

GEERT JAN BOELE

Inleiding

Schrijven over Geert Jan Boele, natuurlijk samen met hem, is niet zo eenvoudig. Als hij eenmaal begint met spreken over zijn leven, het maakt niet uit welke periode, dan kom je steeds weer bij Boele Scheepswerven en Machinefabriek.

De biografie beslaat een veel langere periode dan het leven van G.J. zelf, meer dan een eeuw! Het blijft ook niet alleen gaan over hemzelf en zijn directe familie, maar vele families er omheen, generaties terug. Dit komt vooral, omdat zij door de werf met elkaar verbonden werden of waren. Daarnaast bepaalde de werf ook voor het grootste deel de loop van zijn eigen leven. Het leeft door in het leven van zijn vier kinderen en zelfs in dat van zijn vijftien kleinkinderen.

Door de families Boele is veel bewaard gebleven aan brieven, foto's, aktes etc. onder anderen over de families en de werven. Voordat G.J. van Ringdijk 454 verhuisde naar 458, ruimde ik het huis aan Ringdijk 458 wat op om ruimte te maken voor zijn spullen. Ik stuitte toen al op heel veel brieven, foto's etc., die ik in kratten deed en opborg. Met het idee om een biografie te schrijven, kreeg ik er pas echt interesse voor en maakte ik tijd vrij om eens goed in die kratten te neuzen. Iedere keer zat ik weer bij G.J. met een document, brief of foto's en zo kwam bij G.J. veel boven drijven en werden er vragen voor hem beantwoord of opgelost of vielen puzzelstukjes in elkaar, ontdekte hij wat een mooie liefdevolle relatie zijn ouders hadden.

In diezelfde periode zat zijn zoon Pieter veel op de zolder van 458. Hij vond daar boven naast vele interessante boeken, schriftjes en schoolboeken van G.J. waarop en waarin hij allerlei leuke krabbeltjes en tekeningen geschreven had.

Door deze biografie is een deel van onze geschiedenis nu op schrift gezet voor het nageslacht van Geert Jan Boele.



De Holmen, bouwnr. 611 heeft duidelijk de vlag van Noorwegen op zijn boeg staan. Dit om neutraliteit te tonen tijdens de 1^{ste} wereldoorlog. De boot voer naar Noorwegen. Deze foto en de bouw van de Holmen zijn van latere datum, zij werd in mei 1917 opgeleverd. Als "Nina" is zij op 27 oktober 1944 in de Grote Belt, zeestraat tussen Deense eilanden Seeland en Funen, op een mijn gelopen. Het "nieuwe huis", bouw 1913 staat ook al op de foto!

GEERT JAN BOELE

Over Geert Jan kun je niet schrijven zonder terug te gaan naar zijn voorouders. Dit komt doordat het familie bedrijf altijd een bijzondere rol heeft gespeeld in de elkaar opvolgende generaties.

De grondlegger van de werf Boele was Pieter Boele, geboren 1827 te Alblasterdam. Hij heeft zijn vader nooit gekend. Deze overleed voor zijn geboorte in 1827.

G.J. denkt dat hij eerst begonnen is op Papendrecht. Doordat er steeds meer vraag naar grotere houten en ook ijzeren schepen kwam, besloten hij naar een andere plek te gaan zoeken, een stuk grond langs de rivier dat groter en daar geschikter voor was. Hij vond de juiste plek en kocht het stuk grond op Slikkerveer langs de Nieuwe Maas en hij verplaatste de werf in 1852 naar Slikkerveer. Hij liet zijn twee zoons de werf leiden, want zijn zoon Engel was geëmigreerd naar Amerika. Helemaal precies weet G.J. het niet. Dit alles was ruim voordat hij geboren werd en hij weet alleen datgene wat er binnen het gezin erover verteld werd.



Links staat Pieter en rechts Cornelis en hun bazen.

Door het zoeken in de archieven bij hem thuis bleek echter dat niet Pieter Boele, maar zijn zoons, de broers Cornelis (1818) en Pieter Boele (1827) zijn begonnen met de werf in Slikkerveer. Wanneer precies is onbekend, want vroeger begon men te werken, in dit geval met het bouwen van schepen en dan dacht men er niet aan om een archief bij te houden. Hun vader Pieter Boele had een scheepswerfje in Papendrecht, maar woonde in Alblasterdam. Hij was een meestertimmerman en zijn beide zoons bleken ook uitstekende vaklieden te zijn. Waarschijnlijk bezaten ze het terrein al, maar pas op 12 november 1853 staat er iets genoteerd in het Rijksarchief te 's-Gravenhage, namelijk dat Cornelis en Pieter Boele beiden woonachtig te Alblasterdam twee aan elkaar grenzende stukken grond kochten in Slikkerveer van 12 roeden (één roe is ca. 47,5 meter), totaal 24 roeden voor Fl 875. Die fl 75,- was voor de waterput en de notenbomen op het terrein. Ze kochten juist hier een stuk grond, omdat de rivier op die plek heel druk bevaren werd voor de binnenvaarttransport van Rotterdam naar het Ruhrgebied, en eigenlijk is dat tot op de dag van vandaag nog steeds zo. Ze hebben hard moeten werken om het terrein klaar te maken om er schepen op te kunnen gaan bouwen. In september 1854 vestigde Pieter zich in Slikkerveer en in oktober ook zijn broer Cornelis. Ze

lieten twee woonhuizen op het werfje bouwen.

In 1870 overlijdt Cornelis Boele. Hij laat 4 zoons achter. Pieter Boele heeft twee zoons. Daarop wordt besloten door weduwe C. Boele om de werf in tweeën te delen. Zij concentreert zich hoofdzakelijk op de bouw van binnenvaartschepen. Op 4 mei 1871 is de splitsing officieel. Haar zoon Pieter Boele nam het van haar over. Hij breidt haar werf uit met de koop via een vrijwillige verkoping van de Scheeptimmerwerf met gebouwen en terreinen genaamd "de Industrie", met 35 woningen gelegen aan de Eenigendijk te Slikkerveer, gemeente Ridderkerk op 7 maart 1894 per veiling in het logement "St. Joris" te Ridderkerk. Eens behoorde de grond aan Piet Smit, waarop ook een koetshuis stond (nu woonhuis Rottier). Hij had geen opvolging. Zijn drie broers waren naar South Riverside, California in Amerika geëmigreerd. De werf wordt in 1920 opgeheven.

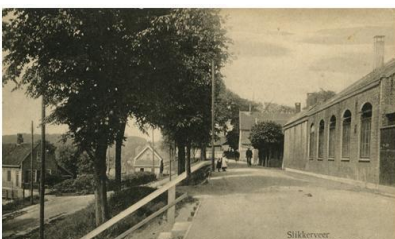
De broers bouwden aanvankelijk alleen houten schepen en het is niet te zeggen wanneer ze met het bouwen van ijzeren schepen begonnen zijn, want pas in 1872 werd er een goede lijst van de gebouwde schepen bijgehouden. Wel is bekend, dat ze twee radarschepen voor Fop Smit bouwden, namelijk de Johan de Witt in 1867 en de Cornelis de Witt in 1868 en dit zijn ijzeren schepen. In aantekeningen van de boekhouder van de Slikkerveer werf staan de uitgaven voor de bouw van de "Wacht am Rhein IV", in 1879/1880. Eén van deze reeks vaart nog als de "Pieter Boele".

In 1887 overleed Pieter Boele en zijn werf ging over naar zijn twee zoons, Maarten Pieter en Pieter Cornelis Boele



Twee visite kaartjes van de stichter van de Scheepsbouwwerf Boele te Slikkerveer, Pieter Boele Pieterszoon, d.w.z. zoon van Pieter Boele uit Alblasterdam

Het visite kaartje met Scheepsbouwmeester van IJzeren & Houten Schepen, is een nieuwer exemplaar. Daar staat ook al Gemeente Ridderkerk op.



rechts een ingang van de werf.



links achter de muur en de schuur de werf Boele

De eerste drie belangrijke grote houten schepen die er in die tijd te Slikkerveer gebouwd werden, waren de schoenerbrik "Willemina" in 1857, de fregat "Johanna" 1857/58 en de fregat "Anna" voor P. Rademakers & Co. Delfshaven in 1859. Hier waren zij erg trots op. Dit is een gravure die van de Willemina gemaakt is. Er is zowel van de Willemina als van de Anna een schilderij gemaakt



Schoenerbrik, gebouwd voor "De Vletter&Co.", Rotterdam, voor de Atlantische Vaart met Kapitein M.C. Braat, gedoopt juli 1957



Het boegbeeld van de "Anna", gebouwd 1859

Figure - head of sailing vessel "Anna" built by Boele in 1859



De William Egan & Co No 5 is naar de werf te Slikkerveer gesleept ter reparatie



In 1979 werd het 125 jarig bestaan gevierd van de scheepswerf en machinefabriek Boele Bolnes. De heer B.L. de Weerd (personeelslid met de meeste dienstjaren) bood namens het personeel dit glaspaneel aan. Het verbeeldt het klipperfregat 'Willemina', het eerst nieuwbouwschip van de werf uit 1857.

Er werden later naast het repareren van de schepen van William Egan & Co, ook voor hen schepen gebouwd.



Hierboven en onder de te waterlating van N. Ristelhueber's Nachfolger, Köln van de dwarshelling op de werf te Slikkerveer



In 1853 werkten er nog maar 8 man op de werf van de gebroeders C. en P. Boele te Slikkerveer. Een goed jaar later, in 1854 waren dit er al 200! Allen vaklui! Er is in die tijd hard gewerkt.



Bovendijks de scheepswerf
Boele Bolnes

In Bolnes werd in 1896 door de broers Maarten Pieter en Pieter Cornelis een reparatiewerf gestart met een dwarshelling. Om het grote risico te spreiden deden ze dat samen met hun zwager Arie Nijs den Ouden, eigenaar van de nieuwbouwwerf Gebr.Pot. Deze werf werd firma Boele en Pot genoemd en in 1909 kwam er in Bolnes een (Stoom)Machine Fabriek bij. Toen Arie Nijs den Ouden zich in 1916 als firmant terugtrok, heetten vanaf die tijd de werven op Slikkerveer firma, P. Boele Pz, en Bolnes, firma Boele en Pot: “Boele’s Scheepswerven en Machinefabriek N.V.”. De directeurs van deze N.V. waren Maarten Pieter Boele, Pieter Cornelis Boele en Jan Pieter Boele, de zoon van M.P. Boele. Na het overlijden van eerst P.C. Boele en daarna M.P. Boele, werden P. Boele, M.Pz en Ir. P. Boele (vader G.J.) tot adjunct-directeur benoemd. In 1930 werd Ir. P. Boele directeur en bestond de directie uit J.P. Boele en P. Boele P.Cz.

Ook werd te Bolnes, net zoals op Slikkerveer, direct na aankoop van de grond hard gewerkt om schepen te kunnen bouwen. Op 18 februari 1896 werd het stuk grond gekocht van de heer G. Kamsteeg en op 15 mei een contract opgemaakt voor de bouw van een dwarshelling. Er werd met 8 arbeiders gestart in oktober 1896 voor de bouw van de schepen “Vereinigung 27” en de “Vereinigung 28”. Ondertussen nam het aantal arbeiders toe tot ongeveer 100 man. De mentaliteit was het zelfde als bij het beginnen van der werf te Slikkerveer. De directie heeft altijd kunnen rekenen op werklui en bazen die hun schouders er onder zetten om wat voor een opdracht ook te klaren! Men was trots op het uiteindelijk behaalde resultaat. Mensen werkten ook van vader op zoon op de werven.

In IVR (Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaarten de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa) van 1963 staat vermeld dat de Rijn-Schelde 15 in 1897 gebouwd werd bij Boele in Slikkerveer en zijn bouwnaam was William Egang 18. Ook zijn de Rijn-Schelde 16 (1897), een dubbelschroever, en de Rijn-Schelde 20 (1896) bij Boele gebouwd.

Uit het Rijnschepenregister van 1935: De stoomschepen, staat het onderstaande:

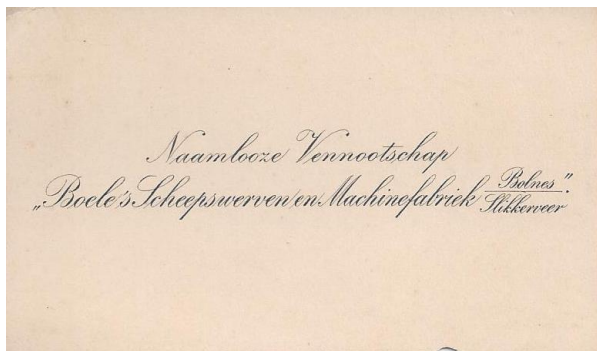
Motor-Guterschiffe.

Laufende Nr.	Name des Schiffes, Kapitäns, Schiffsbesitzers und des letzteren Wohnort	Klasse	Ausrüstung	Strecke und Leistung des Motors	Zeit und Ort der Klassifikation bezw. der letzten amtl. Untersuchung	Ein- oder Doppelschraubenschiff	Effektive Leistung in PS	Länge u. Breite des Schiffes in Mtr.	Tragfähigkeit in Tonnen	Ort und Jahr der Erbauung	Jahr einer etw. Reparatur	Heimatort des Schiffes	Hauptmaterial
1290	Rijn-Schelde Nr. 14 (at D. Rijn-Schelde XIV, at Rheuss Nr. 36, at William Egas Nr. 36) J. J. Boer N. V. „Rijn-Schelde“, Antwerpen	A	1	G. R. 2,44	16. Sept. 1935 Antwerpen	Ein-	225	59,00 7,40	*548,2	Hendrik-Ido-Ambacht 1911	1931 a H. rp.	Belgien	St.
1291	Rijn-Schelde Nr. 15 (at D. Rijn-Schelde XVI, at Rijn-Schelde III, at Rheuss Nr. 18, at William Egas Nr. 18, at Bouthuisst) F. M. Verbergh N. V. „Rijn-Schelde“, Antwerpen	A	1	G. R. 2,46	11. Juli 1935 Antwerpen	Doppel	440	67,50 8,40	*736,8	Slikkerveer 1897	u. 1930	„	St.
1292	Rijn-Schelde Nr. 16 (at D. Rijn-Schelde XV, at Rijn-Schelde VII, at Rheuss Nr. 17, at William Egas Nr. 17) K. F. van Cump N. V. „Rijn-Schelde“, Antwerpen	A	1	G. R. 2,53	28. Febr. 1935 Antwerpen	Ein-	400	67,40 8,38	*745,6	Slikkerveer 1897	u. 1930	„	St.
1293	Rijn-Schelde Nr. 20 (at Kahn Rijn-Schelde Nr. 20, at D. Furnes, at Rheuss Nr. 9, at William Egas Nr. 9) J. Verhaeghen N. V. „Rijn-Schelde“, Antwerpen	A	1	G. R. 2,40	16. Okt. 1934 Antwerpen	-	220	58,88 7,08	*573,9	Slikkerveer 1896	?	„	St.

