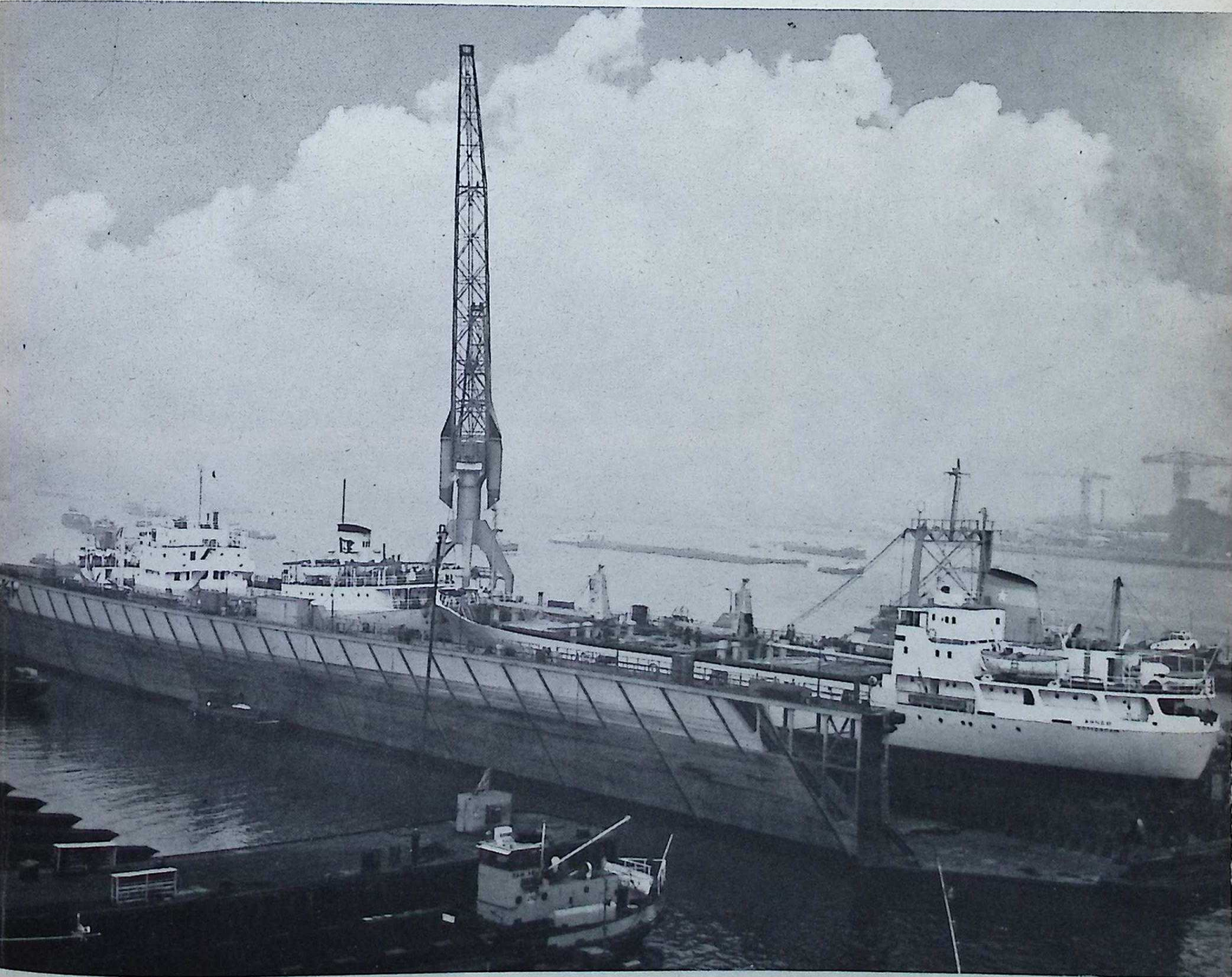


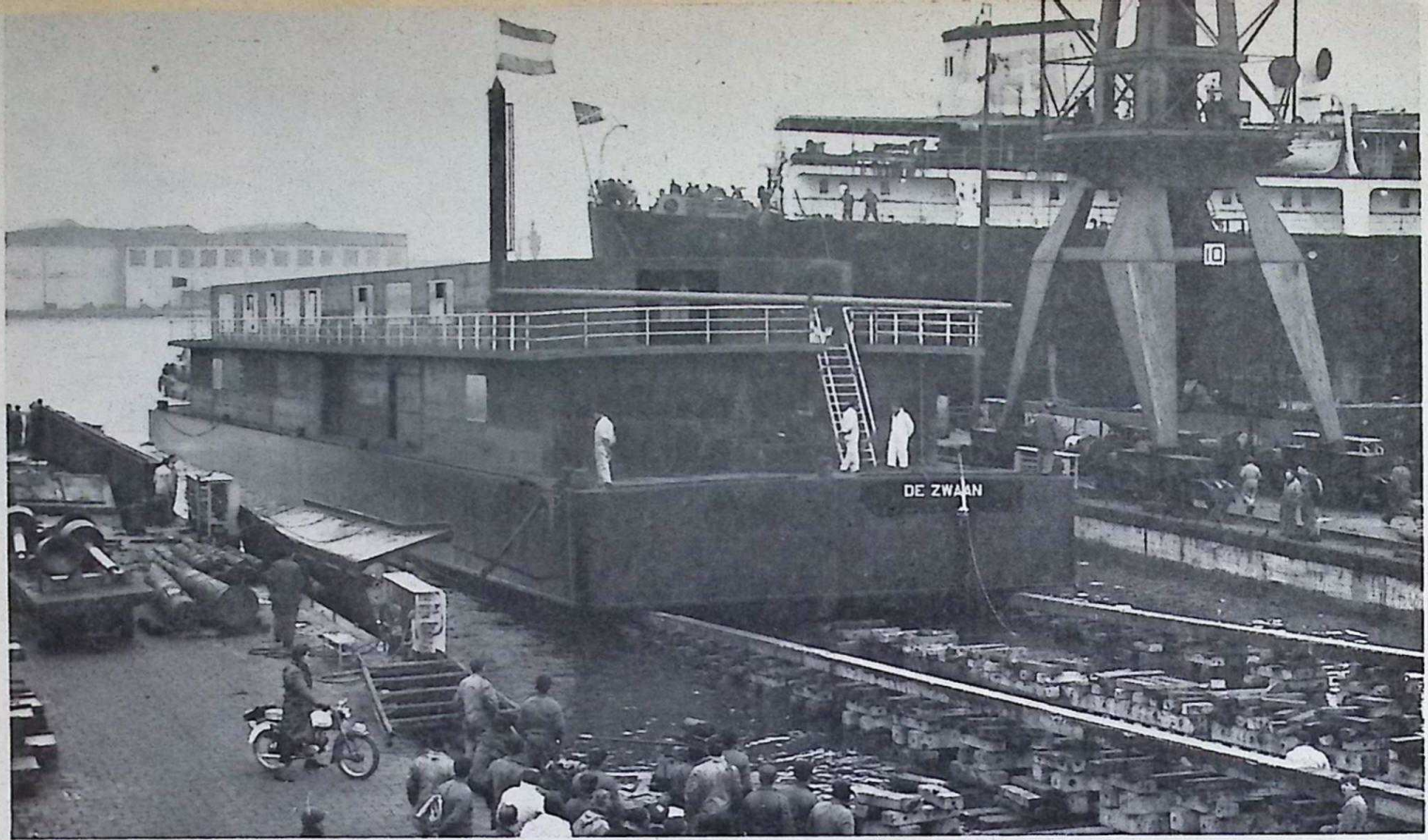
Boele - nieuws

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



MEI 1964 - No. 73





Stalig begeeft de Zwaan zich te water.

