Rubbens” de lunch met redelijke koffie gereed stond. Waarna het schone Brugge met zijn fraaie gevels, grachtjes ruimschoots kon worden bewonderd. En natuurlijk werden voor vele etalages weer legio prijsvergelijkingen gemaakt.

Om kwart over drie was het weer verzamelen geblazen en de nu volgende rit, deels over de Autobaan langs het Gent van d' Artevelde en „Klokke Roeland” naar Brussel en vandaar naar Baarle Nassau, liep in tijdsduur wat uit de hand. Door wegomleggingen tot wel 50 km, het uit elkaar raken van de colonne en door een lekke band werd het gezelschap gedoemd om 3½ uur te zitten.

Om kwart over zeven waren dan toch



Het landgoed „Schaluinen”.

allen weer verenigd in Baarle Nassau, op het „Landgoed Schaluinen.”

De goed verzorgde maaltijden en consumpties werden er alle eer aangedaan. Bij afwezigheid van de p.v.-voorzitter, de heer Plaisier was het de secretaris, de heer A. v. d. Staay, die de aanwezigen toesprak.

Hij vroeg zich af wat men als eindbeoordeling van de Belgische indrukken mocht stellen. Slecht...?

„Nee”, dacht v. d. Staay, maar zeker „'s Lands wijs, 's lands eer”.

Voorts was deze reis-route het resultaat van een herhaaldelijk verzoek om suggesties in deze. „Geef ons”, aldus v. d. Staay, „in de vervolge meer keus”.

Directeur Ir. J. A. van Slingelandt, met zijn echtgenote op het podium ge-

haald, werd namens de deelnemers dank gezegd voor zijn ruime medewerking en mocht als stoffelijk blijk hiervan een boekenbon in ontvangst nemen. Mevrouw v. Slingelandt deelde in deze huld door het haar ter hand stellen van een bloemstuk.

In zijn antwoord stelde de heer v. Slingelandt dat de besturen van de personeelsverenigingen van Boele en Pot zullen moeten overleggen hoe in de toekomst een en ander zal gaan verlopen. Om kwart over negen werd opgebroken en na een kort oponthoud in Baarle-Nassau, onder andere ter bevordering van de sigarettenhandel, werd om ongeveer kwart voor elf de personeelsreis 1967 in Bolnes met veel „dag, dag” en „tot kijk” weer afgesloten.

der zijn ze nog volop doende op de Tasmanzee, die begin juni haar P.K.'s weer zal loslaten op alle mogelijke slepen.

Bij Pot gebeurde ditmaal niet veel spectaculairs. Althans niet voor de buitenwereld. Het legertje vaklieden aan boord van de Neptunus groeide met de dag, wat ook wel nodig is om in september een gereed schip aan de K.N.S.M. te kunnen aanbieden. Terwijl de bovenste dekken nog worden aangebracht wordt daaronder al lustig getimmerd aan de accommodatie. De „pierenleggers” worstelen met hun kabels en in de motor-kamer kun je over de hoofden lopen.

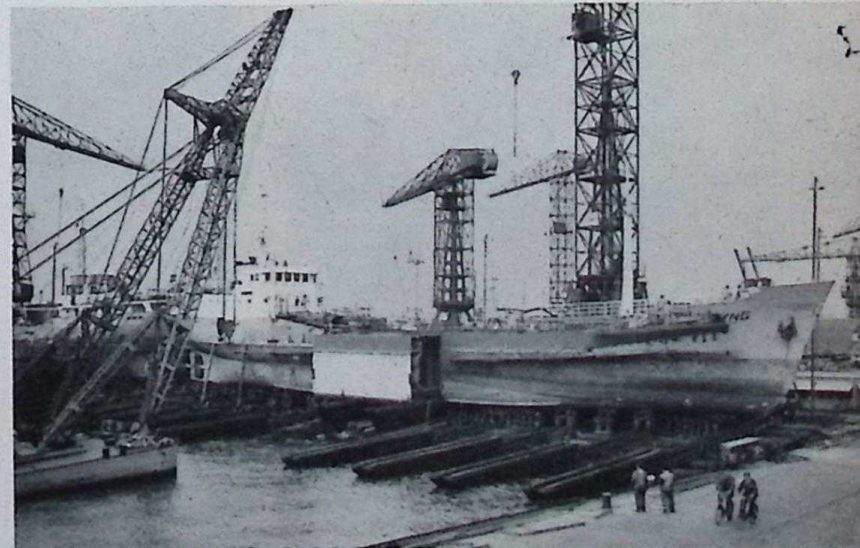
Inmiddels zijn in de scheepsbouwloods en lasloods een respectabel aantal secties gereedgekomen voor de loodsboot, zodat nu ook de aanbouw op gang kan komen.

Tussen dit alles door werden voor Boele een aantal secties gemaakt voor de m.t. „Jotank”.

Daarnaast werd een begin gemaakt met het vervaardigen van een der secties voor het voorschip van een trawler voor rekening van werf Duyvendijk (zie pag 15).

Gloeiende haast is hierbij geboden om al in augustus een complete romp te water te kunnen zetten.

Foto 3 — Een voor Boele-begrippen alledaagse foto van de „Lyng”.



# Zure zult uivere ang omerse on

Vorig jaar reeds, geachte collega's, mocht ik met u van gedachten wisselen over het onderwerp „zult”. Zure wel te verstaan. U kunt elk plekje van ons vaderland afstropen, maar u zult tevergeefs zoeken naar een gelijke kwaliteit zure zult als die, welke aange troffen wordt in het Brabantse Oisterwijk. En ik sta waarachtig niet alleen in die mening. Zelfs een Jaap van Zielst uit de lasloods, in vroeger dagen als zure zult-expert in Flakkee bekend, heeft dezelfde overtuiging.