In 1929 sloot de werf op Slikkerveer en vanaf die tijd ging Bolnes alleen verder als Boele Scheepswerven en Machinefabriek N.V. (B.S.M.). Er bleef wel een in aanbouw zijnd schip "De Bout" liggen. Door de crisis kon de opdrachtgever niet meer betalen. Toen de opdrachtgever weer de middelen had, werd er in 1930 met de bouw ervan te Slikkerveer verder gegaan en in 1931 werd "De Bout" ter water gelaten. Ook liepen bouwnummers 622 en 632 er nog van stapel. In 1935/36 werden bouwnummer 633 van Slikkerveer en bouwnummer 224 van Bolnes bij elkaar gevoegd en werd het luxe jacht "Chasevar" voor de Sjah van Perzië gebouwd onder bouwnummer 858, maar hierna is het dan echt over voor de werf te Slikkerveer.

Voor Boele waren de crisis jaren ook heel moeilijk, maar met de opdracht voor de bouw van de "Chasevar" van de Sjah van Perzië braken de goede tijden weer aan.

Voor 1940 bezat Boele zelfs al een Kraanbaan met torenkraan voor de reparatie van de grote zeeschepen.





Piet en Jan Boele

Maarten Pieter werd in de directie opgevolgd door zijn zoon Jan (Pieter) Boele in 1915, de Boele's uit Bolnes, en Pieter Cornelis na zijn overlijden in 1926 door zijn zoon Pieter in 1930, voortaan de Boele's uit Slikkerveer.



B41, het huis dat Pieter Boele van de Boele werf te Slikkerveer liet bouwen in 1854 voor zichzelf en zijn gezin. In dit huis werd de vader van G.J. , Ir. Pieter Boele ook nog geboren.



Pieter Boele, de vader van G.J., op de motor voor het woonhuis aan de Ringdijk te Slikkerveer en op de trap voor de voordeur van zijn ouderlijk huis. Op die plek zou na de bouw van het nieuwe huis een muur langs de dijk komen met de linden bomen erachter.



Op de foto staand de opdrachtgever Pieter Cornelis Boele (1913)

De bouw van het nieuwe huis voor de familie Pieter Cornelis Boele. Door het daarna afbreken van oude huis, kreeg de familie een wat ruimere tuin. De rest van de grond bleef voor het bedrijven van de werf.

Familie Pieter Cornelis Boele



P.C. Boele met naast zich zijn vrouw Geertruida Anna en op de bank Cornelia, Pieter, Wendina en Petronella

Met de bouw van de huidige woning Ringdijk 458 te Slikkerveer werd in 1913 begonnen, pal naast het eerste huis van Pieter Boele sr.

Het oude huis werd daarna afgebroken en veranderd tot een aangename tuin aan de serre van het nieuwe huis. De oude lindes bomen die voor het eerste huis stonden lieten ze staan.

Ze staan er nog steeds!

Het adres zou het zelfde blijven, namelijk B 41, zoals op de foto's te zien is.

De bouw van het nieuwe huis gebeurde in opdracht van scheepsbouwer Pieter Cornelis Boele gehuwd met Geertruida Anna van der Giessen, dochter van scheepsbouwer van der Giessen Krimpen a/d IJssel, en de trotse vader van vier kinderen, Wendina, Petronella Maria, Cornelia en Pieter Boele (31-7-1896 – 5-8-1959). De kinderen zaten in Dordrecht op de lagere en daarna ook op middelbare school, waar ze met de veerboot naar toe gingen. Ook werden de uitstapjes naar Rotterdam met de veerboot ondernomen. Af en toe ging men met de auto.

Het kwam wel eens voor dat de rivier bevroren was en dan voer er geen enkele veerboot, maar het kwam wat vaker voor dat ze niet naar school konden, of pas later op de dag, omdat er een erge mist hing. Hierover schreef de vader van G.J. als kleine jongen van elf jaar aan zijn moeder die om gezondheids redenen van Dina enige tijd in "Pension Nieuw Panorama" aan de Parkweg 15 te Den Haag verbleef ("De gezonde lucht heilzaam voor een geschokt zenuwgestel en een verzwakt lichaam" bracht genezing voor patiënten in enkele pensions en sanatoria in het van Stoltpark. Nu bevindt zich er de Libische Ambassade). Na hun school tijd

werd er door enkele van de kinderen gestudeerd in Delft. De dochters trouwden alle drie van uit hun nieuwe ouderlijk huis.



Dina trouwde met de heer Otto Post van de Burg (1915), scheidde van hem en hertrouwde met zijn broer Hendrik, die een plantage op Java bezat.

Als dochter Nellie trouwt is de bouw van het nieuwe huis nog niet helemaal geklaard, zoals op onderstaande foto te zien is.



Nel trouwde eerst met de heer Antonie Fokker, een arts. Ook zij scheidde en trouwde daarna met de heer Peter Werninck.



Het pasgetrouwde stel Petronella Maria Boele en Herman Fokker (1917), op de stoep bij de voordeur van Ringdijk 458, toen ook nog nummer B 41

Cornelia trouwde (1916) na haar studie Chemie in Delft, met de heer Willem Westerman , scheidde van hem en vertrok een paar jaar na de oorlog naar de Verenigde Staten van Amerika. Zij ging haar dochter en haar gezin achterna. Haar dochter is een volle nicht van G.J., Mildrid Ellen Joan IJssel de Scheper-Westerman, geboren in New York en later werkzaam in deze bruisende stad als secretaresse voor KLM. Cornelia is niet meer hertrouwd. Pieter Boele studeerde in Delft en verloofde zich met Hannie Rijsdijk.



Van Leeuwenhoeksingel Delft.
Pieter woonde op nr. 11 in een studentenhuis.



Straatbeeld met de muur oude werf Boele. De dijk nabij de woning van de wed. P. Boele-Rijsdijk, die niet zichtbaar is vanwege de ervoor staande bomen. Op dit terrein is in 1854 door de gebroeders Cornelis en Pieter Boele een strook grond gekocht in de 12-roeden en zij begonnen daarop een scheepswerfje.

Op 16 januari 1926 komt Pieter Cornelis te overlijden. Zijn broer Maarten Pieter Boele, waarmee hij samen de werf leidde in zowel Slikkerveer als in Bolnes, nam daarop het huis van zijn net overleden broer in beslag, het was immers een woning van de werf. Weduwe Geertruida Anna Boele - van der Giessen moest het huis verlaten. Haar kinderen gingen voor haar opzoek naar een geschikte woning. Haar schoonzoon Willy Westerman vond een geschikt huis. Toen ook zij het ermee eens was, kochten ze het hoekhuis aan de Backershagenlaan 72 voor haar te Wassenaar. Zij woonde daar eerst even met haar hertrouwde dochter Dina, die wachtte tot zij haar man achterna kon komen naar Indonesië. Na haar overlijden in 1929 zou haar dochter Nel er met haar man Peter Werninck gaan wonen. In dezelfde laan ging Cor met haar man wonen in "Old Cottage", een bungalow tot haar vertrek naar Amerika.

Pieter Boele studeerde in 1926 af in Delft. Hij woonde in een studente huis aan de van Leeuwenhoeksingel 11. In 1924 kocht hij samen met zijn verloofde Hannie Rijsdijk een woonboot en woonde daar in Rotterdam met haar samen op. Na het plots overlijden van zijn vader in 1926, werd hij benoemd tot onderdirecteur van BSM, studeerde af en werd Ingenieur (Ir.).

Hij huwde ook datzelfde jaar in april met Johanna Wilhelmina Geertruida (Hannie) Rijsdijk (26-6-1898 – 21-10-1980), de oudste dochter van sloopster Frank Rijsdijk uit Hendrik Ido Ambacht. Zij trokken na hun huwelijksreis naar de Côte d'Azur, direct in het ouderlijk huis van Pieter Cornelis Boele op de Ringdijk B41 te Slikkerveer. Zo bleef het huis toch in de familie.

Het jaar 1929 begon met een extreme winterse koude. Zelfs in maart was de rivier de Nieuwe Maas nog bevroren. Westenwind zorgde in 1929 voor heel veel koude. Enkele maanden later werd te Slikkerveer in de woning B41 een kleine jongen geboren. Maar tegen die tijd was het alweer aangenaam warm geworden.



Op 3 maart 1929 was de rivier de Nieuwe Maas goed dicht gevoren.

Links achter sloepenbouwer Bothoff

Voor de mensen bezorgde de bevroren rivier voor veel ijsplezier en vertier.



Deze zeilschepen zullen geduldig moeten wachten tot het ijs weer gesmolten is.



Sleepboten deden enorm hun best om het vaarwater voor de scheepvaart open te houden.

Slikkerveer, Nieuwe Maas, maart 1929

Geert Jan Boele werd op 13 juli 1929 geboren op de Ringdijk te Slikkerveer, gemeente Ridderkerk . Geert Jan is de jongere broer van Pieter Cornelis Boele (10-6-1927 – 29-6-1992). Een ruime maand na zijn geboorte werd G.J. gedoopt in de ned. Hervormde kerk te Hendrik Ido Ambacht in juli 1929.



In de tijd dat Geert Jan thuis geboren werd, waren er naast zijn ouders en broer, nog verschillende andere mensen die in en om het huis woonden. Alleen het vrouwelijk personeel woonde ook in het huis.

Zo was er een Oostenrijkse kinderjuffrouw Fine, de gouvernante, van wie P.C. en G.J. les kregen en die tot aan de oorlog bij hen heeft gewoond.

Verder was er nog een keuken/dienstmeisje, zij had een kamer op de 2^{de} verdieping aan de rivierkant. De dienstmeisjes wisselden regelmatig.



Een foto genomen op 26 juni 1946.

Links staat de trouwe huishoudster van de familie Boele “de Juffrouw” en rechts een dienstmeisje. Ze voeren de waakse ganzen en kippen.

Er was ook een huishoudster, die “de Juffrouw” werd genoemd. Haar naam was eigenlijk mejuffrouw Karsdorp. Zij kwam uit Alblasterdam, maar had ook familie in Ridderkerk wonen. Zij had een kamer op de eerste verdieping, wat nu de eetkamer van G.J. zijn appartement aan de Ringdijk 458 is geworden. Aanvankelijk had zij een po op de kamer, maar later mocht zij ook van de WC gebruik maken.

Waar zich in het appartement van G.J. nu de keuken bevindt, was zijn slaapkamer en P.C. sliep in de kamer, welke nu de studeerkamer geworden is. De bedden van zowel P.C. als van G.J. werd na dat het opgemaakt was, ieder ochtend tegen de wand geklapt. Dit gaf meer speel ruimte in de kamers, vooral fijn voor G.J., want hij had een smal kamertje. De huidige zitkamer was een logeerkamer.

Dan had je nog die lieve werkster Fie. Fie Nugteren-van Pelt kwam alleen op 458 als het nodig was. Zij woonde ook niet op 458, maar had haar eigen huisje aan de Benedenrijweg te Slikkerveer. Het eerste huis van de rij van de Smit Elektro huizen. Ze was jong weduwe geworden, haar man had voor Smit gewerkt. Maar net zoals Boele dit voor de weduwen van hun werknemers deed, mocht ook zij in de woning van Smit blijven wonen. De vader van G.J., Piet Boele betaalde de huur voor haar woning en natuurlijk kreeg ze voor haar werk salaris. G.J. vond haar een hele aardige, sympathieke vrouw.

Ze was ook heel trouw aan de familie, net zoals de Juffrouw en de tuinman, de heer Honkoop (uit Deelen, Gelderland).

De heer Honkoop woonde op het terrein aan de Ringdijk in een wit huisje, waar zich nu de carport van 454 bevindt. Later liet de vader van G.J. voor hem er nog een keukentje aan bouwen. Dit keukentje bleef nog lang staan en later door Hannie, de vrouw van G.J. gebruikt

Eerste huis woonde Fie van Pelt, deze huizen staan er nog steeds



toen 454 verbouwd werd. De heer Honkoop zorgde niet alleen voor het groen aan Ringdijk, maar ook in de moestuin verrichtte hij zijn werkzaamheden.

Daarnaast had de familie bij een boer in Slikkerveer richting Barendrecht haar eigen koeien staan, waarvan zij de verse melk verkregen, maar ook de roomboter en kaas. Zodra er een kalfje geboren werd, kreeg een ieder na de maaltijd een kommetje met biest gezoet met bruine suiker en een verkruid beschuitje er doorheen. De moeder van G.J. heeft als jonge vrouw bij een boer in Hendrik Ido Ambacht de koeien gemolken en ook de akker geploegd met een span van drie paarden, omdat de mannen in dienst moesten voor de oorlog 1914/1916. Bij

heeft opmaak toegepast: Lettertype: 8 pt

haar thuis hadden ze een ooievaarsnest, en zodra zij te Slikkerveen kwam te wonen, stond ook



daar in korte tijd een ooievaarsnest op een hoge paal. Later werd er nog één bij de loodsen geplaatst. Dit was nodig, want het nest raakte wat vol als er jonge uit de eieren kwamen. Zijn moeder heeft eens ook een mooie voordracht gehouden in de Inner Circle over ooievaren. Aan de rivierkant liepen er kippen, ganzen en pauwen, geiten en schapen. De geiten werden gemolken. Thuis werd ook geitenmelk gedronken. G.J. herinnert zich nog dat er in de bijkeuken een mooi witte sierduif zat in een vogelkooi. Deze kooi hing boven de deur naar de keuken. Ook waren er altijd honden in huis,

o.a. een witte Keeshond en Pekineesjes, zijn vader hield erg van Pekineesjes, een Husky, Tommy genoemd en Snautzers.



(Paaschen 1953), er wordt een boompje gepland op het terrein in bijzijn van “de Juffrouw, tante Simone, Belgische vriendin van Hannie B-R, G.J., Hannie Boele-Rijsdijk, Honcoop en Piet Moret, een Snautzer en Pekineesje helpen met het graven!



Zelf heeft hij ook een hond gehad, een Snautzer die hij Pike noemde en die hem voor de lagere school in Slikkerveen, de Openbare Nutsschool opwachtte. Later zou één van zijn Duitse Staanders ook deze naam krijgen.

G.J. houdt enorm van honden en zij van hem, en niet alleen omdat hij ze graag een “koekje” geeft. Toen G.J. eenmaal weer in Slikkerveen kwam te wonen liepen er teckels, Duitse Staanders, Cocker Spaniel en Berner Senners, beiden genaamd Floris, rond.