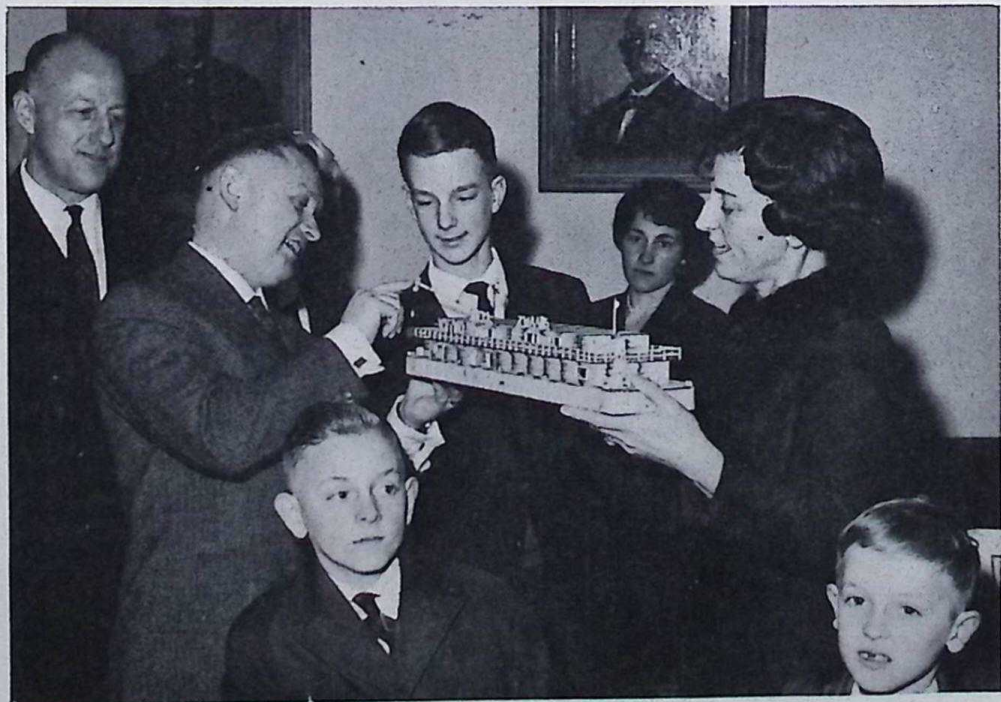
Gebeurtenissen van de laatste maanden



„Knip”, zei Mevr. Zwaans — „Knip” zei de fotograaf.

Als gebeurtenis van de laatste maanden kunnen we toch zeker rekenen de stapelloop van het „ding”, zoals de heer Joh. Boele het noemde in zijn speech ter gelegenheid van deze stapelloop.

„Een schip kunnen we het niet noemen, want het stalen drijvende voorwerp krijgt een vaste ligplaats in Dordrecht en is zeer zeker niet gebouwd om er mee te gaan varen.”
Van het winkelschip, bouwnummer



De Heer en Mevrouw Zwaans waren zichtbaar verast met het cadeautje van Ton Hooftman.



Op deze foto ziet U hoe nietig de mensen zijn tegenover dat schip. Maar vakmanschap en technisch vernuft geven onze mensen overwicht over de dode massa ijzer. Het voorschip van de „Fair Head“ gehoorzaamt hier aan onze wil en wordt langzaam naar voren getrokken.

supermarkt in worden ondergebracht. Hier kunnen de schippersvrouwen hun boodschappen gaan doen.

Foto 3 laat ons de jongste bediende van tekenkamer scheepsbouw Ton Hooftman zien, die het presteerde om van ± 2000 afgebrande lucifers een model van het winkelschip te bouwen. Hij had er maar liefst twee maanden voor nodig. Ton schonk vóór de tewaterlating het model aan de heer Zwaans en ontving als dank een chèque. Op onze vraag wat hij ermee gedaan had, antwoordde de energieke jongeling „Gauw op m'n spaarbankboekje gebracht.“

Op de voorpagina ziet u een foto van een bijzondere gebeurtenis voor ons dok op 13 maart jl.

Voor het eerst werden twee schepen tegelijkertijd gedokt. Het waren het Noorse schip „Wevan“ en het Nederlandse schip „Arneb“.

De eerste verlenging van dit jaar is inmiddels ook begonnen. Medio maart kwam het Engelse schip „Fair Head“ aan de werf om een verlenging te ondergaan. Geheel volgens plan werd in een week tijd het schip afgetekend, doorgebrand en uit elkaar getrokken. Meteen daarna werd het nieuwe midschipsdeel met de kolossale bok „Simson“ van de nieuwbouwhelling gelicht en op de dwarshelling geplaatst.

1013, ziet u op foto 1 de stapelloop op 26 maart jl., die zoals we gewend zijn, vlot verliep.

Foto 2 toont u de charmante doopster, mevrouw Zwaans, die hier het lint doorknipt om het „ding“ te dopen.

Momenteel heerst er in Dordrecht een enorme activiteit aan boord. Vele onderaannemers zijn bezig om de enorme zalen die het winkelschip bevat te betimmeren en in te richten. 1 Juli a.s. moet de zaak in bedrijf.

Naast een winkel voor scheepsbehoeften, tanks voor olie, showrooms, bioscoopzaal enz. zal er ook nog een



De bok Simson brengt een nieuw stuk „Fair Head“ naar de helling.

Van het een en ander ziet u hierbij een paar foto's die u alles nog eens laten meebelevén.

Juist voor het ter perse gaan van dit nummer konden we nog een plaatje schieten van het laden van de brug, die we in opdracht van de Provinciale Waterstaat van Friesland hebben gebouwd.

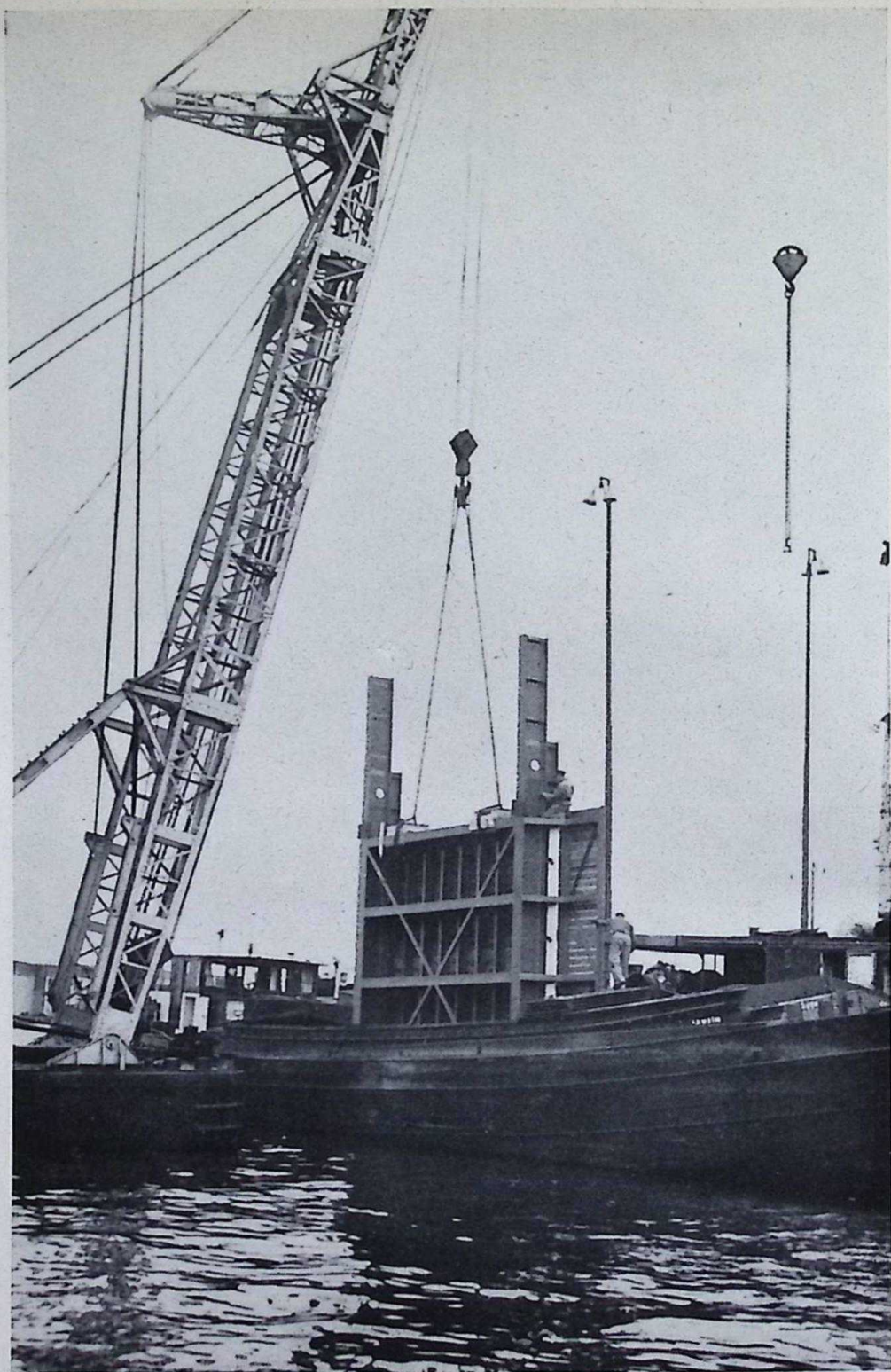
De Fa. Stoof uit Breda verzorgt het transport en stelt de grote kraan voor het inhijzen van de brug ter beschikking. Onze mensen zullen, onder leiding van assistent H. J. van Maren, de brug in Heerenveen gaan monteren en in bedrijf stellen.