Zure zult alleen maakt echter een Boele reis niet tot een succes. Daar komt meer voor kijken. Eerst de organisatie, maar daar staan we al niet meer bij stil. Dat gaat altijd goed, want de heren bestuursleden hebben net zoveel ervaring met de reizen opgedaan als Jaap met de zult.

Dan het gezelschap, dat is het belangrijkste. Het moet een prettig gezelschap zijn, dat beseft, dat men met elkaar uitgaat en dat dus persoonlijke belangen ondergeschikt laat zijn aan het geheel. Zo'n reisgezelschap was en is het. En dan het weer, hè? Ongeloofwaardig mooi was het, toen we om half acht wegrepen met bestemming Baarle-Nassau. Best weertje bleef het, toen we vandaar naar Oisterwijk toerden om daar de beroemde koffiemaaltijd te gebruiken. En de zon bleef heel de middag bij ons, toen we langs de vennen en door de bossen kuijden. Ja, hij begeleidde ons tot aan de ingang van restaurant „De

## hoge troeven bij de **BOELE- reis '67**



Met Jobsgeduld tuurde Job Zoeteman naar de eekhoorntjes.

Kanonnier” in Oosterhout, om daarna stilletjes achter de horizon te verdwijnen.

Maar toen hadden we de zon niet meer nodig, want we gingen eten onder het genot van een gezellig muziekje, dat tot meezingen noodde. Een serenade tijdens de carbonade. Zuivere tonen bij de sperciebonen. Mooie wijsjes bij vruchtenijsjes. Weet u gelijk, wat we gegeten hebben.

Toen de liederen uit en de gerechten op waren, bedankte voorzitter B. Hagoort de directie voor de financiële steun en maakte tevens van de gelegenheid gebruik om de erkentelijkheid van de gepensioneerden tot uitdrukking te brengen voor het pakket, dat ook zij bij de geboorte van Prins Willem-Alexander ontvingen. De echtgenote van directeur Joh. Boele ontving als attentie een prachtig boeket bloemen.

De terugreis gaf gelegenheid tot uitwisseling van reiservaringen, het tappen van moppen en het zingen van tophits als „in 't groene dal” en „hoe zachtkens glijdt...” Ja, zingen kunnen we bij Boele. Heel mooi.

En om u vooral niets te onthouden van wat mij tijdens deze reis voor belangwekkende dingen ter ore kwamen, vermeld ik nog, dat baas Overbeek dikke voeten had, zodat hij uiteindelijk besloot om Oisterwijk dan maar op zijn sokken te bezichtigen; dat Joop van Wingerden naast de 75-jarige mevr. De Snoo ging zitten en haar „mijn lief diertje” noemde; dat een chauffeur beweerde lasogen gekregen te hebben van die blonde serveerster in De Kanonnier; dat mevrouw De Snoo aan de chauffeur vroeg of hij moeders jongen nog was; dat Cees van Wingerden het clublied van Feyenoord meezong, maar bij dat van Ajax zijn kiezen stijf op elkaar hield. Ten slotte en daar gaat het maar om, dat alle deelnemers het er over eens waren, dat het weer een fijne dag was geweest.





Verboden in te rijden, behalve voor Boele-bussen. B. Ipskamp staat met zijn vrouw in 't voortuintje het vertrek gade te slaan.



„'t Is hier gezelliger dan in de machinefabriek", dacht de heer A. v. d. Wilt op een knus bankje te Baarle Nassau.



Mevr. de Wed. De Snoo genoot met haar zuster van het natuurschoon in Oisterwijk.



En hier kreeg de chauffeur nu lasogen van.



Het gezellige diner in de Kanonnier te Oosterhout.



Bloemenhulde.

También podríamos titular esta pequeña crónica de la gira, de esta otra manera: „Cuando el diablo toca la flauta”. Y viene a cuento el titulito, porque él nos da la tónica general de la Gira correspondiente a este año de gracia de 1967. Que los españoles somos buenos chicos en el fondo, esto está claro. Y como nadie nos lo dice, nos lo decimos nosotros y también suena bonito y todos contentos. Que los españoles somos un poquito Casanovas, (de vía estrecha) esto supera toda evidencia y todos los hechos prueban hasta la saciedad esta afirmación, así que la damos por asentada también.

Ya de antiguo, entre tantas cosas que se podrían traer a cuento, se narra que en las famosas Naos de Acapulco, que hacían la ruta del Pacífico, enlazando esta ciudad con la de Manila en las Islas Filipinas, siempre llegaban a término con las tripulaciones mermadas. Escorbuto y otras enfermedades del mar? Ca! Solo ocurría que cuando arribaban a cualquier atolón, con el fin de suministrar agua y fruta fresca, los marineros desaparecían para siempre. No, no se los comían los nativos, sino que en cuanto divisaban a una nativa, bailando el „Hula - Hula”, allí se acababan los Roles y Contratos, (política colonial a base de mulatitos).

De buitenlandse werknemers, zowel van Boele als van Pot, reisden dit jaar naar Zuid-Limburg. Hoofdoelen waren Vaals, Valkenburg en (via België) Baarle-Nassau. Een Spaanse werknemer maakte voor zijn collega's het hier afgedrukte reisverhaal.