G.J. herinnert zich uit zijn eerste kinderjaren, vooral de hele lange wandelingen die hij met Honkoop moest maken van huis via de Donckselaan en de Willemstraat weer terug. Thuis was een enorm speelterrein voor hem en P.C., want er liepen nog rails van de lorries, kleine karretjes, en er lagen draaischijven die op kogellagers lagen. De lorries lagen in de botenloods en dan reed hij er één uit de loods en ging daar alleen, met P.C. en/of vriendjes mee spelen. Later speelden zijn eigen kinderen daar ook nog mee, tot dat G.J. besloot het terrein bij de huizen tot de dijk hoogte op de hogen en een stevige damwand te plaatsen. Het terrein bij de loodsen is jaren later iets opgehoogd, en er is een gedeeltelijke damwand geslagen.



Twee nog bestaande lorries te Slikkerveen en draaicirkel. Ook de kinderen van G.J. hebben hier mee gespeeld.

Zwemmen leerden P.C. en G.J. in het openlucht zwembad, dat aan de Molendijk naast de Haven van Ridderkerk lag, vanaf ongeveer hun 4^{de} jaar.

Op ongeveer 10 jarige leeftijd mochten ze al zelf op de rivier een beetje spelen met één van de sloepjes. Zijn vader kocht van de heer Bothoff de spiegelsloepjes die hij gebouwd had, maar die niet afgenomen waren. Zo had hij één gladde sloep, voor algemeen gebruik, van hem gekocht, waarvan hij een zeilsloepje gemaakt had en twee overnaadse sloepjes. Alle drie met een vlakke achterkant. De binnenvaartschepen hadden altijd werksloepjes, maar deze twee waren voor coasters bedoeld geweest. Er kwam ook nog een sloepje bij van een Oost-Europees binnenvaartschip, waarschijnlijk Tsjechisch, dat na reparatie op de werf achter gelaten was. Zijn vader liet er ook zo één door de leerschool namaken, maar dan met een midzwaardje erin en een mastje, zodat het een zeilsloepje voor de jongens werd, waarmee ze

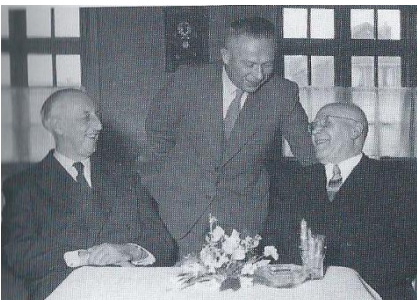
al snel op de rivier mochten gaan zeilen.

Roeien in één van de sloepjes op de rivier voor hun ouderlijk huis en varen met zijn ouders.



Alle maaltijden werden genuttigd in de eetkamer. In de eetkamer had je naar de zitkamer toe dubbele schuifdeuren, zoals nu nog naar de serre toe. Eén paar openschuifdeuren met ruitjes en een paar dichte. In de keuken werd door zijn ouders, P.C. en G.J. nooit gegeten. Het personeel at daar, en mensen die om het huis bezig waren, kregen daar een kop koffie en een maaltijd. Het huisje naast de garage, het Koetshuis, was eerst van hout en daar bevond zich een tafel met stoelen, en een wastafel. Als er om wat voor een reden ook, veel mensen om het huis werkten dan kregen zij daar koffie en hun maaltijden. Ook hing er werkkleding voor hen. De was werd daar gedaan in een houten ton, die op een frame stond. De natte gewassen was werd daarna door een wringer gedraaid. Het water werd gekookt op een fornuis dat daar ook in het houten huisje stond. De lakens werden voor de bleek op het grasveld achter het huis gelegd. Wanneer het houten huisje werd afgebroken en vervangen door een stenen huisje, dat kan hij zich niet meer herinneren. Zelf heeft hij er de installatie voor het zwembad in laten zetten. Zo wordt het huisje nu nog steeds gebruikt. Een cokes kachel stond beneden in de kelder, waar nu een hoogrendementsketel staat en in de linker ruimte werd de strijk gedaan met ijzeren strijkbouten, die verwarmd werden op de kolenkachel die boven in de keuken stond. Op en in die kachel werd ook gekookt en gebakken.

Toen P.C. en G.J. de leeftijd kregen, dat ze allebei naar de lagere school konden gaan, zijn zij beiden op de Rotterdamse Schoolvereniging aan de Schiedamsesingel gekomen.



zittend rechts Boske, staand de heer Zuilekom en links Jan Boele

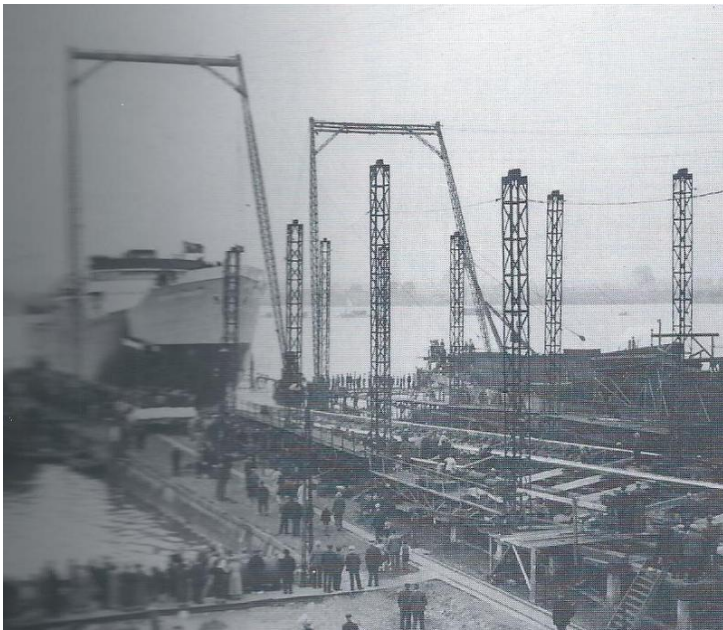


Hudson Terraplane

Ze werden alle dagen van en naar school gebracht en gehaald door de heer Boske met de Hudson Terraplane, een auto van de werf.

De heer Boske was een Belg. Hij is in 1914 gedurende de Eerste Wereldoorlog (1914-1917), gevlucht naar Nederland. Een aantal van de duizenden gevluchte Belgen streek neer in Ridderkerk en vonden daar werk bij boeren en in de scheepsbouw.

Zo ook "Boske", de heer Triphon van Bosch, die in 1916 bij Boele terecht kwam. Pieter Boele haalde hem uit het interneringskamp. Op de werf begon hij als beveiliging, maar hij werd al snel een mannsje van alles: schipper, ijzerwerker, onderhoudsmonteur, liftpaalonderhouder/bokkepoter en hij werd chauffeur voor de directie van Boele Scheepswerven en Machinefabriek. Daarom reed hij later ook de zoons van de directie naar en van school.



De kolossale liftpalen werden bij Boele "bokkepoten" genoemd. Boele was de enige werf die deze had. Zij had ze zelf gebouwd, overgenomen van een Duitse werf. Zij werden door "Boske" onderhouden. Ze waren al vanaf Gouda te zien! Een betere reclame voor Boele Scheepswerven en Machinefabriek te Bolnes zou je niet kunnen bedenken. Na de "Bokkepoten" kwamen de roterende kranen.



G.J. vond het halen en brengen verschrikkelijk, omdat zijn vriendjes met de autoped naar huis konden gaan en elkaar nog lang zagen, terwijl hij en zijn broer weer ongeveer driekwartier in de auto moesten zitten. Zij waren echter niet de enige kinderen die van deze diensten gebruik maakten, ook andere kinderen in de omgeving die te ver van de school woonden.

P.C. en G.J. zaten net op school, toen ze al een lustrum van de RSV mee mochten maken, getuige de grote schoolfoto die ter gelegenheid hiervan gemaakt werd. (zie bijlage foto's)

De RSV was in 1880 opgericht, maar was aanvankelijk een meisjesschool. Pas later werden ook jongens toegelaten. De RSV bestond in 1935 alweer 55 jaar en dat werd gevierd.

In het begin van zijn lagere schooltijd, was de heer Hofman hoofd van de Rotterdamsche Schoolvereniging. Maar hij overleed toen G.J. in de kleuterklas zat en omdat G.J. zo'n mooi jongetje was viel aan hem de eer om de krans voor de heer Hofman te dragen en daar mee voor de rouwstoet uit te mogen lopen. G.J. vond dit echter helemaal niet een eer, hij wilde niet in de belangstelling staan. Hij heeft het wel netjes gedaan. G.J. herinnert het zich nog heel goed.



In de tijd dat G.J. naar de lagere school ging, was het ook tegen het einde van de crisisjaren, die in 1929 begonnen waren. Hij merkte als jong ventje, dat de betere maatschappelijke plaats van zijn ouders een bron van ergernis waren voor velen, waardoor zij veel alleen stonden.

Gelukkig kwamen er betere jaren en werd de algeheel toestand in zijn omgeving geleidelijk aan ook beter. G.J. vond dat hij in die tijd een groot voordeel had, namelijk dat hij vrij sterk was met de vuist en ook met de mond kon hij zich aardig handhaven.

Als jonge jongen vertelde zijn vader hem het één en ander over waterlijnen, spanten en vertikalen en werd de jonge G.J. al gewezen op de schepen van Van Ommeren, die op de rivier voor hun huis voorbij voeren. Zijn vader vertelde hem dan, dat die schepen bij hen op de werf voor reparatie kwamen.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat het werfgebeuren hem altijd sterk getrokken heeft en hij veel interesse had voor alles wat er op de werf gebeurde.

In 1936 overleed grootvader Frank Rijdsijk en zijn grootmoeder Rijdsijk-Lourens kwam voor enige tijd op de Ringdijk wonen. Ze logeerde in de logeerkamer (nu de zitkamer boven). G.J.

vond haar een erg stevige dame. Daarna is ze waarschijnlijk naar Parijs, St.Cloud vertrokken, want P.C. heeft haar daar ook opgezocht. G.J. is daar nooit geweest.

G.J. zijn moeder speelde graag piano en in huis stond een vleugel van Blüthner uit Leipzig. De beide jonge heren Boele kregen ook muziekles. Ze speelden allebei op een accordeon en kregen les volgens het Klavarskribo systeem in het Klavarskribogebouw te Slikkerveer.

Klavarskribo is een muziekschrift dat in een aantal opzichten afwijkt van de gebruikelijke muzieknoot. Deze notatie is geïntroduceerd in 1931 door de Nederlander Cornelis Pot uit Slikkerveer, en met name gericht op toetsinstrumenten, vandaar dat de jongens op een accordeon gingen spelen.

Cornelis Pot (1885 – 1970), directeur van Elektromotoren Smit Slikkerveer en zeer goede vriend van zijn vader Pieter Boele, had een passie voor muziek en wilde graag ook anderen de kans geven van muziek te genieten door zelf te spelen en te zingen. Hij vond het traditionele notenschrift te moeilijk toegankelijk. Hij bestudeerde alternatieve muziekschriften en



ontwikkelde daaruit zijn idee voor klavarskribo.

De lessen werden gegeven in het voormalig postkantoor, dat vanaf dat moment Klavarskribo heette. Achter het Klavarskribo gebouw, was de Elektrozaal gebouwd van Smit Slikkerveer (een generatorenfabriek, gestart door Willem Smit en Adriaan Pot). In dit gebouw werden na de 2^{de} WO Polen gehuisvest. Er was een enorm tekort aan werknemers. Zij werden gevolgd door Molukkers en daarna de Spanjaarden.



De moeder van G.J. hield erg van dieren, waaronder ook paarden. Zij had daarom ook een eigen paard, dat op de manege van Dordrecht, de Dordtsche Manege, stond en waar ze zeer

heeft opmaak toegepast: Lettertype: Times New Roman, 12 pt

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

regelmatig haar eigen paard bereed.

P.C. en G.J. hebben daar ook voor de oorlog paard gereden. De jongens reden niet eerst op een pony, nee zij stegen direct op een groot paard. Hun moeder hoopte, dat haar jongens, net zoals zijzelf van paarden zouden gaan houden en graag een paard zouden willen gaan berijden. Bij P.C. is dat inderdaad het geval geweest.

Voor G.J. was het de gehele tijd in een cirkeltje rijden op een paard in een manegebak helemaal niets. Bij de eerste les dacht hij, toen ze zeiden draf, dat ze “d’r af” bedoelde en hij stapte dan ook direct van zijn paard!

Hij heeft braaf een tijdje de lessen gevolgd en toen zijn moeder zag, dat deze sport niets voor haar jongste zoon was, mocht hij stoppen met de lessen.



P.C. op de foto met een van de vele geitjes die op Slikkerveer op het oude scheepswerf terrein rond liepen voor de geiten melk. Als kleine jongen was hij al in de weer met het fokken van geiten.

P.C. heeft later Welsh Pony's gefokt en vele prijzen met zijn hengst, merries en veulens gewonnen in Nederland, Duitsland en België. Dat hij in dieren geïnteresseerd was blijkt wel uit een officieel papier waarin hem in 1952 toestemming wordt gegeven om

geiten te mogen fokken. Hij was dus al als jonge man bezig met het fokken van klein vee.



De Dordtsche manege

Hannie Boele-Rijsdijk hield ook erg van de zon en zodra het zonnetje buiten scheen ging ze op een mooi plekje in de zon zitten. Eén van haar favoriete plekjes was het prieeltje in de moestuin. De moestuin lag beneden de dijk. Je kon het bereiken door een weggetje tussen het huis van Piet Moret en van Gemerden. Toen van Gemerden verhuisde naar de Ringdijk, kwam in zijn huis de gepensioneerde schipper/eigenaar Molenaar wonen met zijn vrouw en één van zijn twee zonen. Zijn andere zoon was baas op de werf. Na het huis van van Gemerden was er een deur en als je die opende stapte je in een andere wereld! Hier werd van alles verbouwt, aardappelen, verschillende groenten, al naar gelang het seizoen, tomaten,

aardbeien, verschillende soorten bessen, appel-, peren- en pruimenbomen, een perzikenboom, kroosjes (hele kleine pruimensoort), moerbei boom, ongelooflijk veel verschillende bloemen en kruiden. Links halverwege de moestuin stond het prieeltje tegen het hek van boer van der Kulk aan. Graag zat zijn moeder hier in de zon te baden. Je kon zowel binnen in als buiten het prieeltje zitten.



In het najaar moesten alle appels geplukt worden en dan hielpen P.C. en G.J. ook mee. Nadat hun tuinman, de heer Honcoop overleden was, is P.C. samen met hun moeder, doorgedaan om de moestuin in orde te houden. Ook het gezin van G.J. at de eigen gekweekte groenten en fruit. P.C. begon met het kweken van o.a. narcissen met twee of drie kopetjes en allerlei soorten dahlia's. Hij had een aantal bijenkorven die voor veel honing zorgden.