Hiermede is dan de tweede brug in Friesland opgeleverd.

De tweede verlenging

Eind april — begin mei zal voor onze neuzen verschijnen het Engelse schip „Macaulay” om een verlenging te ondergaan. Voor ons een doodgewone zaak zijn we gewend te zeggen. Edoch, dat is nu niet zo. Bij dit schip school er een heel klein addertje in het gras. Dit schip is te groot om op de dwarshelling verlengd te worden en dus zouden we het zoals bij de Beacon-schepen, die we vorig jaar verlengd hebben, drijvend kunnen doen. De „Macaulay” echter heeft de motorkamer en het gehele dekhuys in en op het achterschip staan, hetgeen tot gevolg heeft dat het achterschip, zodra het losgebrand zou zijn van het voorschip, zou gaan kapseizen. Ook met ballast in het ruim zou de stabiliteit nog dik onvoldoende zijn. We hebben voor deze verlenging dan ook naar een andere methode moeten zoeken en we gaan het nu zo doen:

Het schip wordt in het dok afgetekend, vervolgens wordt het achterschip t.p.v. de machinekamer met stutten op de dokvloer afgestut om omkantelen te voorkomen en daarna pas wordt het voorschip afgesneden. Tegelijkertijd worden aan voor- en achterschip, alsmede aan het nieuwe deel, dat op helling II in aanbouw is, de koppelkonstrukties aangebracht. Het voorschip wordt geballast en uit het dok gesleept. Na het oppompen worden t.p.v. het nieuwe deel en het voorschip alle kielstoppen weggenomen en speciale stoppen als konstruktiekimstoppen geplaatst. Het nieuwe deel wordt ingevaren en het dok met het achterschip wordt aan de diepgang van het nieuwe deel aangepast, zodat het mogelijk is het deel te koppelen. Ligt dit in lijn met het achterschip,



Een nieuwe brug wordt verscheept naar het dorp van Abe Lenstra.

dan worden de stoppen onder het deel aangetrokken. Vervolgens wordt het voorschip ingevaren en de geschiedenis herhaalt zich. Na het oppompen worden er natuurlijk de nodige kielstoppen bijgeplaatst. De stuiken kunnen nu tegelijkertijd gelast en afgewerkt worden, zodat we met een kortere doktijd kunnen

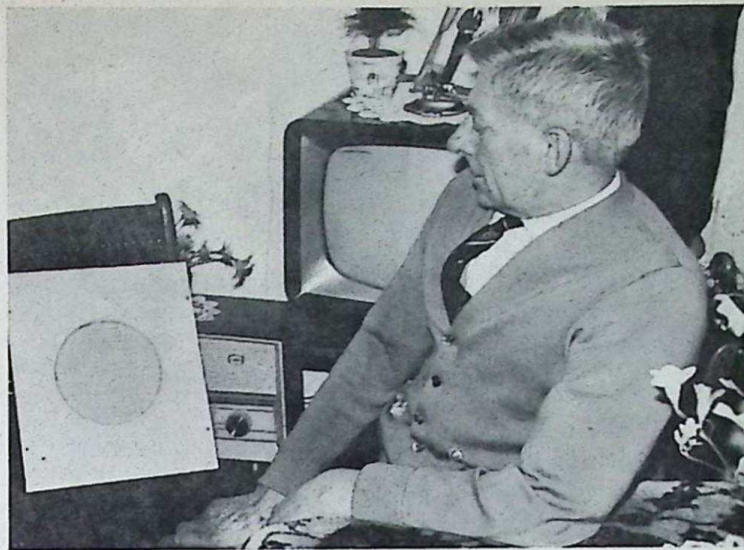
volstaan. Na het aanbrengen van deze laadhoofden kan het schip het dok weer verlaten om verder afgewerkt te worden.

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

HET is gebruikelijk, dat er op de kontaktavonden, die door onze eigen verenigingen verzorgd worden, wat minder mensen naar de kantine komen dan wanneer er een beroepsgezelschap wordt gehoord. Dit behoeft geen nadere verklaring, want het is logisch, dat vakmensen een beter en gevarieerder programma kunnen brengen dan onze amateurs, die zo af en toe eens op de planken komen.

En toch..... als U nu vraagt of die amateuravonden dan zo veel minder gezellig zijn, dan zullen er heel wat zijn, die met mij zeggen: „nee, beslist niet.” Zeker, die vakmensen kunnen er wat van. Daar kunnen onze mensen niet aan tippen. Allicht niet, maar... de avonden, die we zelf verzorgen, hebben hun eigen, aparte aantrekkelijkheid, die de

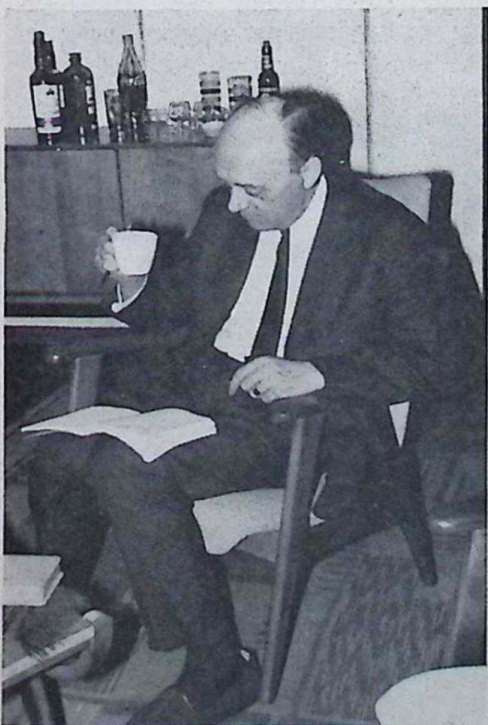
H. Verschoor, thuis
lulsterend naar zijn
mannenkoor.



DE KONTAKTAVONDEN

Onze amateurs deden het weer goed

„vakavonden” ten ene male missen. Dat komt, geloof ik, omdat onze amateurs in de eerste plaats zeer goede amateurs zijn en ten tweede blijkt uit alles hoeveel moeite men zich heeft getroost om tot een goed resultaat te komen.



Regisseur J. Pas bestudeert zelfs tijdens de pauze nog het tekstboek, hoewel hij het stuk op zijn sloffen kent...

Dat is hartverwarmend, vooral in onze tegenwoordige tijd.

Met hoeveel geduld en incasseringsvermogen hebben de zangers en acteurs de vaak felle kritiek van dirigent en regisseur weer over zich heen laten gaan? Met hoeveel verenigingsliefde en animo voor de liefhebberij hebben onze mensen zich weer ingezet? Hoeveel strubbelingen en tegenslagen moesten er overwonnen worden en hoe dikwijls hebben de aanvoerders eigenbelangetjes en ruzietjes weg moeten praten? Hoe hebben onze mensen op die avonden weer moeten tobben met hun zenuwen?