„Y dice así”, pero se impuso un poquito de serenidad, sucediéndole los correspondientes cantes de la Alta y Baja Andalucía, debidamente jaleados, que se prolongaron incluso por la tarde, hasta que el „Astro Rey” se ocultó y nos dió las buenas noches.

Nos oxigenamos en Vaals, donde además hubo Parada y Fonda, pleno sol, bonitas perspectivas, y, sobre todo, „buen ganado”. Los „chicos de la prensa” trasladaron a sus cámaras fotográficas algunos intentos a cargo de los Casanovas en activo, y rumbo a Valkenburg, que allí estaba lo bueno.

En esta hermosa ciudad, hubo división de opiniones. Algunos acompañaron al Sr. Van Bergen a solazarse en la con-

que nos introdujo en aquella mezcla de antesala del Infierno y Cueva de Luis Candelas, (no apta para señoras solas) que es esa gruta que nos mostró.

La cosa se ponía negra con monstruos prehistóricos en relieve por las paredes, fresco, silencio en aquel laberinto sin salida, goteras que coincidían con el emplazamiento de un cementerio en la parte superior. Llegamos a pensar una „picardía” que por respeto callamos, pero que puede imaginarse el curioso lector.

Y en el apoteosis de tanto lio de galerías infinitas, columbramos a lo lejos una gama de resplandores intranquilizantes. Ya está, dijimos, aquí se nos aparece el de „las patas de cabra”. Se nos contó que por aquí años antes, anduvo FAUSTO haciendo tratos con el Demonio, en presencia de S.M. la Reina Juliana. No asustarse, caramba, que la Reina estaba sentada en un confortable sillón, y estos engendros del Averno, solo eran Actores disfrazados. Uf. Menos mal.

Y ya que hablamos de Fausto y nos auto-titulamos Faustinos al principio, no estará de más aclarar un poco qué relación guarda esto con el titulito del la presente reseña.

Pues como resulta que estamos en la morada de MEFISTOFELES y aquí

## CUANDO FAUSTO SE LLAMA FAUSTINO

Sentenciaron los Adelantados y Grandes Almirantes de la Mar Océana, que en habiendo „ganado” del sexo opuesto, los españoles eran „caballos de buena boca”. Así que la cosa viene ya de viejo.

Si preguntamos a cualquiera de los participantes que qué tal fué la gira, la respuesta es inmediata y rotunda: Formidable, la mejor.

— Tuurlijk, jonge, menudo „ganado” había por allá abajo.

Ya estábamos, pues, en plena ruta, rumbo al Sur, dirección „pa” casa, pero con „retour”.

— Por aquí, a la derecha, unas vacas holandesas en el prado, nos decía, micro en mano, nuestro particular Matias Prats, o „sease” nuestro Sr. Hommel. Pero inmediatamente, en la parte contraria aparecía el „contraveneno”: „Refréscale la vista, aquí a la izquierda, Pedriño.”

Acabamos por rogar a Mister, que hiciera „snipperdag” de explicaciones en el Bus, ese día. Y, muy amable, declinó sus poderes en el minero-poeta Sr. Cañamero, que una tras otra nos recitó alguna de sus creaciones, con los consabidos aplausos del „respetable”.



In Valkenburg.

templación de las ruinas del histórico castillo. Otros, pensaron que para vistas y panorámicas, las había mejores en las terrazas de los Bares y Cafeterías, incluyendo en este grupo los susodichos Casanovas y los admiradores de Baco. Y, por último, los demás, nos dejamos conducir por el Sr. Hommel, hasta un hombre de gorra y farol de minero,

firmó Fausto su famoso contrato, resulta, decimos, que hace muchísimos años, existió un Sabio, cargado de años y sabiduría. Calavera en la mesa de estudio, vela de sebo, larga bata de lunares y cucurucho en la cabeza como los Nazarenos de Sevilla en Semana Santa. A este buen señor, se le ocurrió un día que había pasado su vida haciendo el „canelo”. Y hete aquí que a los setenta y tantos se siente viejo verde, pero, claro, que a su edad no había „na” que hacer. Un día, al Pata de Cabra se le ocurrió que le podía echar una mano. Y ni corto ni perezoso se le presentó como el Sr. Mefistofeles con capa larga, los consabidos cuernos y sin afeitarse.

— Tu alma, y te vuelvo joven y apuesto. Firmas?

Y con sangre quedó sellado el contrato. El cuerpo de Fausto salió al mundo, mientras su alma quedaba allí encadenada.

Influjos de maleficio sentimos en aquella tenebrosa espelunca. Tu alma en prenda, y el mundo es tuyo... Casanova con suerte... Felizmente, nos quedamos al principio en Faustinos, y, como también dijimos, en el fondo

# De jongste scheepsbouwer van Bolnes: COR VORSTER

Zeker de Pot-mensen zullen hem kennen. Want na schooltijd en in de vakanties scharrelt hij nabij de werfpoort van Pot of hangt hij, moeilijk in evenwicht, over de oude werfmuur.

Dat alles om zo goed mogelijk de bouw gade te kunnen slaan van de nieuwe schepen die op de hellingen verrijzen. Vooral de grote schepen „Mercurius” en „Neptunus” hadden zijn grote liefde. Hij maakte er fraaie tekeningen van.

Bij zijn eerste probeerselen waren de verhoudingen nogal eens verkeerd gekozen, maar dat zal hem nu niet meer gebeuren. De belangstelling die hij voor de werf toonde, bleef namelijk niet onopgemerkt en zo kon het gebeuren dat de Heer Postma, die schik in de jongen

somos buenos chavales... (aunque a ratos no mucho de fiar...) al fin, el tío de la gorra y farol en mano, nos sacó al sol y a la bella luz del día, donde los pensamientos son mucho más sanos y bastante más alegres, y se dispó sola la tentación. Total..... Faustinos.