Waar het autootje geparkeerd staat, daar was de ingang naar de moestuin. De veewagen was van P.C. om o.a. zijn paarden in te vervoeren. De kleine huisjes onder aan de dijk waren ook van de werf, en werden bewoond door werknemers van BSM. Ze werden de klooster huisjes genoemd. Dit kwam, omdat het land eens tot een nonnenklooster had behoord. In het bermslootje voor de huisjes en de boerderijen, vormden zich gassen. In zowel het oude als in het nieuwe huis van de familie Boele aan de Ringdijk werd dit gas gebruikt voor de verlichting in het gehele huis. Vanaf de sloot liep er een buis door de dijk naar het huis. Heel ingenieus.

Beneden de dijk, de Benedenrijweg, bevonden zich twee boerderijen



Aq. 315, '31 aug. J. v.d. Kulk, Ringdijk, a.d. (afgebruikt), Slijkerveer.

“Vredenburg” van boer van der Kulk

en



“De kleine Donck” van boer Blok.

Aan de Beneden Rijweg direct onder de Ringdijk 458, stonden twee boerderijen. “De kleine Donck” behoorde bij “Het Huys ten Donck” en werd gepacht door boer Blok, die er met zijn

gezin woonde. De andere boerderij heette "Vredenburg" en was eigendom van boer van der Kulk, die het met zijn gezin bewoonde. Later zou P.C. de boerderij eerst huren van de familie van der Kulk, en later kocht hij deze van hem. P.C. hield er een groot deel van zijn Welsh Pony's, schapen (deze stonden ook boven in de oude loodsen van de werf Slikkerveer) en éénjarige stieren. Ook had hij er een buiten manege gemaakt, om een paar van zijn paarden af te richten. P.C. en G.J. kwamen graag op de boerderij "Vredenburg".

Links naast boerderij "Vredenburg", tussen de boerderij en de kleine arbeiderswoningen, stond nog een heel klein 17^{de} eeuwse boerderijtje, waar keutelboer Onink in woonde met zijn gezin. Zij hadden heel veel kinderen. Eén van de meisjes uit het gezin speelde bij P.C. en G.J. op de Ringdijk 458.

Alles werd in de jaren tachtig afgebroken voor het op Delta hoogte brengen van de Ringdijk, ondanks dat de boerderijen etc. onder monumentenzorg stonden. Ook de vele mooi oude bomen tegen de dijk, werden gekapt en de woningen die er tegenaan stonden gesloopt. De

verhoging gebeurde hier tegen de oude dijk aan. Men rijdt nog steeds over de oude Ringdijk.



De familie bezat in die jaren een woonboot op de Kagerplassen. Deze ark werd de Breeveertien genoemd naar een spreekwoord: "De Breeveertien opgaan", wat volgens de familie Boele betekende op vakantie gaan en plezier maken, en plezier hadden G.J. en P.C. daar zeer zeker. Zijn ouders hebben al eerder een woonboot gekocht, namelijk in 1924 en dat was in de tijd dat zijn ouders nog niet getrouwd waren en zijn vader nog studeerde. Deze lag ergens in Rotterdam.

De woonboot "Breeveertien" was gebouwd op de werf en, indien men dit wilde, zou deze door de Franse kanalen kunnen worden gesleept. Zij vond haar ligplaats op de Leede te Warmond en is daar nooit meer weggegaan. Naast de woonboot in het weiland stond een hok als stal voor een paar geiten van zijn ouders. De geiten liepen, net zoals bij hun thuis in Slikkerveer met een touw aan een lijn in het weiland. Ze werden gemolken en de jongens dronken de geitenmelk. De "Juffrouw" ging altijd mee naar de Breeveertien en zij zorgde ervoor dat het huishouden altijd in orde was, zoals de bedde opgemaakt/verschoont, tefel gedekt, eten op tijd klaar om geserveerd te worden etc. Ook zorgde zij voor de geiten. Zij kwam vaak iets eerder al op de woonboot aan. Eerst chauffeur Boske en later Moret bracht haar er dan heen met al hetgeen nodig was. G.J. heeft er echter geen idee van wie er voor de geiten zorgden als ze er niet waren. Maar hij weet dat zijn ouders altijd voor alle dieren heel goed zorgden.

Nadat de oorlog uitbroken was, wilden zijn ouders de woonboot liever weer in Slikkerveer hebben. Zo gezegd, zo gedaan en op 31 juli 1943 werd de Breeveertien vanuit Warmond gesleept naar Slikkerveer.

P.C. en G.J. gingen natuurlijk mee op deze bijzondere tocht, maar ook een paar vrienden van hen, waaronder Jan Hein van de Mortel en zijn oudere zusje Sabine. Zijn ouders en tante Dina Post van der Burg-Boele. Tante Dina Dresselhuys-Boele, en tante Pitty Burgerhout-den Ouden. Na de oorlog kwam de



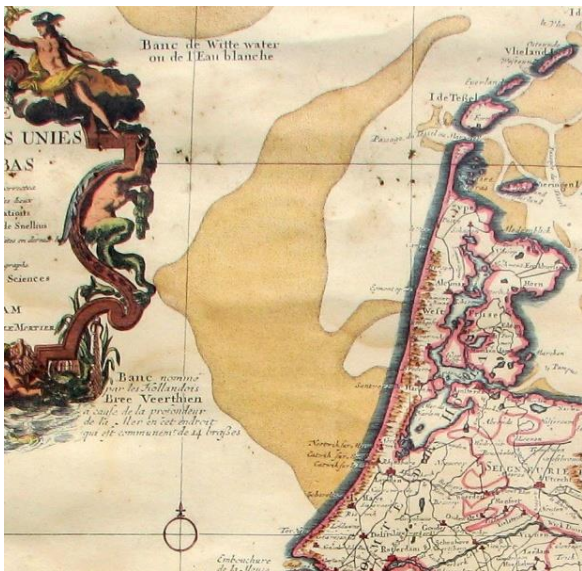
Breeveertien weer op zijn oude plek aan de Leede te liggen.

Gesleept door een sleepboot en jonge G.J., 14 jaar oud zorgt ervoor dat de Breeveertien netjes de koers volgt.



ook de geitjes gaan mee met hun hok op een sloepje.

Als je aankwam op Warmond en je wilde naar de woonboot, dan riep je naar de molenaar aan de overkant van de Leede: "OVER" en dan kwam de molenaar met zijn roeiboort naar je toe en zette je over. Voor de Breeveertien moest je niet de Leede over, maar de Hoflee. Bij deze



molenaar haalde G.J. zijn vader ook altijd in het voorjaar de kievietseieren. In navolging van zijn vader haalt G.J. ze nog steeds bij de molenaar van deze molen aan de overkant van jachthaven 't Fort.

De Breeveertien is een gebied in de zuidelijke Noordzee dat vrij gelijkmatig veertien vadem (26 meter) diep is (dus op een zeekaart een breed gebied met vaak het getal "14"). Het ligt voor de noordwestkust van de Nederland ten zuiden van de Doggersbank.

"De Breeveertien opgaan" betekende spreekwoordelijk "een losbandig leven leiden/ in vrijheid vergaan", maar

oorspronkelijk betekende het: met je schip op een zandbank lopen, vergelijkbaar met "voor pampus liggen".

Gewijzigde veldcode

De Breeveertien heeft zijn naam verleend aan het Breeveertien Bekken een geologische structuur onder de Noordzee op ongeveer dezelfde positie.



heeft opmaak toegepast: Lettertype: 10 pt, Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: 10 pt

Daarnaast bezat de familie een huis in Noordwijk vlak bij zee, dat ook een naam kreeg, namelijk "Klein Zandberg". Het huis staat ligt aan de Oude Zeeweg 66 en het er nog steeds, vlakbij de oude tennisbaan.



Noordwijk, Augustus 1941 G.J. Boele is hier 12 jaar en P.C. Boele 14 jaar

Van dit huis hebben ze niet lang kunnen genieten, omdat het na de oorlog toegewezen werd aan mensen zonder woning (er heerste na de Tweede Wereldoorlog een zeer grote woningsnood, en jaren later konden ze door huurbescherming de huurder er niet meer uit krijgen).

Zijn moeder had aanvankelijk graag gezien, dat ze hier woonden in plaats van in Ridderkerk. Maar na haar vrijlating uit de Benthien kazerne in Dordrecht merkte ze toch, dat haar huis aan de Ringdijk in Slikkerveer haar thuis was.

De jaren dat G.J. in Noordwijk vakantie hield, waren wel hele mooie tijden en hebben fijne herinneringen bij hem achtergelaten. In die periode sloot hij vriendschappen voor het leven.

Verder werden er voor de oorlog door het gezin tripjes gemaakt naar Duitsland, onder anderen naar Bad Godesberg en dan logeerden ze daar in Hotel Dreedon, naar Gelchenkichen en naar Königswinter in Nordrhein Westfalen, of plaatsjes langs de Rijn. Na de oorlog gebeurde dat niet meer zo veel. G.J. en P.C. moesten hun school af maken en verder studeren en stages lopen. Ook speelde de gezondheid van zijn vader daar een grote rol in. Wel gingen zijn ouders af en toe nog even samen weg, zoals vroeger.

Zijn ouders namen in de winter ook vakantie en dan gingen ze naar Graubünden, Davos, Múhren, Wengen of St. Moritz in Zwitserland om heerlijk te skiën en om even samen te zijn zonder hun twee kinderen, of met oude vrienden. Als jong meisje kwam ze veel in Montreux, Lausanne en Genève. Na hun huwelijk gingen ze er graag met z'n tweeën of met een goed bevriend stel, Paul en Mitie Adema van Scheltinga, weer naar toe. Waarschijnlijk zijn de jongens nooit gaan skiën door de oorlog die uitbrak. G.J. zou later wel op wintersport gaan, maar niet om zelf te gaan skiën, maar omdat zijn kinderen dit zo graag wilden. Ze gingen jaren achtereen naar Arosa, tezamen met Theo en Miny van der Burg en hun dochter Teddy. Annemarie en Pieter hadden het skiën ontdekt door de van der Burgs. Eén kerstvakantie waren ze mee gegaan met hen en hadden zo genoten. Hannie had er vroeger ook geskied met haar vader George en zijn tweede vrouw Petra Bezoet de Bie.



Hier staan de ouders van G.J. voor de fotograaf na een hele mooie skitocht gemaakt te hebben op hun lange houten latten. Er ligt een dik pak sneeuw.



Foto uit 1905 is ter hoogte van de villa toen bewoond door de familie Schram. Rottier, Dit huis staat wat achteraf en is daarom niet zichtbaar. De gebouwen op de achtergrond bovendien behoorden tot de scheepswerf van de Weduwe C. Boele en Zonen



De villa van Schram (1861-1905), voormalig koetshuis van Smit, wordt tegenwoordig bewoond door de familie

Ringdijk 466

Na 1900 vestigde Wouter Schram, oud sleepbootkapitein/eigenaar zich te Bolnes de scheepswerf "N.V. firma W. Schram & Zonen". Als in 1920 de scheepswerf "Weduwe C. Boele" te Slikkerveer wordt opgeheven, dan besluit hij deze over te nemen en wordt er een nieuwe N.V. opgericht, namelijk de: "N.V. Scheepswerven : Piet Hein"; genoemd naar zijn twee zoons, Pieter en Hendrik P.C. In 1925 overlijdt echter zijn oudste zoon en nadat Wouter Schram in 1931 overlijdt, gaat Hendrik Pieter Cornelis Schram alleen verder.

De oorlog in 1940 heeft een aardige invloed in het leven van G.J..

Allereerst werd op de dag van de oorlog een aanslag op zijn vaders leven gepleegd door een fanatieke concurrent van hem, de heer H.P.C. Schram met hulp van de heer van Gernerden, één van de mensen die bij de heer Schram op de werf werkte. Niet te verwarren met Boele's boekhouder van Gernerden die eerst onder aan de dijk woonde, en later aan de Ringdijk, in het huis van G.J.'s tante Ploontje (Apolonia Boele, overl. 29-6-1931)

Zijn vader wist de aanslag te voorkomen met hulp van de heer de Snoo, die ook onder aan de dijk woonde en dit zag gebeuren. De jonge G.J. van 10 jaar, was getuige. Als hij er nu over spreekt dan krijgt hij de beelden van deze gebeurtenis zo weer duidelijk in zijn gedachten te zien. Dit is wel een enorme klap voor zijn vader geweest. De heer Schram was ook degene, die zijn vader zelfs na de oorlog beschuldigde van het lidmaatschap van de N.S.B., hetgeen geheel onjuist was. Dit betekende een grote portie weerstand tegen G.J. waar hij ook was. Omdat zijn vader het voor zijn gevoel al moeilijk genoeg had, loste hij zijn problemen zelf wel op. Dit is hem goed gelukt, want uit die periode heeft hij enkele zijn beste vrienden overgehouden. Deze periode duurde dan ook tot ruim na de oorlog.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto



De Openbare Nutsschool in de Willemstraat te Slikkerveer

Door de oorlog was de verbinding met Rotterdam erg slecht geworden en was het voor G.J. niet langer mogelijk om nog in Rotterdam naar school te gaan en bracht hij de laatste jaren van de lagere school door op een dorpschool de Openbare Nutsschool aan de Willemstraat te Slikkerveer. Voor zijn klas stond als zijn leerkracht de heer Verhoeven, de vader van de bekende Nederlandse regisseur Paul Verhoeven. De heer Verhoeven was in die periode hoofdonderwijzer van de Nutsschool.

Toen G.J. in september 1941 naar de middelbare school ging, was dit in de naaste omgeving niet mogelijk en moest hij op de fiets naar het Rotterdams Lyceum, waar hij zijn toelatingsexamen voor gehaald had. Zijn broer P.C. zat ook op dit Lyceum aan de Pieter de Hoochstraat in Rotterdam West. Maar het was ondertussen geconfisqueerd door de Duitsers. Het Rotterdamsch Lyceum was daarom tijdelijk gevestigd aan de Witte de Withstraat 50 te Rotterdam bij de middelbare meisjes school (MMS).

De jongens en meisjes kregen niet tegelijkertijd les. 's Ochtends kreeg de ene groep les en 's middags de andere groep, deze wisseling veranderde per week.