Al deze dingen zijn bepalend voor de sfeer van de amateuravonden. Dan nemen we graag de diverse tekortkomingen zoals vergissingen, versprekingen en onzuivere tonen voor lief. Sterker nog: we zouden ze niet eens willen missen, want het zou afbreuk doen aan de gespannen sfeer en de romantiek van het amateurisme. Zolang het streven naar „het zo goed mogelijke” aanwezig blijkt te zijn en men ontvankelijk is voor goedbedoelde kritiek, kan er veel door de beugel.

Veel reden tot kritiek was er trouwens niet op die kontaktavonden van 2 en 3 april.

Ons toneelgezelschap bracht het blijspel „De avond van de zevende juli” van Gerard van Dijk. Een stuk, dat dwaas genoeg bleek om ons kostelijk te amuseren en een toneelgezelschap, dat mans genoeg was om dit stuk met vaart en gevoel voor situaties te spelen. Ook doet

prettig aan als samenspraakjes er vlot uitgespoten worden en men niet steeds de indruk geeft op elkaars tekst te wachten.

Ongetwijfeld mag onze toneelvereniging, dank zij talentvolle spelers en een lastige regisseur, zich tot de zeer goede verenigingen rekenen.

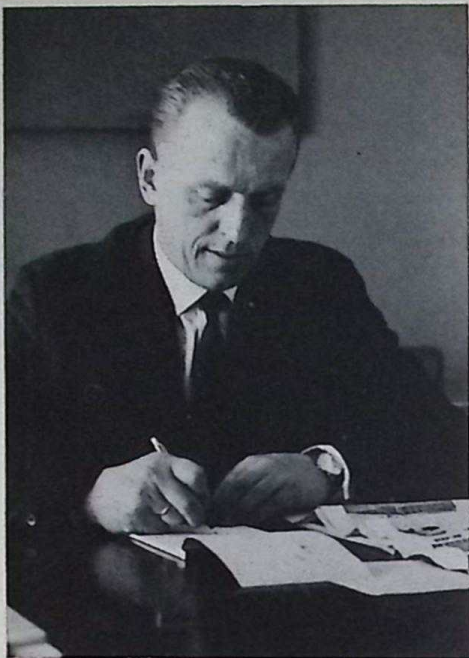
Boele's Mannenkoor, dat de avonden opende, had kennelijk het roer omgegooid en bracht een luchtig, vrolijk programmaatje, dat ook door het woordje „vlot” kan worden gekenschetst.

Des te opvallender (en ook wel enigszins teleurstellend) is het dan op zo'n avond, dat er zo royaal met de pauzes wordt omgesprongen. Is het nu absoluut niet mogelijk, om de tijden tussen de bedrijven en tussen einde koor en begin toneel in te korten? Als men dit efficiënter aanpakt en desnoods apart beoefent, moet dat mogelijk zijn.

Eén van de leden van Boele's Mannenkoor, de heer H. Verschoor, is reeds geruime tijd ziek en aangezien hij met hart en ziel aan dat koor hangt, zou het tijdstip van de kontaktavond voor hem een kwelling geworden zijn, indien... zijn kollega-zangers niet op het idee gekomen waren om een aansluiting vanaf het toneel met het radiotoestel van Verschoor te maken. Hij woont betrekkelijk dicht bij de kantine, dus de mogelijkheid er toe was aanwezig. Onze elektriciens zorgden dan ook prompt, dat de verbinding tot stand kwam en zo heeft Verschoor thuis de gehele kontaktavond meebeleeft.

Donderdagavond was de zaal matig bezet, maar vrijdagavond was de bak nagenoeg vol. Het bal was als altijd erg gezellig; de dansmuziek werd verzorgd door „The drifting five” oftewel „De drijvende vijf”. Waar dat op slaat begrijpt niemand, maar ze maakten flink wat herrie, dat begreep iedereen.

JvB



De chef van de technische dienst, H. Breeman.



Zijn assistent Fr. v. Oyen.

DE ONDERHOUDSDIENST

Begin 1962 werd de nieuwe centrale onderhoudswerkplaats in gebruik genomen. Zonder vlagvertoon en zonder champagne. Zonder openingstoespraken en zonder een uitgebreide berichtgeving in Boele-Nieuws.

't Was hoog tijd, dat er wat aan de huisvesting van de onderhoudsafdeling gedaan werd. Ergens in het onderbewustzijn van industriële ondernemingen schijnt altijd een kiem van de gedachte te sluimeren, dat de produktie voor alles gaat en ze doen dus alles voor de produktie. Nieuwe machines, nieuwe gebouwen en een uitgebreid assortiment elektrisch, pneumatisch, hydraulisch en elektronisch gereedschap. Produceren moeten we! En we willen tegelijk een goed produkt maken.

De bedrijfspolitiek is er direkt op gericht om die dingen aan te schaffen waarvan men verwacht, dat ze daadwerkelijk bij zullen dragen tot verhoging van de bedrijfskapaciteit en de vervolmaking van het produkt. De neiging bestaat dan, of beter gezegd: bestond, om het feit te veronachtzamen, dat pal achter de produktie het onderhoud staat. Zonder een effectief uitgevoerd onderhoudsysteem zal de produktie vroeg of laat stagneren. Soms direkt aanwijsbaar, als er een machine in de soep loopt of als ergens de stroom uitvalt, soms nau-

welijks merkbaar als langzamerhand storinkjes op gaan treden en foutjes in de werking van de hulpwerktuigen aan het licht gaan komen.

DE HUISVESTING

Voordat de onderhoudswerkplaats in 1962 in gebruik genomen werd is de onderhoudsdienst bij ons, wat de huis-

vesting betreft, er nogal bekaaid afgekomen. Vooral de periode, toen de elektriciens en de onderhoudsbankwerkers in dat houten gebouwtje tegenover haven twee zaten. Wat je noemt een hok! Koud, ongezellig en onhandig! 't Was maar voor een jaartje, werd gezegd, maar dat jaartje werden er zeven. „De zeven magere jaren”, zeggen onze elektriciens. Nu is het natuurlijk erg gemakkelijk om



A. Vrolijk, de lastang-specialist, is altijd in een goed humeur: Zijn naam zegt het trouwens al.

te zeggen, dat het niks lijkt om onze mensen niet onder een beter dak te stoppen, maar er staat tegenover, dat het lang geen eenvoudige zaak was. Allerlei uitbreidingsplannen, die werden ontworpen en dikwijls weer verworpen, omdat andere factoren en omstandigheden zich aandienen, hielpen mee om een definitieve oplossing op de lange baan te schuiven.

Maar goed, 't is allemaal voor elkaar gekomen en hoe! Alle bewoners van het nieuwe gebouw zijn het er over eens, dat de huisvesting nu toch wel ideaal te noemen is. Ruimte, licht, aangenaam verwarmd, praktisch! Was vroeger de onderhoudsdienst over diverse gebouwen verdeeld, nu is nagenoeg alles centraal ondergebracht, zodat de drie afdelingen, waaruit de onderhoudsafdeling bestaat, effectief samen kunnen werken. Die afdelingen zijn: de elektricienswerkplaats, de bankwerkerij en de gereedschapmakerij/slijperij.

DE ELEKTRICIENS

De elektriciens verzorgen onder leiding van baas H. den Hoed de gehele elektrische installatie van ons bedrijf en dat omvat wel het een en ander: de krachten de lichtinstallatie op de terreinen en in de gebouwen, uitbreiding van installaties in bestaande gebouwen, het ontwerpen en aanbrengen van nieuwe installaties, reparatie van alle elektrische gereedschappen, het onderhoud en de revisie van elektromotoren, lasmachines en omvormers, het aanbrengen van hulpverlichting aan boord van nieuwbouwen reparatieschepen en het plaatsen van lasaansluitingen. Mocht U dit nog niet genoeg vinden, dan gaan we gewoon verder met: verbetering van bestaande installaties b.v. de ontwikkeling van het spanningverlagingsrelais, waardoor het mogelijk is onder alle omstandigheden veilig te lassen, het aanbrengen van lastmomentbeveiligingen op de torenkranen, automatisering van centrale verwarmingsinstallaties enz.