En lo que no estamos de acuerdo, es que el hombre del farol nos hiciera ver que habíamos recorrido Kilómetros de distancia, y cuando nos sacó, en apenas un minuto estabamos fuera. A ver si hay un poco más de formalidad, Caramba.

Lo demás, normal. Cansados, despues de pasar por Bélgica y cenar en Baarle-Nassau, llegamos sin más novedad a nuestras residencias en Bolnes.

Y por último, aun cuando debiera haber sido lo primero, saludamos la presencia en esta gira de las esposas de algunos companeros nuestros, la compañía de otros compatriotas de POT, que por primera vez nos acompañaban, y cómo no, algunos antillanos que nos hicieron partícipes de su sana alegría y buen humor.

Y para la próxima vez, Señor Mister Hommel, no se deje Vd. avasallar con el micro, que a última hora aquello resulto „la carabina de Ambrosio”.

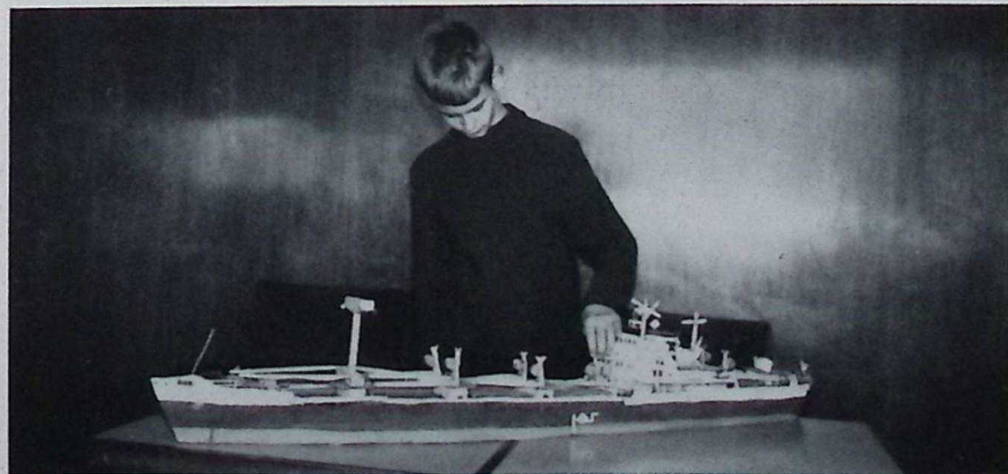
*Antonio Aded Rivera*

had, hem na werktijd meenam om hem aan boord rond te laten neuzen. Dat was natuurlijk prachtig voor Cor.

In deze ongemakkelijke houding bespiedde Cor de werkzaamheden op de werf van Pot.



3½ week, iedere vrije minuut.



Helemaal in de wolken was hij toen hij mee naar Rotterdam mocht varen, toen de „Mercurius” vanaf de werf naar daar vertrok. Hij was niet uit het stuurhuis weg te krijgen. Geen wonder, want Cor heeft zijn toekomst al in die geest uitgestippeld. In september a.s. hoopt hij naar de Schippersschool te gaan en daarna zelfs naar de Zeevaartschool.

Hij verkoos de dekdiens al boven de motorkamerdiens.

Als „dank-cadeau”, zoals hij zegt, bood hij directeur Ir. J. A. v. Slingelandt een zelfvervaardigd kartonnen model van de „Mercurius” aan, schaal 1 : 100. Hij werkte er 3½ week iedere vrije minuut aan en het materiaal er voor vond hij tussen de oude kranten. Met wat cement wist hij zo een model te maken dat bewondering afdwingt.

Als de bekende commissie Keyzer schrijft, dat de scheepsbouw te weinig aantrekkingskracht heeft voor de jongeren, zal dat misschien wel waar zijn, maar uitzonderingen zijn er zeker.

Dat bewees de 12-jarige Cor Vorster.



Jubilaris A. Versluis en echtgenote.



Jubilaris H. Kooyman en echtgenote.

## Twee Boele getrouwen ten Gemeentehuize gehuldigd

Loco-burgemeester C. J. v. d. Berg kon bij de tweede hulding, die hij dezelfde week voor Boele moest verrichten, nauwelijks een glimlach onderdrukken, toen hij het zaaltje van het Gemeentehuis binnentrad. „Hier ben ik weer”, scheen hij te denken toen hij onze directieleden begroette en „hier zijn we weer” schenen de heren Boele te denken, toen ze de groet met een handdruk beantwoordden.

Geen wonder, want veelvuldig gaan directie, met bedrijfsleiding en een afgevaardigde van de Ondernemingsraad naar het Gemeentehuis om aanwezig te zijn bij de uitreiking van de Eremedaillen aan diegenen, die 40 of 50 jaren in

dienst van ons bedrijf waren. Voeg daarbij de vele bezoeken die afgelegd worden bij de „25-jarigen”, dan kunt u zich misschien voorstellen, dat iemand eens aan de directie vroeg: „Het is toch zeker een hele opgave om dat allemaal bij te lopen?” Het antwoord was: „Als we dat niet meer op kunnen brengen, dan sluiten we nog liever het bedrijf!” Op 8 mei was het Arie Versluis, die jubileerde. Veertig dienstjaren had hij er toen opzitten.