Zijn fiets werd echter door de Duitsers afgenomen. Eerst kon hij nog met de bus die op houtgas liep naar Rotterdam komen, maar de busverbindingen werden in de loop van de tijd steeds onregelmatiger. Rotterdam was vanuit Slikkerveer moeilijk bereikbaar geworden en dat betekende dat het voor de jongens ondoenlijk werd om nog in Rotterdam op school te gaan.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

waaronder Henri Eschauzier, de zoon van tante Jack en oom Willy Eschauzier, familie van zijn latere lieve vrouw Hannie Eschauzier. Hij overleed gedurende de oorlog op school aan een bloedvergiftiging, ontstaan door een klein wondje in zijn gezicht. G.J. had zo iets nog nooit zo dicht bij meegemaakt. Alle jongens kenden elkaar goed op het Instituut. Het is hem dan ook altijd bij gebleven. Ook verloor G.J. in die tijd zijn Noordwijkse vriend Robbie Heineken, de jongere broer van Freddie, aan ooglanker.

Af en toe konden de jongens voor een weekeindje naar Slikkerveer komen, maar dit was wel zeldzaam.

In juli 1944 werd het gebouw van het Instituut Wullings door de Duitsers gevorderd voor het recruten der Waffen S.S..

Hierdoor werd de kostschool gesloten, en moest er wederom bekeken worden of en waar G.J. naar de middelbare school kon gaan. Vrij snel vonden zijn ouders weer een middelbare school voor hun jongste zoon.

Huize Beresteyn (voorzijde), Instituut "Wullings". H.B.S. 5j. c.



In Huize Beresteyn vestigde zich vlak na de oorlog eerst de paters Kapucijners en daarna ook de paters Monfortanen. Er kwam een seminair voor 60 leerlingen. In 2001 verkochten de paters Huize Beresteyn en de grond aan een project ontwikkelaar. Sindsdien wordt het anti-kraak bewoond. Het wacht op een grote opknopbeurt.

Voordat in 1909 de jongenskostschool "Instituut Wullings" erin trok, behoorde het huis aan jonkheer Hugo van Beresteyn (hij liet het huis bouwen) en daarna aan van Kempen, die er een zilverfabriek vestigde!

G.J. trok vervolgens korte tijd in Den Haag in bij de familie Ten Veldhuys, de heer des huizes was rector van het Nederlandsch Lyceum. Dit is ook het lyceum waar G.J. naar toe ging. In diezelfde periode trokken de leerlingen van het VCL in bij het Nederlandsch Lyceum, omdat het Van Stolkpark waar het VCL was, door de Duitsers geclaimd werd als Sperrgebiet (een gebied dat ontoegankelijk verklaard werd voor de gewone burgers; de Duitsers waren bang voor een invasie vanuit Engeland en vormde dit gebied een onderdeel van hun verdedigingslinie). Hij woonde nog daar toen op 3 maart 1945 het bombardement op het

Bezuidenhoutkwartier plaats vond. Het huis waar hij woonde, was één van de weinige die hoewel zwaar beschadigd, bleef staan.

De Engelse wilden de Duitsers uit Haagsche Bos verdrijven van waaruit de Duitsers Londen met V2 bommen hadden beschoten, maar door een fout in de opdracht die de vliegers hadden gekregen, raakten ze per ongeluk het Bezuidenhout met zeer ernstige gevolgen: ruim 550 doden vielen er, 423 mensen werden vermist, 220 mensen zwaar gewond en ruim 12.000 mensen raakten dakloos.

G.J. beseft bij de aanblik van het geheel hoeveel geluk hij en het gezin waar hij bij in huis woonden hadden gehad. Het heeft diepe indruk gemaakt, maar na korte tijd probeerde iedereen weer de draad op te pikken en daar heeft hij ook veel van geleerd.



Het Bezuidenhout na het bombardement

Na dit bombardement kwam G.J. weer naar huis om daar tot ruim na het einde van de oorlog te blijven wonen.

In die tijd was er bij hem thuis ook het een en ander gebeurd. Zijn broer P.C. moest onderduiken, omdat hij anders dwangarbeid (Arbeitseinsatz) moest gaan verrichten in Duitsland voor de Duitsers. Toen de oproep ook voor P.C. binnenkwam, deed zijn vader op de dag dat de jonge mannen zich moesten melden net als of hij met zijn zoon naar het Feijenoord Stadion ging om hem daar naar toe te begeleiden, echter hij liep met zijn zoon verder door naar Poortugaal. Daar woonde P.C. woonde van 1943 - 1945 bij een gezin, de familie Schaberg, een vriend van zijn vader. Hij was een Herenboer en bezat een tuinderij.

De Duitsers hadden het bedrijf van de familie in Bolnes zover mogelijk opgeblazen en de nog aanwezige voorraden en machinerie naar Duitsland op transport gesteld. Er was in de oorlogsjaren een lijdelijk verzet geweest op het familie bedrijf, die tot gevolg had, dat er slechts mijnenvegers en zelfs geen vrachtschepen die in opdracht van de bezetters gemaakt moesten worden, werden afgeleverd. Vermoedelijk ook daarom werd het bedrijf zo sterk getroffen. B.S.M werd samen met de R.D.M. het meest van alle werven in de omgeving getroffen. Niets, maar dan ook niets, dan twee oude gebouwen bleven gespaard. Het bleek een bijzondere handicap te zijn na de oorlog, omdat B.S.M. niet direct weer aan de slag kon gaan en zodoende veel topvakmensen elders een baan zochten. Maar er bestond een enorme werklust bij de Boele man. In 1946 konden daardoor alweer torenkranen in bedrijf worden gesteld. Het eerste zeeschip dat kon worden gerepareerd na de oorlog was de op een mijn gelopen vrachtaarder "Beverwijk". Dit schip had midscheeps een enorm groot gat opgelopen. Het bedrijf werd drastisch gemoderniseerd. Zo maakten de werftransport lorries plaats voor auto's met aanhang en kwam er modern lasapparatuur en verdwenen de klinkhamers.

Vanaf de tijd dat G.J. weer thuis was komen wonen tot eind 1946, is G.J. niet meer naar de

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

middelbare school geweest.

Er was in het laatste oorlogsjaar niet veel meer te eten in Slikkerveen, en daarom verzamelde G.J. handgranaten, die hij van de Duitsers stal. Waar zich nu de poort van Ringdijk 454 bevindt, stond vroeger een garage waarin twee auto's achter elkaar konden staan. In het begin van de oorlog liet de vader van G.J. na de eerste auto een muur maken. De auto die er stond was de auto, een Ford Cabrio met Dicky Seat, van zijn tante Cor Westerman, zusje van zijn vader Piet Boele.

Toen de Duitsers ook in Ridderkerk kwamen werden ze ingekwartierd in Ridderkerk. De Duitsers werden bij de bewoners van Ridderkerk ondergebracht, omdat de Duitsers ervan uit gingen, dat ze dan de dorpen niet zouden bombarderen om de Duitsers te verdrijven. Ze zouden de burgers niet willen doden. De soldaten sliepen in de Elektrohal. Hoe hoger de rang, hoe beter ingekwartierd bij de bewoners van de gemeente Ridderkerk.

Zo kwamen er officieren te wonen aan de Ringdijk 458, toen B 41 te Slikkerveen. Zij zetten één van hun speciale auto's in de gehalveerde garage. Deze auto was een Schwimmwagen, een Volkswagen met schroef.

De Schwimmwagen was technisch gebaseerd op de Volkswagen Kübelwagen, later bekend als de Volkswagen Kever. Achterop de auto bevindt zich een kantelbare driebladige schroef die, indien neergelaten, via een korte ketting wordt aangedreven door een aftakas op de motor. Hij werd gebouwd door de Volkswagenfabriek in Stadt des KdF-Wagens. De carrosserie was ontworpen door Erwin Komenda, hoofdontwerper van carrosserieën bij Porsche. In totaal zouden ruim vijftienduizend Schwimmwagens zijn gebouwd. De Schwimmwagen werd veel voor verkenningen ingezet, en had aan het front een levensduur van gemiddeld zes weken. In 1944 werd de productie gestaakt. De zittingen vond G.J. net lijken op twee cockpits met twee keer twee stoelen achterelkaar, zoals in een vliegtuig.



De Duitsers stopten in de separatie van de voor en achter zitplaatsen handgranaten. Deze handgranaten stal G.J. van de Duitsers. Hij nam zo af en toe er één of twee uit deze auto. Dat viel dan niet zo op. Had hij er enige verzameld, dan pakte G.J. één van de eigen roeisloepjes en roeide hij de rivier de Nieuwe Maas op. Hij gooide dan zo'n granaat het water in en zo kwamen er even later wat vissen boven drijven, die hij met een net ving. Hij ving dan genoeg vis voor thuis en om te ruilen voor ander voedsel.

De Duitsers hebben nooit ontdekt, dat de garage eigenlijk veel groter was en dat er nog een auto in die garage verborgen stond.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode



Later in de oorlog vertrokken de Duitsers uit de gemeente Ridderkerk naar het zuiden van Nederland, om daar de grens te verdedigen tegen de oprukkende Amerikanen en Canadezen die van uit Frankrijk via België richting Nederland trokken.

Mei 1940 begon de oorlog, maar het gewone leven ging door. Berichten over D-day, 6 juni 1944 met de landing van de geallieerden op de kust van Normandië, het oprukken van de legers naar Noord-Frankrijk en België bereikten hen thuis wel via illegale krantjes en pamfletten. Dit gaf natuurlijk hoop, dat ook voor de Nederlanders de oorlog niet lang meer zou gaan duren. Voor G.J. zijn gevoel, begonnen de echte problemen pas in september 1944 duidelijk merkbaar te worden. De schaarste werd toen pas echt erg. Het werd toen ook een verschrikkelijk koude winter. Wel vierden ze zelf nog Oud en Nieuw! Zijn vader had aan het begin van de oorlog een grote partij cokes besteld en deze in de kelderruimte onder de bijkeuken laten storten. Hij zei: "Deze oorlog duurt waarschijnlijk nog wel even, net zoals de Eerste Wereld Oorlog. Je kunt beter zonder elektriciteit dan zonder warmte!" Er liggen nog steeds cokes in deze kelder.

Het einde van de oorlog bracht opnieuw grote moeilijkheden voor zijn familie. G.J. werd padoes samen met zijn ouders enige dagen na de oorlog opgepakt en zonder arrestatiebevel door de binnenlandse strijdkrachten gevangen gezet. Eerst in een ruimte in de Elektrozaal van de firma Smit te Slikkerveer. G.J. werd daar gescheiden van zijn ouders en in een kamer gezet met nog een jonge knul. Zij deden samen een poging om hieruit te ontsnappen, maar werden weer opgepakt en toen zeer ernstig gemarteld. G.J. zou van af dat moment altijd ernstige rugklachten overhouden.



Van de Elektrozaal werden ze vervolgens overgebracht naar de van Benthien of Pontonniers Kazerne aan de Buiten Walevest aan de Oude Maas te Dordrecht. Na de oorlog, van 1945 tot 1950, was dit één van de interneringskampen in Nederland voor vermeende collaborateurs.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Het huis van de familie Piet Boele en al hun bezittingen werden op een zeer merkwaardige wijze onder beheer gesteld van het Nederlands Beheersinstituut, die dat gedeeltelijk overdroegen aan enkele familieleden. In de tussentijd was een gedeelte van het personeel weggegaan, maar de huishoudster "de Juffrouw" en de tuinknecht Honkoop, bleven hen trouw, ondanks het feit dat zij niet werden betaald en geheel alleen stonden. G.J. werd echter al vrij snel weer vrijgelaten, omdat hij te jong bleek te zijn, zo deelde ze hem mede. G.J. was toen 16 jaar oud. Nu brak er een leven van zwerven voor G.J. aan. Hij raakte bevriend met een paar Canadezen die in Rotterdam gelegerd waren. Van hen kreeg hij o.a. chocolade en sigaretten!! Toen zij uit Rotterdam en omgeving vertrokken, is hij met die Canadezen mee gereisd en zo enige tijd later in Duitsland terecht gekomen. Zij zorgden voor de nodige vergunningen die G.J. nodig had om te kunnen reizen, gezamenlijk met enkele mensen van de binnenlandse strijdkrachten en zo kwam G.J. later zonder veel problemen weer via Luxemburg en België in Nederland terug.

G.J. zette in die periode een handeltje op om een beetje in zijn eigen onderhoud te kunnen voorzien. Hij verkocht de repen chocolade, sigaretten en drank die hij van de Amerikanen, maar vooral van de Canadezen in ruime mate verkreeg. Doordat er een enorm tekort was aan veel soorten levens- en ook genotsmiddelen, kon hij deze producten heel gemakkelijk verkopen aan de mensen.

Ondertussen was hij alweer 17 jaar oud geworden en probeerde hij via kennissen en binnenlandse strijdkrachten in contact te komen met zijn ouders. Het zwerfende bestaan beviel hem aanvankelijk wel, maar toch na een tijdje beseftte hij dat dit toch niet het doel van zijn leven bleek te zijn en daarom keerde hij dit al gauw de rug toe. Toen hij nieuws van zijn ouders kreeg, bleek dat zijn moeder weer in hun huis woonde, wel onder huisarrest en dat zijn vader nog in de kazerne verbleef en er ernstig aan toe was. Hij was door gebrek aan eten en vooral door de slechte behandeling in gevangenschap erg ziek geworden en hij kon niet eens meer lopen. Door toedoen van een vriend van hem uit het verzet, Cor Pot en die hij zelf in de oorlog geholpen had, kwam hij in het Rooms Katholiek Ziekenhuis in Dordrecht terecht. Het duurde echter nog enkele maanden, voordat het gezin weer verenigd was en aan het herstel van de opgelopen schade konden beginnen. Zijn tante Cor, zus van zijn vader, was een grote steun voor zijn ouders in die moeilijke periode. Zij kon het één en ander doen voor haar broer Pieter Boele en zijn vrouw Hannie, zoals bij vrienden telefoneren, haar broer in de kazerne en later in het ziekenhuis opzoeken, etc.. Daarnaast kreeg hij heel veel steun van Charles Redelé, directeur van de koekjes fabriek "Victoria", een goede Rotary vriend van hem uit Dordrecht.

Allereerst was er het tribunaal waar zijn vader zich moest verdedigen tegen de inmiddels opgestelde beschuldigingen tegen hem. Het lukte hem ze allen te weerleggen. De tegen hem gerezen verdenkingen waren ongegrond en hij werd onvoorwaardelijk buiten vervolging gesteld. Ook werd het beheer over zijn vermogen op 20 december 1945 opgeheven en moest het Beheersinstituut het beheer volledig terug geven voor 15 januari 1946. Maar het deed wel een nieuwe aanval op zijn gezondheid en vervolgens waren daar de processen met familieleden die in de tijd van de afwezigheid van de ouders van G.J. hun kans dachten te hebben om wat er was van het gezin te bemachtigen. Gelukkig was dit alles eind 1946 voorbij en had zijn vader alle 22 processen gewonnen en werd hij van alle blaam volledig vrijgesproken. Zijn advocaat Mr Schadée had in zijn hele leven nog nooit zo'n gemene zaak behandeld, verklaarde hij.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Vanaf die tijd zijn er ook commissarissen bij BSM gekomen. De eersten waren Adriaan Völker, een zeer goede vriend van zijn vader, en de sympathieke heer van Herwijnen.