Tengevolge van deze omvangrijke werkzaamheden dwalen onze elektriciens over het gehele bedrijf. Er zijn echter ook specialisten, die steeds in de werkplaats te vinden zijn, zoals Arie Vrolijk, die vooral de reparatie van lastangen voor zijn rekening heeft en Bas Burger, die laskabels, boortollen e.a. verzorgt, alsof het erfstukjes zijn. Ook P. Goudswaard is meestal binnenshuis, want hij is de man voor revisie van motoren en laswagens en als er iets nieuws in elkaar gezet moet worden, dan is hij daar in de regel ook de man voor. Dan is er nog H. Bijkerk, die het magazijnbeheer voor zijn rekening heeft. Niet alleen voor de elektrische afdeling, maar ook voor de onderhoudsploeg van baas Kwak.

BAAS L. KWAK EN ZIJN MANNEN

Het werk van de elektriciens loopt heel dikwijls parallel met dat van de onderhoudsbankwerkers. Denk maar eens aan het opzoeken en verhelpen van storingen aan torenkranen, verwarmingsinstallaties en allerlei machines. De gekompliceerde bedieningsapparatuur van de hedendaagse machines vereist van beide afdelingen een gedegen vakmanschap. Baas L. Kwak heeft de leiding over een aantal onderhoudsbankwerkers, die alle voorkomende reparaties aan produktiemachines, reparatiehellingen, compressoren, torenkranen enz. verrichten.

De laatste jaren wordt veel aandacht besteed aan het preventieve onderhoud, d.w.z. het regelmatig zodanig controleren van machines en gereedschappen, dat onverwachte en grote reparaties of vernieuwingen zo veel mogelijk worden voorkomen. De schoenen laten verzolen, voordat er een gat in zit, zo gezegd. Dit geldt ook voor het onderhoud van het autogenisch brandsnijgereedschap. Regelmatig komt dit in de werkplaats, waar een speciaal hoekje voor deze werkzaamheden ingericht is. Dit onderdeel van het onderhoud wordt verzorgd door S. Auperlé en S. Verhoeven. Voor het onderhoud van het pneumatische handgereedschap is ook een vaste man aangesteld. De laatste jaren is dit soort gereedschap behoorlijk uitgebreid en ook hier is gebleken, dat door regelmatige controle veel onheil vermeden wordt. De specialist is hier Dingeman Rook, die al zijn reparaties trouw op een kaartstelsel bijhoudt, zodat je hem niets wijs kunt maken. Al het voorkomende draaiwerk wordt ook in eigen huis gedaan door H. v. 't Hof. Het machinepark van de onderhouds-



Chirurg W. Weeda opereert iets in het inwendige van een lasset.

afdeling is met de tijd meegegaan. Zeer nauwkeurige machines zijn bijgeplaatst, waardoor het mogelijk geworden is aan de steeds groter wordende vraag naar speciaal gereedschap te kunnen voldoen. We noemen hier b.v. de diverse boor- en freesmallen, die voor het C.O.-werk nodig zijn. Een voorbeeld hiervan zijn de mallen, die voor het vele werk van het

De bazen H. den Hoed en L. Kwak hebben in hun kantoor een goed overzicht over de ruime werkplaats.



Eemhaven-project gemaakt zijn in overleg met de produktieafdelingen. Ook de gereedschapslijperij is de laatste jaren uitgebreid met enkele zeer nauwkeurig werkende machines. In 't bijzonder geldt dit voor de machine voor het slijpen van mantelkopfreesen. Deze werkt geheel automatisch en met een hoge precisie, wat de kwaliteit van het freeswerk in de machinefabriek natuurlijk zeer ten goede komt. Onze gereedschapslijpers Fr. v. Rees en H. v. d. Stel zijn bovendien ervaren vakmensen, waar je een puntje aan kunt slijpen. Er is nog een derde gereedschapslijper, J. M. Maas, maar die is in de machinefabriek gehuisvest, omdat hij speciaal voor de draaiers werkt.

NIET ALLEEN DE MIDVOOR — OOK DE KEEPER

U hebt gezien, geachte kollega's, dat de taken van de onderhoudsdienst vele zijn. U hebt ook kunnen merken, dat al dit werk te vangen is in één kort zinnetje: dienstverlening aan de produktie. Aan het hoofd van deze gehele dienstverlening inkl. alle gereedschap- en goederenmagazijnen, staat de chef van de technische dienst, de heer H. Breeman, hierbij geassisteerd door Fr. v. Oyen. Naast de functie van leiding van de dagelijkse gang van zaken, komt in hun kantoor de problematiek van het onderhoud op tafel te liggen. En dat zijn niet alleen de problemen van het onderhoud

D. Rook, specialist van het pneumatisch gereedschap.



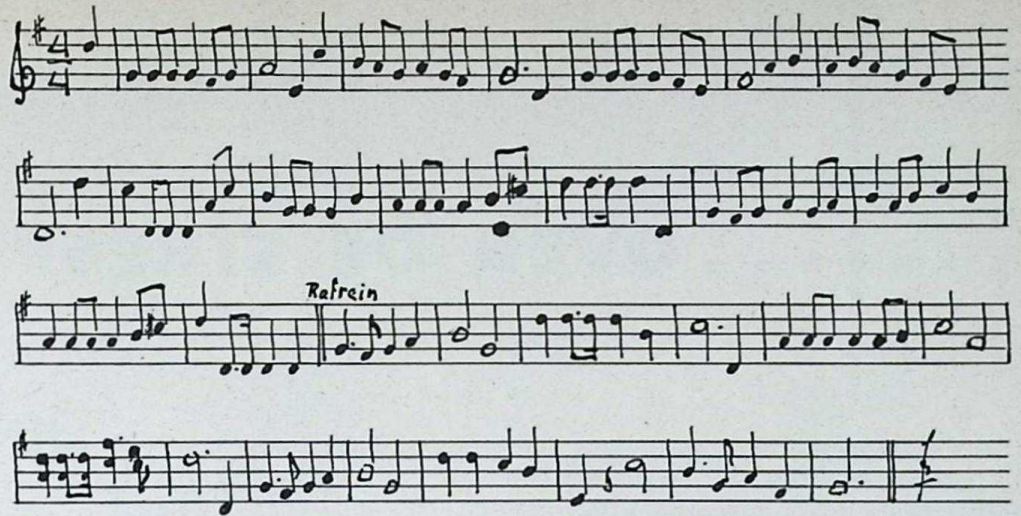
Fr. v. Rees met de automatische slijpmachine voor mantelkopfreesen.



tijdens de produktie, zoals het verhelpen van storingen, maar vooral ook die van vóór de produktie, zoals het aanbrengen van acetyleen-, gas-, zuurstof-, lucht- en waterleidingen zo dicht mogelijk bij het werk, het plaatsen van lasaansluitingen, hulpverlichting enz. Het onderzoek naar en de keuze van nieuwe moderne machines en gereedschappen eist een belangrijk deel van hun aandacht op.

Natuurlijk is het niet mogelijk om in het bestek van dit artikel alle werkzaamheden van de onderhoudsdienst op te sommen. Daarvoor is de aard van het werk te gevarieerd en het is trouwens niet belangrijk ook. Wel belangrijk is, dat we weten, dat ook in dit onderdeel van ons bedrijf werk gedaan wordt, dat onze belangstelling ten volle waard is. Het is misschien wel eens vervelend voor een groep kollega's, zoals kantoor mensen, onderhoudspersoneel of magazijnbedienden, om niet rechtstreeks bij de produktie betrokken te zijn. Maar, hou dit maar voor ogen, er gaat geen schip te water, waar niemand van ons een steentje aan bijgedragen heeft.

Een middenvoor, die doelpunten moet maken, is net zo belangrijk als de halfspeler, van wien hij de ballen toegespeeld krijgt. Om over de keeper maar te zwijgen!



Op zekere dag kwam bij Boele, een pracht van een schip in het gat.
 Waar voorop een knaap van een bolder, een allerliefst moordgrietje zat.
 (zo'n lieve schat)

Ze had blauwe oogjes en prachtig blond haar.
 Een slank figuur, kortom, het was voor mekaar.
 Maar wat was 't gevolg van die vrouwelijke pracht?
 'k Zal 't zeggen, als U tot 't refrein even wacht.

Refrein.