Om half drie 's middags waren we bij hem en zijn echtgenote op visite en op de zijn eigen radde manier vertelde hij van vroeger. Hoe hij eigenlijk een klein boertje had willen worden, maar dat het

toch de werf werd. Hoe hij nagels heette bij Gerrit de Snapper en maat werd bij Gerrit de Koning. Hoe hij 2 jaar bij Leen Put aan de drukker werkte en hoe... vroeger de verhoudingen dikwijls scheef lagen. „Het is allemaal zoveel verbeterd, mijnheer Boele. Jammer, dat ik af en toe zo weinig stoom heb.” De laatste factor is dan ook de reden, dat Versluis de laatste jaren het zwaardere ijzerwerk niet meer doet, maar nu achter in de scheepsbouwloods zijn werklust bij Arie Berkhout botviert. Want aan werklust en ijver heeft het hem nooit ontbroken. Eén van de redenen waarom hij aanzien geniet. Ook de bedrijfsbrandweer heeft daarvan geprofiteerd, want hij was daarvan 28 jaar lid. Ook Henk Kooyman, die twee dagen daarna zijn 40-jarig jubileum vierde, is al 28 jaar lid van de bedrijfsbrandweer. Hij trad op 10 mei 1927 in dienst en bewandelde ook de geijkte weg van nagelheter-ijzerwerker.

Hij werkte o.a. bij P. Sterkenburg en bij baas A. de Jong.

Voor het verdere verloop citeren wij uit de toespraak van de heer G. J. Boele: „Wij hebben u altijd gekend als iemand, die altijd direct voor iedereen klaar stond en we hebben u nooit in een depressie gezien.

Zelfs niet, toen u om gezondheidsredenen het magazijnwerk ging doen, dat u nu nog doet.”

Na de hulding ontpopte Kooyman zich als een vlot spreker en zei o.a., dat hij zich altijd al aangetrokken gevoeld had tot het magazijnwerk. „Ik vind het plezierig werk, misschien zit dat wel in de familie!” (onze ex-magazijnmeester Pleun Kooyman is een broer van hem!)

In de scheepsbouwloods.



In de expeditieloods.



# 'T IS DE VERF

die het 'm doet

Schilderen heeft iets bekoorlijks. Want niet alleen beschermt de verf het materiaal tegen funeste invloeden van buitenaf, maar schilderen betekent in de meeste gevallen ook: mooimaken.

Wat dat betreft is het leuk werk. Zelfs de vakman-schilder blijft nog altijd met plezier kijken naar een werkstuk, dat hij met geoefende hand in de lak gezet heeft. Niet met die verheerlijkte blik waarmee een doe-het-zelver in zo'n geval zou kijken, maar toch kun je ook bij de rechtgeaarde vakman dan iets van voldoening bemerken. Ondanks het feit, dat het zijn dagelijks werk is.

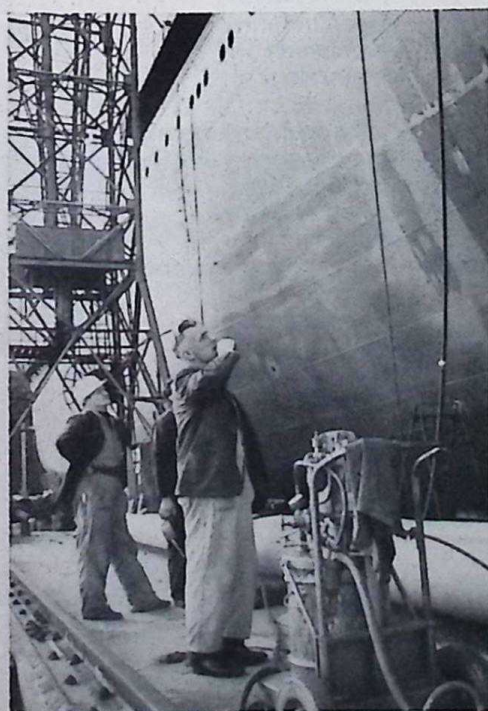
Minder dan in vele andere vakken het geval is, heeft het schilderen de invloed ondergaan van mechanisering. Het blijft nog steeds hoofdzakelijk handwerk. Oneindig veel handgereedschappen van vroeger zijn vervangen door hydraulisch, pneumatisch of elektrisch gereedschap, maar wat bleef was: de kwast.

De mechanisering van het schilderen was tot voor 10 jaar beperkt gebleven tot het spuiten van meubilair, wat uiteraard binnen moet gebeuren. De laatste 10 jaren heeft het mechanisch verven echter weer wat meer terrein gewonnen met name voor die karweien, waarbij in korte tijd grote vlakken van een verflaag voorzien moeten worden. In de scheepsbouw vindt daarom tegenwoordig het verfspuiten veelvuldig toepassing.

Het systeem, dat daarbij toegepast wordt, is dat van het



Spuitbehandeling van Neptunus' achterkant.  
Op de brug: (l) M. Sohler en (r) P. Lagendijk. Op de bolder: S. de Back.



„airless” spuiten. Letterlijk vertaald betekent dit: luchtloos spuiten.

Om een verflaag aan te brengen door middel van spuiten moet de verf in talloze, minieme druppeltjes uiteengeslagen worden, het z.g. vernevelen.