G.J. is erg ontroerd van de brieven die zijn moeder aan haar man in de Benthien kazerne schreef toen hij daar in gevangenschap zat. Maar ook over de vele brieven die ze elkaar schreven, nadat ze elkaar net ontmoet hadden en gedurende de gehele tijd tot aan hun huwelijk. Hieruit blijkt heel duidelijk hoeveel zij om elkaar gaven en hoe hecht de band tussen hen was. Dit was altijd aan hem voor bij gegaan

Na dit alles brak er voor G.J. een nieuwe periode aan. De middelbare school moest zo snel mogelijk afgemaakt worden. Echter in het begin liep dat voor G.J. niet zo vlot, want hij was niet meer gewend aan het ritme van de school met als gevolg, dat hij in korte tijd drie scholen in 's-Gravenhage heeft bezocht, namelijk het VCL, Tjemstra, een HBS dat toen als zeer streng te boek stond, en het Haagsch Lyceum.

Hij woonde in huis bij Dr J.E.E. Hondius en zijn gezin. Hij was de rector in die tijd van het VCL. G.J. is toen ook met veldhockey begonnen en zat in een team van VCL. De hockey club van het VCL heette V.C.L.H.C. en deze club stond alleen open voor leerlingen van het 1e en 2e VCL te 's-Gravenhage.

VCLHC was gevestigd op de Roggewoning (waar nu HGC gevestigd is).



G.J. en zijn hockeyteam. G.J. staat in het midden achterste rij.

In de tijd dat G.J. op Tjemstra zat, woonde hij op de Pauwenlaan in de Vogelwijk. Eerst woonde P.C. op dat adres bij die familie in huis. P.C. ging later naar een HBS in Haarlem, waar hij zijn eindexamen haalde. Daarna deed P.C. een administratieve opleiding.



Toen G.J. ook Tjemstra verliet en naar het Haagsch Lyceum ging, verliet hij ook de woning aan de Pauwenlaan en kwam bij een oude bekende in huis, namelijk de heer Verhoeven. Hij was in 1943 naar Den Haag verhuisd en in 1946 schoolhoofd geworden op de van Heutzschool, een lagere school. G.J. woonde bij hem en zijn gezin aan de Gerard Reinststraat, Bezuidenhout Oost.

Op het Haagsch Lyceum behaalde hij uiteindelijk de tweede keer met goede cijfers zijn diploma.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: Times New Roman, Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto, Patroon: Doorzichtig

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto, Patroon: Doorzichtig

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto, Patroon: Doorzichtig

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto, Patroon: Doorzichtig

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Zwart

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Zwart

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Zwart

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Zwart

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Zwart

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Nadat hij niet langer leerling was op het VCL, is G.J. gaan ijshockeyen bij HIJC te 's-Gravenhage in de Houtrushallen, daar bevond zich de eerste overdekte kunstijsbaan van Nederland. Deze sport lag hem heel goed. De kunstijsbaan in de Houtrushallen werd na de bevrijding door de Canadezen weer opgebouwd voor eigen gebruik. In 1946 is er de eerste competitie tussen de Canadezen en eigen leden van HHIJC. G.J. zal er ook menig keer de sport beoefenen.



De Houtrushallen, waar G.J. ijshockey speelde. In die tijd speelde men hockey en ijshockey met nauwelijks enige bescherming

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Gedurende de tijd dat G.J. in 's-Gravenhage verbleef, ging hij ook verder met roeien. Het roeien had hij al samen met zijn broer van hun vader geleerd thuis op de rivier de Nieuwe Maas. Nu ging hij roeien op de Schie en hij deed dit vanuit de Roeivereniging "De Delftsche Sport".



Roeivereniging Delftsche Poort, Oostplantsoen 140 te Delft

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Lettertype: 10 pt, Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

In de tijd dat G.J. op HTS zat in Dordrecht en weer even thuis woonde, heeft hij een ontwerp gemaakt voor een kano voor op de rivier en deze samen met Gijs van Driel, hoofd timmerman van de werf te Bolnes, gemaakt. Na een poosje daarmee op de rivier gekanoed te hebben, besloot G.J. hier een roeibootje, een soort skiff van te gaan maken. Hij roeide in die tijd bij de Maas en ontdekte dat roeien meer in zijn lijn lag dan kanoen. Van de bootsman van de K.R.&Z.V. "De Maas", kreeg hij een rigger. Dit bootje hangt nog steeds in één van de oude loodsen van Ringdijk 460.



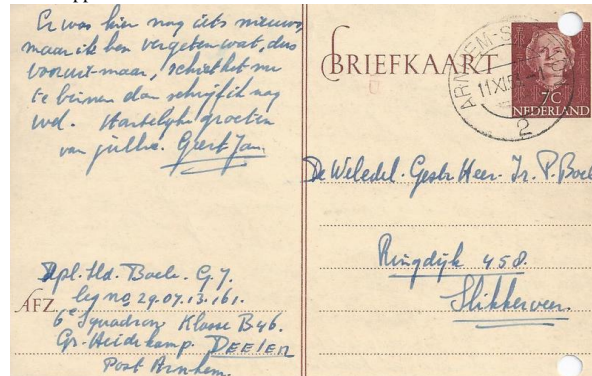
G.J. hangt rechts aan de punt van zijn zelf ontworpen kano, met twee vriendinnen.

Later roeide G.J. bij de K.R.Z.V. "De Maas" regelmatig op de rivier met een vaste ploeg en met de leeftijd werd dat de Rotte met een mooie stop op Oud Verlaat! Maaslid is G.J. in hart en nieren, vol trots wapperde de Maasvlag op al zijn schepen, en stond zijn Breehorn op de Kars-beker voor de meest gevaren zeemijlen. Ook zit hij in de Maas kegelclub met de toepasselijke naam "de Jonge K.E.E.T.", wat betekend: Kegelen Eten En Tetteren. Eerst werd er nog volop gekegeld, nu komen de heren iedere eerste dinsdag van de maand bij elkaar voor een borrel en een goed diner. Eén keer per jaar is er een uitje met de dames.

Nu moest G.J. in dienst!!



Een knappe soldaat uit de luchtmacht



Hij was van lichte 1949, maar door zijn speciale school carrière trad G.J. te laat in dienst. Zijn vader wilde na de H.T.S. dat hij eerst een stage ging lopen voordat hij zijn dienst ging doen. Hij wilde zeker zijn, dat G.J. er min of meer klaar voor was om hem op te volgen, indien hij er zelf niet meer toe in staat te zijn. Hij heeft daarom aan het ministerie van Defensie om uitstel gevraagd, tot zij oudste zoon met verlof zou komen. Zijn vader heeft hier toestemming voor gekregen. Hierdoor trad G.J. namelijk pas in 1952 bij het 6^{de} Squadron Technische School Luchtmacht, Klasse B 46. Hij kreeg leger nummer 29.07.13.161. In dezelfde week dat hij in dienst gekomen was, moest er een barakkencommandant benoemd

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

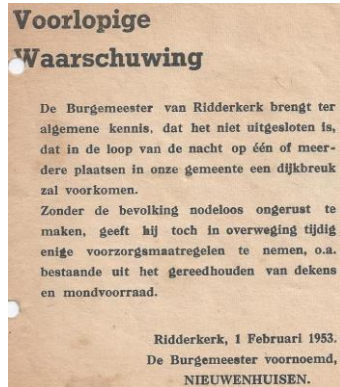
heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

worden. In die barak 38/2 zaten 124 man. Direct werd G.J. deze barakkencommandant. Zo ging het de gehele diensttijd, iedere keer als er weer iemand nodig was voor een leidende functie dan kreeg G.J. die verantwoordelijkheid. G.J. is eerder uit dienst getreden, nadat hij net sergeant, reserve officier geworden was. Een sergeant, onderofficier geeft praktische leiding in het veld en geeft de orders vanuit de staf door aan de manschappen. G.J. zat, net zoals zijn broer P.C., op de Luchtmachtbasis van Deelen, Gelderland. P.C. was tijdens zijn diensttijd chauffeur geworden bij generaal Baretta. Omdat G.J. als jonge jongen graag piloot van de luchtmacht geworden was, vond hij zijn diensttijd absoluut geen straf voor hem. Het was ook nu zijn vader die, vanwege zijn gezondheid, ervoor gezorgd heeft, dat G.J. vervroegd uit dienst kwam, omdat hij heel graag wilde dat hij zijn opleiding snel ging vervolgen, om daarna bij Boele werkzaam te worden. G.J. vond dit wel jammer, maar hij begreep zijn vader en wist ook dat hij zijn opvolger in B.S.M. zou gaan worden. Hij moest weer verder.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

De verschrikkelijk watersnoodramp van februari 1953 trof ook Ridderkerk. De Gemeente Ridderkerk bestaat uit Oostendam, Rijsoord, Ridderkerk, Slikkerveen en Bolnes. De vorige watersnoodramp speelde zich af op 13 januari 1916. Men herinnerde zich deze nog goed en men was daarom allert in Ridderkerk. De toenmalige burgemeester A.M. Nieuwenhuisen was de avond van 31 januari door een paar verontruste burgers en de korpschef gealarmeerd. Om 2 uur 's nachts werd besloten de bevolking te alarmeren, waarop de klok van de Singelkerk werd geluid. Direct daarna werd de bevolking ook met sirenes en werf-/fabrieksfluiten gewaarschuwd. Er werden toen 418 huizen ontruimd en 1742 bewoners, van de totaal 21.000 bewoners, geëvacueerd.



Ridderkerk werd vooral getroffen in het gebied Donkersloot, Woude, en Kerkepolder, Polder het Zand en de Gorzen, waar de dam breekt en de Crezeepolder vol onderloopt, maar ook stroomt het water bij Bolnes en Slikkerveen over de dijk de polder in. Slikkerveen werd beschermd door de Ringdijk en de Molendijk tegen het water van de rivieren de Noord en de Nieuwe Maas. Deze rivieren liepen via de Nieuwe Waterweg naar zee.

Veel buitendijksgebied was in de loop van de tijd ingepolderd en bebouwd. Waar de dijk direct langs de rivier liep waren bedrijven gevestigd, zoals BSM. In februari 1953 waren het vooral de huizen gebouwd in het buitendijkse gebied als de bedrijven aan de dijk, die getroffen werden door het hoge water. De waterstand was op een gegeven moment 4 meter

boven NAP. Gelukkig viel het in vergelijking met o.a. Zeeland hier achteraf allemaal mee. Er was hoofdzakelijk veel materiële schade en er zijn toen gelukkig geen menselijke slachtoffers gevallen.

Logies verblijf van Boele, de kapper en de winkel van Tieleman.



De huizen van Smit Slikkerveen liepen aan weerszijde van de dijk onder water



G.J. herinnert het zich nog goed hoe ook de kelder van zijn ouderlijk huis volgelopen was. Het huis staat immers op een uiterwaard naast de rivier. In Slikkerveen kwam het kolkende water over de dijk de polder in en sloeg gaten aan de binnenkant van de dijk. Iedereen werd opgeroepen om mee te helpen de dijk te beschermen en met man en macht werd er gewerkt om de gaten te dichten. Toen het water eenmaal weer afnam kreeg men na een paar dagen pas een goed overzicht van de algehele situatie. Op 5 februari 1953 kreeg zijn vader toestemming om met zijn auto met kenteken H 1292 de Ringdijk in de omgeving van de werf Gusto (van de familie Smulders) te berijden.

Het woonhuis van de familie Boele had niet alleen water maar ook veel rivierslib/blubber binnen gekregen. Het duurde nog wel een paar weken voordat het huis weer was, zoals voor de watersnoodramp. Vanaf die tijd werden er serieuze plannen voor de Delta hoogte gemaakt. Deze werden voor Slikkerveen begin jaren tachtig aan gevangen. Pas in 1993 werd het voor het gehele eiland IJsselmonde de verhoging van de dijken tot Delta hoogte in Bolnes met de dijkverhoging afgerond.



Slikkerveen, afvoer van water uit de polder naar de rivier. Op de achtergrond de watertoren en gebouwen van Smit Slikkerveen. Dit was de doorbraak van de dijk van de Oude Ridderkerkse haven recht tegenover de grienden van de oude Gorzen. Aan weerskanten heette het de Gorzen. Het deel waar men door het gat inkijkt

waren de andere Gorzen daar lag nog een binnendijk een z.g.n slaper die vormde de grens tussen de Donkerslootpolder en de Bagger aan de Noord. De boeren Blok, de Ruiter en Groeneboom boerden daar. De struiken die men in het gat ziet waren van de z.g.n Karreput, een griend waar een ijzeren pijp in stak in een poel waar men van zei dat het een restant van een neergestorte V1 was uit de 2de Wereld Oorlog. Hannes Schouten was polderopzichter daar en het was het jachtgebied van de oude Baron Groeninx van Zoelen.

De omgeving en de plaats die de familie van G.J. innam, hebben grote invloed gehad met de keuzes die daarna gemaakt werden. Het was namelijk een grote wens van zijn vader, dat G.J. net zoals hem een goede positie in het bedrijf zou kunnen gaan innemen. Hij gaf daarvoor ook alle medewerking aan zijn zoon, met de gedachte aan maar één ding en dat was de voortzetting van het familiebedrijf BSM.

Door de processen na de oorlog wist zijn vader zijn positie in de onderneming zeer te versterken, zodat het hem mogelijk was geworden te bepalen, dat zijn zoon G.J. in het bedrijf zou worden geplaatst. Voor G.J. zelf was het ook een vanzelfsprekendheid geworden, dat hij te zijner tijd zijn vader zou opvolgen in het bedrijf. Hij zag het zelf als een verplichting tegenover zijn familie. Indien hij vrij had mogen en kunnen kiezen, dan had hij piloot willen worden.

Door alle problemen, waarmee zijn familie werd geconfronteerd buiten het zakelijke, was familieband zeer sterk geworden, ondanks het feit dat P.C. en G.J. vanaf zeer jeugdige leeftijd niet meer thuis waren geweest. Het respect dat G.J. had voor zijn ouders en vooral voor zijn vader was bijzonder groot. Dit niet alleen uit bewondering voor zijn prestaties, maar ook voor de manier waarop hij zich door, in zijn ogen, zeer grote problemen wist te werken. Daarbij kwam ook nog dat zijn karakter tegenover zijn gezin zeer zachtmoedig was en dat hij had getoond in moeilijke tijd niet op wraak uit te zijn. Integendeel, hij werkte met sommige van zijn tegenstanders weer samen. Dit maakte dat P.C. en G.J. zich zeer naar zijn eerlijke en wijze raad richtten. Zelfs lange tijd na zijn overlijden dacht G.J. nog regelmatig bij belangrijke beslissingen aan hem terug, in de zin van: "Wat zou mijn oude heer ervan denken?"