Dat meisje van dat prachtschip, holadié, juché
 Ze was in elk opzicht een moordhip, holadié, juché
 Ze was zo knap en jeugdig, zonder schmink of verf,
 BIJ BOELE AAN DE WERF.

De lasser, die kwam met zijn lasspuit en laste een scheur in het dek.
 Maar toen, bij het zien van dat meisje, toen werd me die kerel haast gek
 (hartstikke gek)

Hij laste nog wel maar hij keek er niet naar
 En laste zo helling en schip aan elkaar.
 Hij kreeg toen direkt van zijn baas zijn ontslag,
 Daar een goed lasser niet naar een vrouw kijken mag.

Refrein.

Dat meisje op die bolder, holadié, juché
 als ik ze maar zie, krijg 'k de kolder, holadié, juché
 Ze was zo knap en jeugdig, enz.

Een timmerman stond in 't vooronder en spijkerde in de kajuit.
 Maar voor stak zijn hoofd door het raampje en daarnaast de spijkers eruit
 (er vierkant uit),

Een klinker kreeg daarvan enorm grote last
 En viel naar omlaag op een koker zijn b... lijf.
 Verbandmeesters waren er lang niet genoeg,
 Knalbulten en schrammen, dat alles was troef.

Refrein.

Dat meisje op die bolder, holadié, juché
 Had ik ze maar bij me op zolder, holadié, juché
 Ze was zo knap en jeugdig, enz.

Een schilder kreeg van zijn baas opdracht: kwast jij eens een naam op die schuit.
 Cornelia moet er op komen, als 't klaar is betaalt Boele uit (vlak na de fluit)
 De schilder hing ras in een bak buiten boord,
 Maar zag toen die bolder met wat er op hoort!!!!
 Plots verfdde de schilder zo vreselijk raar,
 In plaats van Cornelia: HAD IK JE MAAR!!!

Refrein.

Dat meisje op die bolder, holadié, juché
 Liep ik er maar mee in de polder, holadié, juché,
 Ze was zo knap en jeugdig enz.

Van verschillende zijden bereikte ons het verzoek om de tekst van dit liedje, dat door Boele's Mannenkoor met zoveel enthousiasme op de kontaktavonden gezongen werd, in Boele-Nieuws te publiceren.

We voldoen graag aan dat verzoek. We gaan zelfs nog een stapje verder en zetten de melodie er ook nog bij, dan kunt U het hele lied instuderen. U kunt er op feestjes sukses mee hebben en in de bussen tijdens een Boele-reis zou het ook wel eens van pas kunnen komen.

Het idee tot het maken van dit dwaze liedje ontstond tijdens de oorlog.

Op de loonafdeling zat toen een jongste bediende, die altijd het vuur uit zijn sloffen liep en tot ieders tevredenheid werkte. Klaas heette hij.

Maar op zekere zomere dag viel het op, dat Klaas nog maar zo weinig aan zijn bureau zat en om de haverklap werkbriefjes rond ging brengen. Werkbriefjes of geen werkbriefjes, hij bracht ze weg. Verder had hij een duidelijk hemelse en afwezige blik in zijn ogen...

„Klaas”, fluisterde ik, toen hij even aan zijn bureau zat, „zeg het me.”

„Kom mee”, zei Klaas en hij greep een stapeltje kladpapier, dat tijdelijk als een stapeltje werkbriefjes moest fungeren en liep resoluut voor me uit naar de nieuwe haven.

En toen zag ik... het meisje op de bolder, zonder schmink of verf, op een binnenvaartschip.

Ze was ontzettend knap en jeugdig, ze had een slank figuur, kortom, 't was voor mekaar.

Maar wat was 't gevolg van die vrouwelijke pracht?

Dat U nu deze tekst kunt lezen:

... .. OVER DE STREEP

Wij mopperen wel eens op de Engelsen met hun voor velen van ons moeilijk te hanteren maten en gewichten.

Eén ding heeft hun systeem echter voor op ons metrieke stelsel en dat is de simpele *aanduiding* van voeten en duimen. Met één streepje achter het getal wordt de voet aangeduid en met twee streepjes de duim:

acht voet wordt geschreven: 8'

tien duim wordt geschreven: 10''

Eenvoudiger kan het niet. Dan zijn wij heel wat slechter af. De millimeter is in de techniek wel de meest gebruikte eenheid. De meter wordt natuurlijk ook veel gebruikt en de centimeter vooral in de bouwkunde, maar voor technische tekeningen op het gebied van scheeps- en machinebouw is het allemaal „millimeterwerk”. Dit is zo vanzelfsprekend geworden, dat bij het opgeven van maten op onze tekeningen alleen bij uitzondering de aanduiding mm erachter staat.

In de spreektaal is dat lange woord millimeter een hele mond vol en daarom waarschijnlijk is er een kortere naam populair geworden, namelijk de „streep”.

Een plaat van 16 mm dikte wordt genoemd:

een plaat van 16 streep.

De Engelsen *schrijven* dus een „streep” die „voet” betekent, wij *zeggen* „streep” voor *millimeter*

De enig goede afkorting van „millimeter” is: mm, dus twee *kleine* emmetjes *zonder* deelstreep en *zonder* puntjes.

Typisch is, dat wij het ons onnodig moeilijker maken dan het is. In plaats van die eenvoudige afkorting mm te gebruiken, zien we in de praktijk allerlei variaties:

m.m. - mM - m.M. - MM - M.M. -
m/m - m/M.

Al deze variaties zijn fout.

Is dat nu zo erg, zult u zeggen. De hoofdzaak is toch, dat men begrijpt wat ermee bedoeld wordt?

Dat is inderdaad de hoofdzaak, maar bij-zaken kunnen ook heel belangrijk zijn. In de eerste plaats leest het gemakkelijker als er eenheid is in de schrijfwijze.

Verder wordt op alle scholen de juiste aanduiding geleerd; op dit punt komt het onderwijs echt niet achter op de praktijk. Nu ziet men soms gebeuren dat een jonge werknemer, die de juiste afkorting op school heeft geleerd, in het bedrijf tenslotte één van de bovenvermelde variaties kiest, in de overtuiging dat hij zich hiermede aan de praktijk aanpast, hoewel hij in feite een stap terug doet.

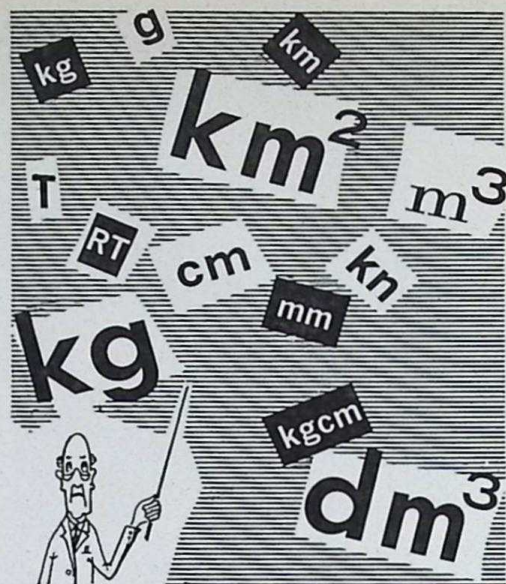
Dit is jammer, maar erger is het, als er, door te onpas gebruik van de deelstreep tussen twee letters in, een foutieve afkorting ontstaat. Dit gebeurt nogal eens voor het aanduiden van een buigend moment, d.i.

een vermenigvuldiging van b.v. kilogrammen met meters.

De juiste afkorting hiervoor is kgm. Schrijft men nu kg/m, dan is dit niet juist, want de deelstreep betekent „per” of „gedeeld door”. Die streep in kg/m is *wel* goed als we het hebben over het gewicht van profielen en in sommige andere eenheden:

een hoekstaal weegt 10 kg/m
een snelheid van 20 km/u
trekvastheid 42 kg/mm²

U ziet, dat verkeerd gebruik van afkortingen misverstand in de hand kan werken. 't Beste is dan ook om het geleerde op school ook in de praktijk te gebruiken.