Dit gebeurt door de verf onder hoge druk (150 - 250 kg/cm<sup>2</sup>) door een kleine opening te persen, zonder directe tussenkomst van lucht. Het is te vergelijken met het mondstuk van de slang, waarmee tuinen besproeid worden. Dat deze verfspuittechniek zo laat tot ontwikkeling gekomen is komt doordat er eerst een materiaalprobleem opgelost moest worden, n.l.: van welk materiaal moet het mondstuk (of nozzle) gemaakt worden? De slijtage ervan is namelijk enorm groot, omdat de verf met geweld door een klein gaatje geperst wordt. En in verf zitten dikwijls harde deeltjes, zoals pigment of zinkdeeltjes, die de slijtage

bevorderen. Voor het probleem werd een oplossing gevonden door toepassing van zeer harde materialen, zoals wolframcarbide en tungsten.

De complete apparatuur bestaat uit een verfpomp, materiaalslang en pistool.

De verfpomp wordt aangedreven door de werflucht. De verf wordt via een zeefstelsel en een uit speciaal materiaal geconstrueerde slang naar het pistool gestuurd.

Trekt de man, die het pistool bedient, aan de trekker, dan wordt de kleine opening vrijgemaakt en de verf kan met grote snelheid het pistool verlaten. Het werktempo ligt 3 à 5 maal hoger dan met de kwast en in vele gevallen wordt een betere afwerking bereikt.

De spuiters dragen een masker om inademing van de verfnevel te voorkomen. Uit het oogpunt van veiligheid zal hij het pistool nooit naar lichaamsdelen richten, want de kracht van de verfstraal is zo groot, dat verwondingen er het gevolg van zouden kunnen zijn. Maar zo'n kwast is hij natuurlijk niet.

Schildersbaas Hogendijk: „... mool huidje... heel mool huidje!”  
Achter hem met helm: IJzerwerkersbaas P. Rijdsdijk.

# Het sportveld wordt intensief gebruikt

Direct na de opening van het sportveld heeft Koning Bedrijfsvoetbal vele activiteiten ontplooid. Allereerst de normale competitie van de bedrijfsselftallen. Maar daarnaast is ook een competitie van start gegaan tussen elftallen die gevormd zijn uit de diverse afdelingen van ons bedrijf.

De competitiewedstrijd Boele—Pot, een derby die op 9 mei werd gespeeld, liep wel wat anders af dan de verwachtingen waren. Alle verhalen over 10—0 ten spijt, bleken de Boele-voetballers hun handen vol te hebben aan de Pot-formatie. Ze moesten alle zeilen bijzetten om (door een schuiver van Frans v. d. Herik) bij de rust een 1—0-stand waar te maken. Na de rust maakte Pot al snel gelijk, hoewel men daarvoor bijna door de keeper heen moest lopen. Door twee goede doelpunten aan weerskanten binnen één minuut werd het 2—2. Dat Boele in laatste instantie met een schuiver van Van Vught toch nog de volle winst wist te behalen, kwam alleen maar omdat de Pot-keeper net op zijn verkeerde been stond. Vermoedelijk was men na afloop in de Pot-kleedkamer meer voldaan dan bij de burens. Wat echter het belangrijkste was: het was een fijne wedstrijd in heel sportieve sfeer gespeeld.

De samenstelling van de afdelingsploegen en de vaststelling van de normale competitie was niet op tijd klaar om een programma in het vorige Boele-Nieuws te plaatsen.

Een overzicht van nog te spelen wedstrijden op ons sportveld laten we hiernaast volgen.

Spelmoment uit de match Magazijnen—Koperslagerij. V.l.n.r.: J. Hubregtse, W. H. Langestraat en G. Snijders.



## Bedrijfsvoetbalcompetitie

Dag	Datum	Wedstrijd
donderdag	8 juni	Boele 4 —v. Splunder
maandag	12 "	Boele 3 —Koutstaal
dinsdag	13 "	Boele 2 —Combinatie
woensdag	14 "	Boele 1 —Gebr. Pot
donderdag	15 "	Boele 4 —Hoogmeyer
maandag	19 "	Gebr. Pot —V.A.F.
dinsdag	20 "	Boele 2 —Klinknagel
woensdag	21 "	v. Dam —Boele 1
maandag	26 "	v. Vliet —Boele 2
woensdag	28 "	Boele 1 —Contact
donderdag	29 "	Ragom —Boele 3
vrijdag	30 "	Boele 2 —Kemper
maandag	3 juli	v. Dam —Gebr. Pot
woensdag	5 "	Boele 3 —Pols
maandag	10 "	Gebr. Pot —Contact
dinsdag	11 "	Schram —Boele 3
woensdag	12 "	V.A.F. —Boele 1

Al deze wedstrijden beginnen om 18.45 uur.

## Onderlinge competitie

Deze wedstrijden zijn allemaal op zaterdagmorgen en beginnen om 10.00 uur.

Data	Wedstrijd
10 juni	Koperslagerij —Lasloods
17 "	Magazijnen —Timmerloods
24 "	Scheepsbouw buiten —Machinefabriek
1 juli	Scheepsbouw binnen —Administratie
8 "	Timmerloods —Koperslagerij
5 augustus	Machinefabriek —Magazijnen
19 "	Lasloods —Scheepsbouw binnen
26 "	Administratie —Scheepsbouw buiten
9 september	Timmerloods —Lasloods
16 "	Koperslagerij —Machinefabriek
23 "	Magazijnen —Administratie
30 "	Scheepsbouw buiten —Scheepsbouw binnen
7 oktober	Machinefabriek —Timmerloods
14 "	Administratie —Koperslagerij
21 "	Scheepsbouw binnen —Magazijnen
28 "	Lasloods —Scheepsbouw buiten
4 november	Machinefabriek —Lasloods
11 "	Timmerloods —Administratie
18 "	Koperslagerij —Scheepsbouw binnen
25 "	Magazijnen —Scheepsbouw buiten
2 december	Administratie —Machinefabriek
9 "	Scheepsbouw binnen —Timmerloods
16 "	Scheepsbouw buiten —Koperslagerij
23 "	Lasloods —Magazijnen

De volgende vriendschappelijke wedstrijden zijn nog vastgesteld:

10 juni	Kantoor Boele	—Kantoor Pot	- 11.30 uur
17 "	Boele 1	—Bolnes Zaterdag	- 14.00 uur



Het bestuur van Boele's Voetbalvereniging in druk overleg, terwijl Greet Sniijders koffie serveert.  
V.l.n.r.: C. Advokaat, G. Harreman, J. Huizer en P. de Weyer.