Het is dan ook heel begrijpelijk, dat G.J. hem volgde in zijn raad om na zijn middelbare school naar de H.T.S. (toen nog M.T.S.) te gaan. Zijn vader was inmiddels nog zeker geworden. De achterliggende tijd was toch te veel voor hem geweest en hij wilde graag dat zijn zoon G.J. zo spoedig als mogelijk naast zich hebben op de werf. Hierdoor werd het voor G.J. na het beëindigen van de middelbare school geen Delft, maar Dordrecht. G.J. koos daar

voor de richting H.T.S. scheepsbouwkunde. Scheepsbouwkunde omvat onderzoek, ontwerp, ontwikkeling, ontwerpevaluatie en berekeningen tijdens alle fases van de levensduur van een vaartuig. Dit is onder te verdelen in conceptontwerp, basisontwerp, detailontwerp, bouw, tewaterlating, proefvaarten, vaart, onderhoud, dokken en eventueel verbouwing. Hoewel er vele theorieën zijn die het ontwerpproces ondersteunen, zijn vele van deze empirisch en moeten gevalideerd worden tijdens sleepproeven in sleeptanks. Met eenscheepsmodel worden testen uitgevoerd om de hydrodynamische eigenschappen te bepalen, zoals snelheid, zeegangsgedrag en manoeuvreerbaarheid, waarna men dezeschaalt naar ware grootte. Een aantal instituten beschikt daarnaast ook over een cavitatietunnel om onderzoek te doen naar schroeven. Ook kunnen hier de krachten gemeten worden die op een vaartuig werken. Na het beëindigen van de M.T.S./H.T.S. is men ingenieur en kreeg men de titel ing. In Dordt lunchte hij zeer regelmatig bij goede vrienden van zijn ouders de heer en mevrouw Vriesendorp, Johan de Wittstraat 12. De H.T.S. in Dordrecht had G.J. in de korte tijd van 2 jaar afgemaakt in plaats van 4 jaar. Hij slaagde cum laude. G.J. mocht ing. achter zijn naam plaatsen! Vervolgens moest G.J. direct praktisch gaan werken.

G.J. zou zijn eerste stage in Glasgow gaan lopen. Zijn vader had door de 1^{ste} WO uiteindelijk geen stage in Glasgow kunnen lopen, maar wel diens oudere neven Arie en Pieter Cornelis van der Giessen. Zijn vader ging daarentegen gedurende zijn studie in dienst bij “één der groote rederijen in Amsterdam als assistent Machinist om de eischen welke aan de schepen in de vaart worden gesteld zich mede te maken”, zo schreef hij in één van zijn brieven. Dit is de Stoomvaartmaatschappij Nederland geweest. Hij leerde toen het Middellands Zeegebied zeer goed kennen. Daarna liep hij nog stage op een werf, namelijk de Amsterdamsche Droogdok Maatschappij, ADM. en bij “Feyenoord” te Rotterdam “op tekenbureau praktisch werkzaam te zijn”.



Een tewaterlating op de scheepswerf William Denny & Brothers Ltd.

Dit gebeurde voor G.J. op een scheepswerf William Denny & Brothers Ltd., een familiebedrijf in Schotland in Dumbaerton ten noordwesten van Glasgow aan de rivier de Clyde.

Een vriend van zijn vader, Sir Edward Denny, was de eigenaar van deze scheepswerf. Daar werden schepen voor de Britse marine en voor verschillende ferry maatschappijen gebouwd. G.J. zag de heer Denny vrij regelmatig, en de heer Frank Fopping Esq., die ook een vriend van zijn vader was.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto



Eerst verblijft G.J. voor enige tijd in Dumbarton een kamer huren in het huis van hospita Mrs. Mare, maar gaat voor de rest van zijn tijd in het Dumbuck Hotel

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

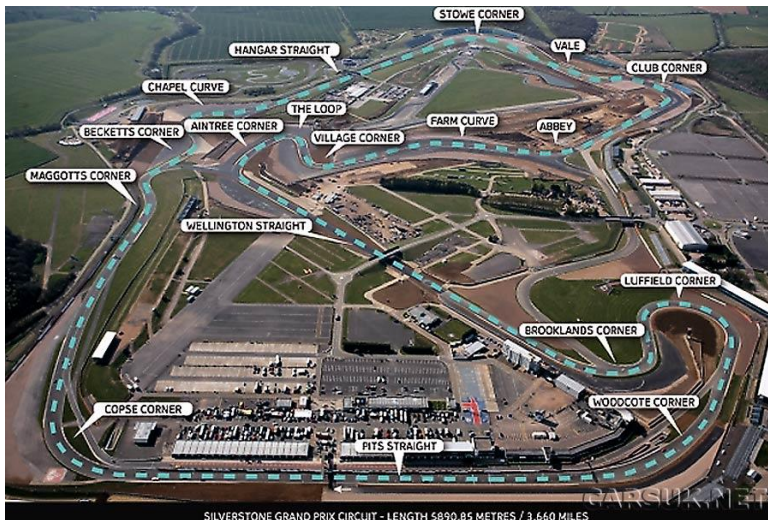
heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Tevens liet zijn vader hem inschrijven aan de universiteit van Glasgow, omdat hij vond dat hij toch met het studentenleven wat vertrouwd moest zijn. Echter van het studeren kwam niet al te veel terecht, maar G.J. heeft absoluut wel genoten van het leven als student. Hoewel dit wel eens vermoeiend voor hem was, omdat er overdag toch altijd gewerkt moest worden. G.J. heeft als kleine jongen al veel interesse in auto's, mooie auto's. Later is hij ook bekend om zijn auto's!

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto



In Glasgow trekt hij de stoute schoenen aan en schrijft zich in op het Circuit van Silverstone bij Touchester in Northhamptonshire, ten westen van Glasgow. Hij kwam daartoe, omdat G.J. in Dumbarton on the river Clyde tegenover Jacky Stewart kwam te wonen.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

G.J. was al een echte bewonderaar van Jacky Stewart.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto



Jacky bezat in die tijd een Morgan +4 waarmee hij op Silverstone races reed. G.J. mocht zijn auto gebruiken en zodoende kon hij ook mee doen met verschillende races op het circuit van Silverstone.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Jacky Stewart werd tot ridder geslagen en heette Sir Jacky Stewart, en had de bijnaam "Flying Scot" gekregen.

Silverstone was een voormalig militaire vliegbasis, voordat het een racing circuit werd.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

De allereerste wereldkampioen- schappen Grand Prix werden op Silverstone gereden!

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Vele jaren later zou zijn oudste zoon Pieter ook gaan racen op het circuit van Silverstone, toen hij voor zijn studie een paar jaar in Buckingham woonde. Pieter reed echter wel een geheel ander type auto, dan zijn vader. Hij reed er races in een Formule Ford.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto



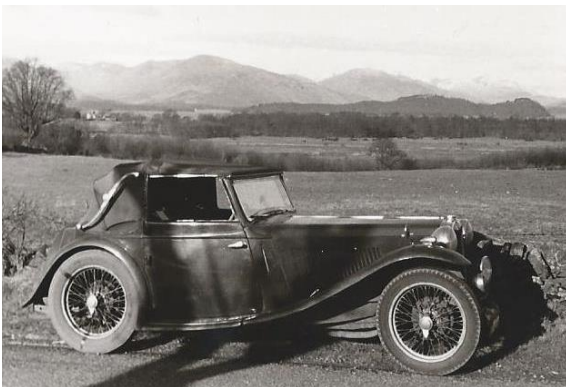
Voor zichzelf had G.J. ook een leuke auto aangeschaft om in Schotland en Engeland rond te rijden, namelijk een MG uit 1938 voor 2600 pond, met winding windows!!

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto



Nummerplaat AVA 60

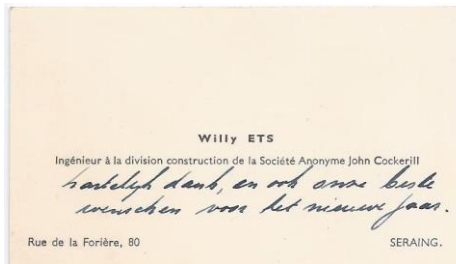
Het grappige aan deze auto is, dat zijn achterbanden groter zijn dan zijn voorbanden.

Naast het auto racen beoefenende hij ook een andere sport in Schotland, namelijk het golven. Een sport die in de 15^{de} eeuw in Schotland zijn oorsprong vond. Hij golfde natuurlijk ook op de Old Course van St. Andrews (bij Edinburgh).

G.J. kende de sport wel al, omdat zijn ouders deze sport in Nederland beoefenden. Zij waren lid van Golfclub Toxandria vanaf haar opening in 1929. Toxandria ligt in de buurt van Breda. Vooral zijn moeder sloeg daar regelmatig een balletje over de 18-holes. Na het golven haalde ze altijd water uit Breda, wat volgens haar veel zachter water was dan het leiding water uit Ridderkerk. Als jonge knaap ging hij samen met zijn ouders mee en leerden zo deze sport. P.C. en G.J. haalden hun GVB op Toxandria. Later is hij er ook nog met zijn vrouw Hannie in de begin jaren van hun huwelijk gaan golven.



Vervolgens kwam hij via een andere vriend van zijn vader, de heer D'Heur, terecht in het Waalse gedeelte van België. De heer D'Heur was een aardige man, maar G.J. zag hem niet vaak. G.J. werkte daar bij Cockerill.



Hij werd gedurende deze stage begeleid door de heer Ets.

De groep Cockerill-Sambre was een Belgische staalproducent. De groep had vestigingen langs de Maas in Seraing, Cheratte en Herstal en langs de Sambre in Charleroi. Na Wereldoorlog II volgden de modernisering en aanpassingen aan nieuwe technieken zich in het bedrijf in snel tempo op.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen

heeft opmaak toegepast: Lettertype: Times New Roman, 12 pt

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

Gewijzigde veldcode

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen



G.J.'s vader dacht dat dit wel een goede leerschool voor zijn zoon zou kunnen zijn. In tegenstelling tot Schotland was deze periode een nare periode voor G.J.. Als Vlaming ben je in het Waalse gedeelte al niet populair, maar als Nederlander werd je wel beschouwd als het meest minderwaardige waar ze mee te doen hadden. Alleen in zijn directe omgeving, de vriend van zijn vader, zijn gezin en vrienden, werd je geaccepteerd. Je kreeg de slechtste dingen te doen en je deed het nooit goed. Wellicht was dat ook wel zo, dacht G.J. dan vaak.

Ondertussen had hij echter in januari 1955 wel zijn toekomstige vrouw, Johanna Elisabeth Eschauzier, roepnaam Hannie, leren kennen op een feest in Den Haag op de Haagsche Club van een gemeenschappelijke vriendin Sigrid de Vogel (later Sigrid Teixeira de Mattos, getrouwd met een goede vriend van G.J., Eduard Teixeira de Mattos). Vanaf het moment dat hij haar binnen zag komen op het Kasteel de Wittenburg, wist hij dat zij zijn toekomstige vrouw zou worden.



Hannie reed regelmatig voor het weekeinde naar Walonië, België in de Mercedes 180 om hem op te halen en terug te brengen. Het maakte zijn verblijf daar een stuk gemakkelijker.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Zij deed hem ook terug keren naar Slikkerveer. Hij kreeg een baan bij BSM, eigenlijk was dit een opleiding, die erop gericht was om hem snel mee te kunnen laten denken bij het verkrijgen en uitvoeren van opdrachten, zowel voor reparatie als voor de nieuwbouw. Daar kreeg hij direct de bijnaam “de zwarte”, vanwege zijn zwarte haar en ondertussen werkte er al 5 Boele’s en was het meteen duidelijk over wie men sprak!

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

G.J. kwam op de werf op de afdeling die geleid werd door de jonge Ir. Anton Kuyper. Hier bleef G.J. altijd met veel genoegen aan terug denken, vooral ook omdat hij er toen veel geleerd heeft. De eerste kans die hem gegeven werd om geheel zelfstandig een opdracht te verwerven in het buitenland, was toen zijn oom Jan Boele (vader van zijn achterneef Hans Boele) hem verzocht te proberen de grote reparatie van het stoomschip Yosgat in Turkije te verkrijgen.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

G.J. kwam met de opdracht terug op de werf. Zijn oom Jan liet toen de zaak nog eens degelijk nagaan of er niets vergeten was. Hierdoor besepte G.J. hoe belangrijk het was goed geïnformeerd en gesteund te zijn door kennis en inzicht van hen, die de voorbereidingen hadden gemaakt. Dit was het begin van de zogenaamde “Turkse tijd” met onder anderen de verbouwingen van de Samson en de Iskenderun, die volgens G.J., door uitstekend teamwerk tot de verschillende opdrachten hadden geleid. In die tijd had de Nederlandse regering 30 miljoen gulden subsidie gegeven aan de Turkse regering met de voorwaarde dat zij dit geld in Nederland moest spenderen. Dit gebeurde onder anderen met de opdrachten aan de werf die G.J. binnen haalde. Hij hield er ook een vriendschap aan over met de Turkse agent voor BSM, de heer Nun uit Istanboel en zijn gezin. Andere belangrijke agenten waren de heer Ridley, Londen, in Noorwegen waren dit Tiesendorf uit Oslo en Seveltson uit Bergen en Steve Burk uit New York. Verder had Boele nog agenten in Duitsland en in Glasgow, Schotland en hadden ze agenten in Singapore en in Hong Kong voor een organisatie waar BSM onderdeel van was. G.J. mocht zijn verloofde Hannie meenemen naar een scheepsbouwconferentie in Zweden in juni 1955. Ze gingen er samen met zijn ouders naar toe. Ze hebben er ook nog met z’n vieren rondgereisd.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto



Doop van het schip “Van Neck”, waar ook Susan Eschauzier, zusje van Hannie bij was in maart 1956

Nadat zijn ouders vonden dat hij redelijk werk geleverd had, gaven ze hem toestemming tot zijn huwelijk met Johanna Elisabeth Eschauzier (1936 – 2003), dochter van George Eschauzier en baronesse Anna Maria Mackay. G.J. en Hannie trouwden op 9 juni 1956 te

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Ridderkerk. Het burgerlijk huwelijk vond plaats in het stadhuis van Ridderkerk en het kerkelijk huwelijk in de Anglicaanse Kerk, the English Episcopal Church of St. John and St. Philip te 's-Gravenhage, door reverant A.C. Austen. De oorspronkelijke kerk was gebombardeerd in maart 1945 en in 1952 was de huidige kerk herbouwd. In deze kerk zouden later ook hun vier kinderen gedoopt worden door de reverant in de doopjurk van de familie Boele. Hun huwelijksreis was een tocht door Engeland en Schotland.