Om uw geheugen op te frissen, volgt hieronder nog een overzicht van de meest gebruikte maten:

lengtematen	afkorting
millimeter	mm
centimeter	cm
decimeter	dm
meter	m
kilometer	km

inhoudsmaten	afkorting
kubieke mm	mm ³
kubieke cm	cm ³
kubieke dm	dm ³
kubieke m	m ³
liter	l
registerton	RT

diversen	afkorting
gewicht per meter	kg/m
gewicht per m ²	kg/m ²
moment = kracht x arm	kgm of kgcm
trekvastheid = kilogram per mm ²	kg/mm ²
knoop = snelheid in zeemijlen per uur	kn

vlaktematen	afkorting
vierkante mm	mm ²
vierkante cm	cm ²
vierkante dm	dm ²
vierkante m	m ²
vierkante km	km ²

gewichten	afkorting
gram	g
kilogram	kg
ton	t

De „Bison” werd bij de horens gevat



In november 1963 kwam een afgetakeld en verveloos oud marineschip aan de werf en bleef daar voorlopig in een hoekje rustig liggen afwachten wat er met haar zou gaan gebeuren.

En dat bleek achteraf heel wat te zijn. Het schip was nl. door v. d. Tak's Bergingsbedrijf gekocht met de bedoeling hiervan een allround bergingsvaartuig te maken. Hiertoe was het allereerst nodig om de stoomketels, de machine-installatie

en het casco weer onder klasse te brengen. De kolengestookte ketels werden omgebouwd op oliestook, de machine-installatie geheel geopend voor inspectie en aan het schip werden de nodige voorzieningen getroffen om het schip geschikt te maken voor zijn nieuwe werkring. O.a. werd een grote extra lier op dek geplaatst en werd de tuigage grotendeels vernieuwd en gewijzigd.

Verder werd het schip uitgerust met radar en telefonie en de akkommodatie

en de verwarmingsinstallatie werden bijna geheel vernieuwd. In de oorlog werd het schip o.a. gebruikt om netten over de Theems te spannen om op die manier eventuele aanvallen via de Theemsmonding te voorkomen.

Op 16 april hield het inmiddels tot „BISON” omgedoopte schip een geslaagde proeftocht op de Noordzee en werd daarna toegevoegd aan de rijk geschaakte bergingsvloot van v. d. Tak.

nieuwe opdrachten

Van Phs. van Ommeren ontvingen wij opdracht tot het verlengen van vijf riviertankschepen.

Het betreft drie schepen van de zgn. Ionia-serie te weten de Candia, Mysia en Lucania en twee schepen van de Antwerpen-serie nl. de Etruria en de Umbria.

U herinnert zich nog wel op welke wijze we vorig jaar een serie onderlossers van de H.A.M. hebben verlengd. Op soortgelijke manier zal de verlenging van deze V.O.-schepen plaats vinden. Bij de serie van drie schepen gaat het voorschip van de Can-

dia aan het achterschip van de Mysia. We houden dan een achterschip en een voorschip over en daar wordt dan een stuk tussen gebouwd. De Lucania wordt op de gewone manier verlengd. Bij de andere twee schepen gaat het voorschip van de Etruria aan het achterschip van de Umbria en tussen de overgebleven delen wordt dan weer een stuk tussen gezet.

Alle vijf schepen zullen 13 m langer worden. Half mei gaan de werkzaamheden hieraan beginnen en begin september zullen we het gehele karwei gefikst moeten hebben.

VERSLAG VERGADERING IDEEËNKOMMISSIE

OP 10 APRIL 1964

Aanwezig de Heren:

G. J. Boele	A. v. d. Wilt
P. C. Boele	C. Blok
M. van Zuilekom	H. de Jong
G. de Jong	H. Breeman

Idee no. 418 (134205) Anoniem.

Dit idee heeft betrekking op de las-kabels die in gebruik zijn in de lasloods. Inzender schrijft dat de vele laskabels, welke over en door elkaar op de lasvloer liggen, veel ongemak geven.

Het is moeilijk te zien welke kabels wel of niet gebruikt worden; beschadigingen treden op aan kabels zowel als aan koppelingen.

Voorgesteld wordt om de lasloods-kabels te voorzien van een speciaal merkteken en met beugels aan de wagens te maken, en aan het eind van de werkdag deze kabels op te rollen en op de wagens te hangen.

De commissie is van oordeel, dat, ofschoon de hiergenoemde bezwaren zeer zeker aanwezig zijn, de voorgestelde maatregelen geen oplossing geven voor dit probleem.

Aanmoedigingspremie van f 5,— wordt toegekend.

Idee no. 419 (134185) F. Koster.

Om te komen tot een betere rookafzuiging in de lasloods, in dit geval in het lage gedeelte, stelt inzender voor om enige afzuigventilatoren aan te brengen in de zijwand van de lasloods. Dit kan moeilijk als een nieuw idee beschouwd worden.

Het probleem van rookafzuiging in het algemeen is zeer gekompliceerd en speciaal in een grote hal, zoals de lasloods is. Er worden voorstellen uitgewerkt om tot verbetering te komen.

Geen beloning kan worden toegekend.

Idee no. 420 (134207) A. Vrolijk.

Betreft een stuk gereedschap dat het monteren van laskabelkoppelingen zeer vergemakkelijkt.

Is in de praktijk beproefd en voldoet goed.

Beloning f 40,—.

Idee no. 421 (134188) D. de Bondt.

Betreft het gebruik van de schrijfstiften op mallen en platen, in plaats van de gebruikelijke verf.

Dit voorstel zal nader met inzender worden besproken.



TAFELTENNISNIEUWS

Inmiddels is de Eendracht Beker Kompetitie weer van start gegaan.

Er wordt deelgenomen met een rekord aantal teams, nl. 8 stuks.

Gezien de uitstekende resultaten in de vorige Kompetitie, geeft ook deze kompetitie weer goede hoop. De samenstelling en indeling der teams is als volgt:

Team 1 - Klasse 1.

G. in 't Veld, J. Knikkenberg, W. Rein-
ders (aanv.).

Team 2 - Klasse 2A.

E. Reinders, v. Etten, P. v. Gent, H.
Noordanus (aanv.).

Team 3 - Klasse 3A.

L. Bakker, P. Otto, W. Hulzebosch
(aanv.).

Team 4 - Klasse 4B.

J. v. Beek, A. de Jong, L. Verspoor
(aanv.).

Team 5 - Klasse 4c.

A. Sloof, C. de Jong, C. van Baalen, B.
v. d. Berg (aanv.).

Team 6 - Klasse 4D.

L. v. d. Eng, P. v. Dongen, H. J. v.
Maren, L. Teeler (aanv.).

Team 7 - Klasse 5C.

C. Punt, J. de Ruiter, H. Postema (aanv.).

Team 8 - Klasse 5D.

A. de Graaf, M. v. Driel, A. v. Gent
(aanv.).

BOELE'S MUZIEKVERENIGING EXCELSIOR

Op zaterdag 16 mei gaan onze muzikan-
ten deelnemen aan een nationaal con-
cours van de Alg. Unie van Muziek-
verenigingen te Weesp. Ze zullen in de
derde afdeling spelen.

Ondanks het feit, dat ons harmonie-
orkest tobt met een te zwakke bezetting,
die het eigenlijk onmogelijk maakt om
met succes naar een hoge prijs te dingen,
blijven ze toch niet bij de pakken neer-
zitten. „Doorgaan”, zeggen ze, „anders
breken er nooit betere tijden aan.”

We hopen, dat hun doorzettingsvermogen met een redelijk resultaat beloofd zal worden en zo niet... dan is er nog geen man overboord. De studie voor het concours is het belangrijkste.

Personalia

Jubilea:

40 jaar:

16-5 P. Booy, aanhouder.

25 jaar:

15-5 A. Knegt, scheepsbeschieter.

In dienst getreden:

- 31-3 A. A. W. Hijmering, ijzerwerker.
1-4 A. van Valderen, techn. adm. empl.
(rekeningen afdeling).
W. de Vries, bankwerker.
10-4 F. Carpintero Ramos, el. lasser.
F. Vazquez Sousa, brander.
13-4 A. van der Gun, koperslager.