G.P.: „ en daar mogen jullie dan nog erg blij mee zijn, Bassie!”



## POT- personeelsavond

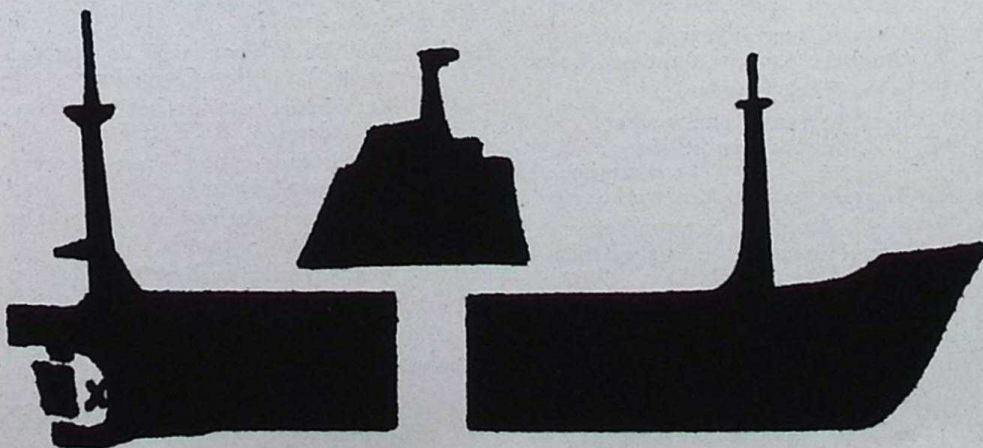


Op woensdag 10 mei j.l. organiseerde de Pots personeelsvereniging haar jaarlijkse contactavond, nu in de Boele-cantine. De ca. 200 aanwezigen zagen ditmaal niet het eigen toneelgezelschap op de

planken, maar het bestuur had het Tilburgse gezelschap „de Lachbrekers” voor het voetlicht gehaald. Met een aantal conferences, in onvervalst Brabants dialect wisten zij inder-

daad talloze malen de lach bij de aanwezigen te laten doorbreken. De Brabantse humor is echter niet de meest fijnzinnige. Zodat we één der aanwezigen terecht de opmerking hoorden maken: „Hun nette mopjes hebben ze bepaald thuisgelaten”. Ook hij had toch wel erg veel moeten lachen. De heer van Slingelandt sprak in zijn slotwoord de hoop uit dat, hoezeer hij zich ook had vermaakt, een volgende maal weer eigen krachten voor het voetlicht zullen komen.

## Een nieuw werkobject voor Pot



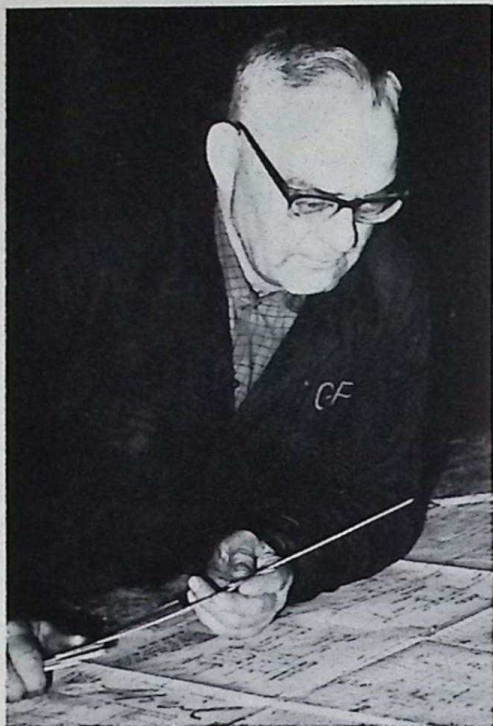
Met de werf van T. van Duyvendijk uit Lekkerkerk werd overeenstemming bereikt over het bouwen van een scheepsrompgedeelte (voorschip) van een trawler.

De lengte van de gehele trawler is 50 meter, het „Pot” gedeelte is ca. 29 meter.

Het achterschip, dat bij De Biesbosch gebouwd wordt, zal bij Pot met het voorschip samengebouwd worden, uiteraard met de hulp van een bok.

De gehele romp zal in augustus voor afbouw en installatie aan werf Duyvendijk moeten worden opgeleverd.

# HENK v. d. LINDEN 40 jaar bij POT



We kennen Henk v. d. Linden allemaal als de „beheerder” van de spantenvloer, waar hij de weg kent als in zijn eigen huis.

Dat is de plek in de scheepsbouwloods waar zo'n weldadige rust heerst en waar je keer op keer weer geboeid wordt door het lijnenspel van spanten, stringers en deklijnen.

Maar genoeg hierover gemijmerd; 2 mei was het dan zo ver: v. d. Linden was die dag — met alle respect — het „feestvarken” van POT. In 1927 bij ons in dienst getreden zou hij voor zijn 40 trouwe dienstjaren beloond worden door H.M. De Koningin en Gebr. POT. Bij de officiële huldiging door burgemeester C. J. v. d. Hoeven en directeur Ir. J. A. v. Slingelandt werden woorden van dank en waardering gesproken. Uit beide toespraken bleek duidelijk, dat de verdiensten van v. d. Linden voor ons bedrijf bijzonder groot zijn geweest en dat men hoopte dat hij met zijn actieve „spanten-vloer-werk” de resterende 5 jaren tot zijn pensioen in goede gezondheid zal vol maken.

Door beide sprekers werd uiteraard ook mevr. v. d. Linden in de waardering betrokken. Zij ontving van de werf een mooi boeket bloemen.

Hierna was het woord aan Henk zelf. Met de bronzen Eremedaille, verbonden aan de orde van Oranje Nassau op de borst — het geopende doosje met gouden polshorloge vóór hem op tafel — stak hij van wal. Ik weet niet of u v. d. Linden een beetje kent, maar ik kan u verzekeren, dat dat met een goede stoel, sigaar en wijntje allemaal wel lukt. (Henk: „een borreltje op zijn tijd — mits met mate — is goed voor het bloed.”)

Wat hij allemaal verteld heeft? Te veel om hier op te noemen. Hij heeft ons zijn activiteiten bij Pot gedurende 40 jaren verhaald, en dat was lang niet mis! Er is veel gebeurd in die 40 jaren, maar de tijd is snel gegaan. En hij eindigde met de tevreden woorden: „Ik ben blij dat ik dat mag beleven en gezond ben”. Alle aanwezigen knikten, want het was een opvatting waar geen speld tussen te krijgen was.

## PERSONALIA

### Jubilea :

#### 25 JAAR :

- 1-6 A. A. v. d. Grient, machinebankwerker (Boele)
- 6-7 B. Spruit, timmermansbaas (Gebr. Pot)
- 17-8 S. van Prooijen, tariefcalculator (Boele)
- 20-8 D. W. Combee, machinebankwerker (Boele)

### In dienst getreden :

- 17-4 A. M. W. Kemp, praktikan
- 24-4 L. J. Kouwenberg, hulp-ijzerwerker
- M. Diz Oubina, hellingbediende
- B. Pineiro Oubina, elektrisch lasser
- H. Wiegman, ketelmaker
- G. Takens, elektrisch lasser
- 25-4 A. A. Bouwman, elektrisch lasser
- 28-4 J. A. Flores Garcia, brander
- P. del Rio Menendez, bankwerker
- V. Miras Fernandez, stellingmaker
- J. Sanchez Rivas, brander
- A. Candal Prego, elektrisch lasser
- J. Perez Arcay, elektrisch lasser
- B. Lopez Campello, elektrisch lasser
- 1-5 Mej. C. van Kooten, typiste (rekeningen afdeling)
- Mej. C. Haalboom, kantoorbediende (bedrijfskantoor machinefabriek)

- 8-5 L. J. H. van Crieckingen, ijzerwerker
- M. J. Lint, ijzerwerker
- J. J. Snoep, praktikan (machinebouw)

- 9-5 A. Jekel, bankwerker
- 10-5 J. Visscher, bankwerker

### Naar militaire dienst :

- 12-5 A. J. Groenendijk, bankwerker
- 16-5 C. Roest, bankwerker

### De dienst verlaten hebben :

- 14-4 J. Rodriguez Patino, hulp-aanbouwer
- J. Vermeulen, leerl.-scheepsbeschieter
- 21-4 K. Hulspas, leerl.-scheepstimmerman
- R. Gutierrez Asencio, elektrisch lasser
- 25-4 F. Rubio Pitel, brander
- 27-4 E. Silva Barranco, bankwerker
- H. J. T. Gernaat, praktikan (scheepsbouw)
- C. Rosendo Arranz, bankwerker
- 28-4 P. F. M. Berensen, bankwerker
- J. Garcia Gonzalez, hellingbediende
- P. A. van Gent, praktikan (machinebouw)
- J. van der Drift, praktikan (machinebouw)
- R. de Wild, hellingsschipper
- J. Ferreira Tena, hulp-aanbouwer
- 3-5 J. de Haas, praktikan (scheepsbouw)

- 8-5 H. Mulder, bankwerker
- 16-5 W. Alvarez Cano, koperslager

### Geboren :

- 26-3 Elias Johannes, zoon van de heer en mevrouw Boudewijn-De Jong
- 13-4 Edwin, zoon van de heer en mevrouw IJsselstein-Hagendijk
- 24-4 Edwin, zoon van de heer en mevrouw Brouwer-De Gast
- 26-4 Gert, zoon van de heer en mevrouw Bekkema-Mud
- 27-4 Jeroen, zoon van de heer en mevrouw Koedoot-Prooi
- 28-4 Ronald Paul, zoon van de heer en mevrouw Van Vliet-Cappellen
- 29-4 Erica, dochter van de heer en mevr. Van Valderen-V. d. Water
- 3-5 Sonja, dochter van de heer en mevr. Timmermans-Stienstra
- 10-5 Gerda Annet, dochter van de heer en mevrouw Baars-Berends
- 12-5 Elisabeth Arda, dochter van de heer en mevrouw Tideman-De Vree

### Gehuwd :

- 21-4 De heer J. Gerritsen met mejuffrouw H. Greeve.