Naar militaire dienst:

- 6-4 C. Vermaas, scheepsbeschieter.
C. van Welie, bankwerker.
7-4 J. Kooyman, kantoorbediende (boek-
houding).
K. Dekker, ijzerwerker.
13-4 H. Kuiper, ijzerwerker.

De dienst hebben verlaten:

- 6-3 A. B. Bijsterveld, bankwerker.
27-3 W. H. Coppers, kapitein.
F. S. Veltkamp, praktikant (scheeps-
bouw).
7-4 A. Fernandez Diz, stellingmaker.
10-4 C. Alonso Antoraz, bankwerker.
15-4 F. Castillo Azuaya, el. lasser.

Geboren:

- 14-3 Jeannine Johanna, dochter van de
heer en mevrouw de Kok-v. d. Plank.
18-3 Manuela, dochter van de heer en me-
vrouw Gaviño-Caballero.
Maria José, dochter van de heer en
mevrouw Ayala-Berenguel.
25-3 Marcel Edwin, zoon van de heer en
mevrouw Slikkerveer-Hordijk.
30-3 Anouchka Leonarda Fokkien, dochter
van de heer en mevrouw Methuiver-
van Beek.
1-4 Cornelis, zoon van de heer en me-
vrouw de Snoo-Stuivenberg.
8-4 Cornelis, zoon van de heer en me-
vrouw van Deventer-Vlasblom.
9-4 Nelly Adriana, dochter van de heer
en mevrouw van Driel-van den Berg.

Tengevolge van een noodlottig onge-
val overleed op 22 april 1964 onze
werknemer

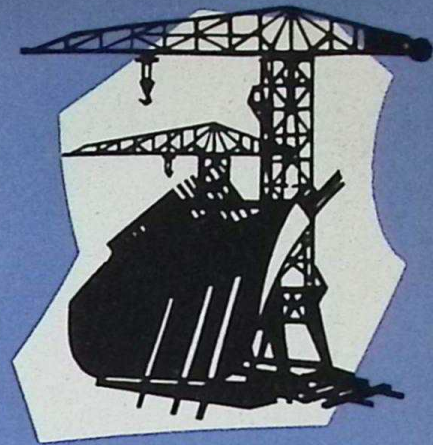
Pieter van der Padt

die sinds 2 september 1947 bij ons
bedrijf werkzaam was als koker/
perser.

Uit de grote belangstelling bij zijn
teraardebesteding bleek wel dat wij
in hem een zeer gewaardeerde kracht
en een goed kollega verloren.
Zijn familieleden wensen wij de sterkte
toe om dit voor hen zo grote verlies
te dragen.

Boele-nieuws

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



JUNI 1964 - No. 74

Dinsdag 26 mei, kwart over één, trof een zeer ernstig ongeval drie van onze mensen, toen zij in een tank werkten aan het schip „Mosoil“

Groot was de verslagenheid op het bedrijf, toen de omvang van het ongeval bekend werd en groot was het medeleven met de slachtoffers, die in allerijl met ambulances naar Rotterdamse ziekenhuizen werden vervoerd. Op zondag, 31 mei, 's morgens om half vier overleed Alb. Dekker en daags daarna, maandag 1 juni 's morgens om half tien onze Spaanse werknemer Francisco Garcia Anieva.

De toestand van het derde slachtoffer, D. Vorster, is op het moment, dat we dit schrijven (4 juni) onveranderd ernstig.

Voor de nabestaanden is het verlies van een niet te peilen omvang. Uit naam van allen, die bij Boele werkzaam zijn, willen we hen dan ook onze deelneming betuigen en de wens uitspreken, dat zij de kracht zullen vinden om dit zware verlies te kunnen dragen. Zij mogen zich hierbij gedragen weten door het oprechte medeleven van de velen, die, 't zij direkt of indirekt, met de overledenen hebben samengewerkt.



ALBERTUS DEKKER

geboren 18 oktober 1926 te Krimpen aan de IJssel, trad op 16 november 1948 bij ons in dienst. Voordien was hij als bankwerker werkzaam geweest bij de IJsselwerf te Kralingseveer.

Gedurende de tijd, dat Dekker bij ons in dienst was, heeft hij zich als bankwerker bij de schroef- en aspiroeg doen kennen als een plichtsgetrouw en hard werker wien nooit iets te veel was. Vooral voor zijn hulpvaardigheid voor iedereen, zowel in als buiten het werk, werd hij door zijn kollega's ten hoogste gewaardeerd. Het bedrijf verliest in hem een zeer goede kracht.

De teraardebestelling vond onder grote belangstelling plaats op woensdag 3 juni te Krimpen aan de IJssel.

FRANCISCO GARCIA ANIEVA geboren op 1 maart 1926 te Torreblascopedro (prov. Jaen) in Spanje, kwam gelijk met nog vijf landgenoten op 16 januari 1964 in Nederland aan om bij ons bedrijf te gaan werken. De volgende dag startte hij als brander. Hij was een rustige, kalme figuur, die zijn werk steeds plichtsgetrouw verrichtte. Ook door zijn landgenoten werd hij zeer gewaardeerd. Ons medeleven gaat in het bijzonder uit naar zijn echtgenote die, na in allerijl per vliegtuig uit Spanje overgekomen te zijn, op 2 juni, de dag na het overlijden van haar man, de lange reis naar Spanje moest aanvaarden om daar het droeve nieuws aan haar kinderen mede te delen. Zijn stoffelijk overschot is naar Spanje overgebracht, waar het op 6 juni 1964 ter aarde is besteld.

El martes, 26 de mayo a la una y cuarto, les ocurrió a tres de nuestros empleados, que estaban trabajando en un tanque, el accidente gravísimo que todos conocemos. El abatimiento de todos nosotros fué muy grande cuando nos dimos cuenta de la extensión del accidente y nuestros sentimientos más sinceros iban a las víctimas que con urgencia fueron trasladadas en ambulancias a hospitales en Rotterdam.

A consecuencia del accidente Alb. Dekker falleció el domingo, 31 de mayo, a las tres y media de la mañana y al día siguiente, lunes, 1 de junio a las diez de la mañana, también nuestro compañero español Francisco García Anieva.

El estado de la tercera víctima, D. Vorster, en este momento (4 de junio) sigue siendo muy grave.

Para los parientes la extensión de esta pérdida no es de sondar. En nombre de todos los que trabajan en Boele les damos a ellos el pésame y quisiéramos expresar nuestro más sincero deseo de que tengan la fuerza para poder combatir los sufrimientos de la sensible pérdida. Que sepan ellos que todos los que, sea directamente o indirectamente, han colaborado con ellos, que les dirigimos nuestros sentimientos más sinceros y profundos.

FRANCISCO GARCIA ANIEVA

nacido el 1 de marzo de 1926, en Torreblascopedro (Provincia de Jaen) en España, llegó a Holanda el 16 de enero de 1964 en compañía de cinco compatriotas para prestar sus servicios en nuestra empresa. Al día siguiente de llegar ingresó al trabajo en calidad de soplelista. Fué una persona tranquila y amante de su trabajo, desempeñándolo siempre con mucho sentido del deber. También sus compatriotas lo apreciaban mucho, sintiendo profundamente su fallecimiento. Nuestros sentimientos más sinceros van en particular a su esposa que, después de haber venido urgentemente de España el 2 de junio, tuvo que emprender el largo viaje de regreso para comunicar allí la triste noticia a sus tres hijos. Los restos mortales fueron trasladados a España el día 3 de junio donde el entierro tuvo lugar el día 6 de junio de 1964.



ALBERTUS DEKKER, nacido el 18 de octubre de 1926, en Krimpen aan de IJssel, entró al servicio de nuestra empresa el 16 de noviembre de 1948. Antes había estado empleado como ajustador en la IJsselwerf en Kralingseveer. Durante el tiempo que Dekker estuvo prestando sus servicios en nuestra empresa se hizo conocer en calidad de ajustador como un trabajador que siempre cumplió con sus deberes. Especialmente por su complacencia, tanto en el trabajo como fuera de ello, fue apreciado mucho por todos sus compañeros. La empresa perdió con él un empleado muy bueno. El entierro tuvo lugar en presencia de muchos compañeros de trabajo, el miércoles, 3 de junio en Krimpen aan de IJssel.