Hier verlaat het pas getrouwde stel het stadhuis van Ridderkerk. De jurk van de bruid is hand gemaakt/gehaakt op het Spaanse eiland Mallorca. Dit kwam omdat haar moeder toen net bevriend was geraakt met de heer Robbie Robert, die er een hotel bezat.

G.J. en Hannie zijn daar voor hun huwelijk ook enige dagen in maart 1956 geweest.

In de tussentijd was zijn vader zo ernstig ziek geworden, dat hij niet langer meer op het bedrijf aanwezig kon zijn. G.J. moest hem nu iedere dag op de hoogte brengen van de gang van zaken en zijn vader gaf hem adviezen.

De vader van G.J. kocht voor het paar het huis van de weduwe Bothof verderop aan de Ringdijk. Nu staan er twee huizen, nr 234 en 236. Zij was weduwe van de oude eigenaar van de sloepenwerf Bothoff. Zij verhuisde naar een huurwoning van Boele. Hannie en G.J. lieten tekeningen maken voor een grondige verbouwing van de woning. Net toen deze af waren, kwam de weduwe Bothoff naar zijn vader toe en vertelde hem toch liever weer in haar oude woning te willen wonen. De vader van G.J. verkocht de woning weer aan haar. Daarop besloot hij de oude Scheepsbouwloods te Slikkerveer te slopen. Zo gebeurde. G.J. maakte een ontwerp voor een bungalow, waarmee Hannie instemde en toen werden de serieuze

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

tekeningen gemaakt en het huis, zonder vergunning gebouwd!! G.J. gaf zijn huis ook een naam: "Rijderwaert". Na hun huwelijk woonden G.J. en zijn vrouw daarom enige tijd bij zijn ouders in Slikkerveer op de tweede verdieping aan de voorkant van het ouderlijk huis. Ze trokken op 2 juni 1957, een half jaar voor de geboorte van hun eerste kindje, Anna Maria (4-1-1958, vernoemd naar zijn schoonmoeder Anna Maria Mackay), in. Ze kregen wat antieke meubels, o.a. eetkamertafel en stoelen, linnenkast en eetkamerkast, van de familie Boele-Rijdsdijk en de slaapkamer werd gegeven door Hannie's moeder. Op 29 juni 1959 werd hun tweede kind, zoon Pieter ook daar thuis geboren. Hannie belde naar haar schoonouders, "het is een zoon", vlak daarna belt de bank naar G.J. met de mededeling dat er een rekening geopend is voor Pieter Boele met fl 1000,- erop. G.J. en Hannie hadden zijn vader nog niet verteld hoe hun zoon zou gaan heten!!! Zuster de Winter kwam voor een paar weken om Hannie door haar kraamtijd te helpen. Burgemeester Janssen Verplancke zorgde in 1980, dat de woning in het bestemmingsplan werd opgenomen!

Na enige tijd besloot G.J. de moeilijkheden die er toch altijd wel zijn niet langer met zijn vader thuis te bespreken, omdat hij zich er steeds sterk over opwond. Begin augustus 1959, hij was pas enkele dagen 63, overleed zijn vader. Dit was een goede maand na de geboorte van de eerste zoon van G.J., die ook naar zijn vader vernoemd is. Tegen de enige nog levende van het personeel die vrijwel constant bij de familie is geweest, schijnt hij gezegd te hebben: "Nu kan ik gaan." Een sterk voorbeeld hoe hij aan de familie-opvolging gehecht was. Zijn vader had hem op zijn sterfbed gevraagd om voor zijn moeder en broer te zorgen. Ook zonder zijn vaders verzoek had G.J. dit vanzelfsprekend gedaan.



Op de foto is goed te zien hoe Bolnes in de loop der jaren om Boele Scheepswerven en Machine Fabriek N.V. heen gegroeid is. Eerst woonde men op loop afstand van zijn werk en daarna op fiets afstand. Later toen Boele nog meer groeide, kwamen er ook werknemers van

omliggende dorpen en steden bij Boele werken en werden bussen ingezet om hen te vervoeren.

G.J. was toen net 30 jaar oud en inmiddels onderdirecteur van het bedrijf geworden. Met het overlijden van zijn vader, kwamen oudere gedachten in de familie weer naar boven om het

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

bedrijf in eigen handen te nemen, maar die gedachten en pogingen zijn door G.J. met hulp van zijn moeder en de zusters van zijn vader voorgebedwongen met het door allen gezamenlijk ondertekenen bij een notaris van oude documenten met duidelijke afspraken. Vanaf die tijd hebben G.J. en zijn achterneef Johan Boele (26-11-1917 – 3-4-1989), de vierde Boele generatie, het familiebedrijf samen verder kunnen uitbouwen. Zij hebben als directie veel ups en downs, zoals de Suez-crisis, en de oliecrisis van 1973, meegemaakt. Zij vormden een goed team samen.

Zijn neef Hans heeft meer het accent op de sociale kant van het bedrijf kunnen leggen, hij hield zich vooral met het personeel bezig, maar ook met de financiën en aan G.J. kwam meer de technische en commerciële kant toe.

Na Anna Maria (Annemieke) en Pieter, kregen G.J. en Hannie nog twee kinderen. Johanna Wilhelmina Geertruida (roepnaam Johanna) geboren op 19 oktober 1961, vernoemd naar de moeder van G.J. en Pieter Cornelis Boele, 9-3-1963, vernoemd naar de grootvader en de broer van G.J., zijn roepnaam werd Cornelis.

Volgens G.J. is veel in de opvoeding van zijn kinderen in zijn gezin terug te vinden van de manier zoals hij dat zelf gewend was geweest. Een zeer grote vrijheid met een sterke familieband, waarbij de dagelijkse problemen, niet van het bedrijf, maar meer de algemene problemen die op hen afkwamen werden besproken en dan werd er ten opzichte daarvan een houding bepaald.

Merkwaardig vindt G.J. het dat steeds weer blijkt, dat families zoals die van hem en zoals er toch velen zijn, altijd wel interne weerstanden ondervinden, maar daar staat echter ook vele prettige dingen tegenover. Sterk wordt ook de nadruk gelegd, dat aan elke positie een verantwoordelijkheid verbonden is.



De kinderen van G.J. voor de voordeur van Ringdijk 454. Pieter die zijn arm slaat over de schouder van zijn kleine broertje Cornelis, daarnaast Johanna die de hand van haar grote zus Annemarie vast houdt.

Door de komst van de jongste twee kinderen, moest het huis toch wel iets vergroot worden. Er vond een grote verbouwing plaats. Boven werd een dakkapel geplaatst met twee kamers, één voor Annemarie en de andere voor Pieter. Verder kwam boven nog een logeer kamer, toilet en badkamer. Beneden werd de keuken vergroot en Hannie veranderde het kleine deel dat over was van het huisje van Honcoop tot tijdelijke keuken. De gang bij de keuken en eetkamer werd breder en G.J. vergrootte zijn studeerkamer. Tevens liet G.J. de ingang van het huis veranderen met een ruime vestibule. De vier kinderen van G.J. en Hannie kregen zo allemaal

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

een eigen slaapkamer.

Enkele jaren later vond de 2^{de} verbouwing plaats. Er kwam nu een dakkapel aan de voorkant van het huis. Dit werd de kamer voor Pieter. De kamers in de dakkapel aan de achterkant werden verandeert tot één kamer voor Cornelis. Het dak van de speelruimte met dakramen boven de zitkamer werd verhoogd. De dakramen werden verwijderd en er kwam een kleine dakkapel met mooi uitzicht over de rivier naar de werf te Bolnes. De ruimte werd een grote logeerkamer met twee kooien (bedden).

In de jaren vijftig werd naast de nieuwbouw en verbouwingen, de reparatie afdeling steeds belangrijker in het Boele Scheepswerven en Machinefabriek gebeuren. Er was binnen BSM in die tijd een zeer sterke groei, er werden steeds meer schepen behandeld. Technisch werden de schepen ingewikkelder, waardoor het aantal reparaties toenam. Door de sterke groei van Boele Scheepswerven was er ook meer personeel nodig en zo kwamen de Spanjaarden werken bij Boele. Eerst werden zij gehuisvest in een loods van Boele in Bolnes en in een loods van Smit Slikkerveer. Later werd er een speciaal onderkomen voor hen geplaatst. Men was er van uitgegaan dat de Spanjaarden maar tijdelijk zouden blijven, maar ze bleven veel langer. Sommige lieten hun vrouw en kinderen naar Nederland komen. Toen werden de Spanjaarden net zoals alle andere werknemers van Boele, in huizen en appartementen gehuisvest. Nog altijd wonen er oud Spaanse werknemers van Boele Scheepswerven en Machinefabriek in Ridderkerk. Er kwam in 1957 ook een grote kantine voor het personeel, waar ook gezellige personeelsavonden etc. gehouden werden.

De tijdelijk onderkomens voor de eerste Spanjaarden van Boele



Bij G.J. thuis woonde ook voor een aantal jaren verschillende Spaans echtparen in huis. De man werkte op de werf en zij hielp zijn vrouw met het huishouden en de kinderen. Voor G.J. was het ook praktisch om een schipper aan boord van zijn zeiljacht te hebben en daarvoor nam hij Manollo Carro Romero in dienst, een visser uit la Coruna, Noord Spanje. Later zou dat Jaap Zwerver uit Bolnes worden, die ook altijd meeging als de gehele familie gedurende de zomervakantie langs de Engelse zuid kust zeilde.

Boele was niet het enige bedrijf waar Spanjaarden te werk gesteld werden in die tijd. Ook waren zij niet de enige buitenlanders die zich vestigden in de verschillende dorpen van Riddekerk nadat er al gedurende de Eerste Wereldoorlog Belgen hun toevlucht hadden gevonden en ook Hongaren. Zo hadden de grootouders van G.J. een paar Hongaarse jongens in huis genomen wier gezondheid sterk te wensen overliet. Zij mochten het huis pas van hen

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

verlaten als ze echt voldoende aangesterkt waren. Een kleine twee jaar geleden kwamen zoons van deze Hongaarse jongens naar Ridderkerk. Via een vriend van de familie met familiebanden in Hongarije, hadden ze een nazaat van de familie Rijsdijk-Lourens, namelijk G.J. gevonden. Ze maakten een afspraak en kwamen speciaal naar Nederland, want zij waren zijn grootouders nog steeds zo dankbaar, dat ze daarvoor aan G.J. een Hongaarse erepenning uitreikten. Deze ligt nu mooi in het vitrinekastje van Hannie Boele-Eschauzier.



Beneden de dijk bij Smit Slikkerveer.

Hier werden na de Tweede Wereld Oorlog eerst de Polen, die niet terug wilden of konden keren naar hun thuisland, ondergebracht die bij Smit Slikkerveer werkten. Zij werden enkele jaren later eerst gevolgd door de Molukkers en vervolgens de Spanjaarden.

In 1961, net voor zijn 32^{ste} verjaardag, werd G.J. tot directeur van het bedrijf vernoemd. Zijn vader heeft dit jammer genoeg niet meer mee mogen maken, maar zijn moeder wel. Zijn neef Hans was al directeur sinds 1950 samen met zijn eigen vader en zijn oom Pieter Boele, de vader van G.J.

In 1963 werd al begonnen naar de computerisatie en eind jaren 70 begin jaren 80 was het bedrijf geheel gecomputeriseerd. Bij Boele waren ze daar al vroeg mee begonnen.

In de jaren zestig wilde de directie, nog steeds bestaande uit Johan en G.J. Boele, door het grote aanbod van werk, naast de drie reparatiehellingen ook over dokcapaciteit kunnen beschikken. BSM maakte net zoals veel andere reparatiewerven, namelijk gebruik van de gemeente dokken van Rotterdam, waarvoor natuurlijk huur betaald moest worden. Boele maakte van 1945 tot 1965 gebruik van de gemeentelijke dokken van Rotterdam. Het eerste eigen dok met lengte van 175 meter gebouwd op de werf, was in oktober 1963 klaar en werd direct met het schip, de m.s. "Ringdrude" gedokt, gevolgd in 1969 door Dok II van 159 meter lengte met de indokking van de m.s. "Wenduynne". Dok I lag in West, Dok II kreeg zijn plek in Oost (Gebr. Pot terrein). In 1966 werd het aandelenpakket van Gebr. Pot door BSM

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

overgenomen. Pot was toen eigendom van Mevrouw Burgerhout-den Ouden, directe familie van G.J. Nadat in 1967 aan directeur baron van Slingerlandt ontslag was verleend, werd Gebr. Pot volledig met BSM samengevoegd. De werflengte werd 1,7 km, heel belangrijk voor de ligplaatsen van de dokken.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Een hoogte punt voor G.J. was toch ook wel het verkrijgen van de opdrachten voor verlengingen en voor de verbouwingen van bestaande tankers en bulkcarriers tot kraanschepen en andere soort schepen, waarbij het persoonlijk contact met de opdrachtgever sterk bijdroeg tot het verkrijgen van de opdracht. G.J. beseftte ook dan weer, hoe belangrijk het was te weten dat de organisatie en het vakmanschap, opleiding op hun leerschool, aanwezig was om deze werken uit te voeren. In 1962 kregen ze opdracht voor het bouwen van een drijvende bok, die in staat zou zijn 500 ton te tillen en om buizen van 50m lengte in de Oosterschelde te heien, voor de Oosterscheldebrug, (opening 1965). Deze bok, de "Ir. J.G. Snip", werd toen de grootste van Europa.

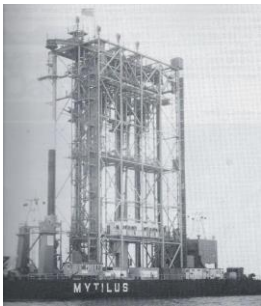
heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Een aantal jaren later zou Boele weer een opdracht krijgen voor de Oosterschelde. De bouw van een zeer bijzonder werktuig, de "Mytilus" genoemd. De "Mytilus" had tot taak om de



bodem van de Oosterschelde door middel van enorm trilnaalden compacter te maken, als voorbereiding voor de stormvloedkering. Daarnaast werden ook nog een matterlegger en een stenensorteer voor de werkzaamheden in de Oosterschelde gebouwd.

In 1973 besloten Johan en G.J. het terrein met opstallen van het gesloten bedrijf ten westen van BSM, Kemper Beton B.V. te kopen. De eigen houten timmerloods, de schilderwerkplaats en de expeditieloods werden gesloopt en ondergebracht in de betonnen gebouwen van Kemper.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

In november 1974 werd de m.t. "Stolt Vidar" in Dok III ingedokt voor reparatie. Dok II zou verplaatst worden naar Schiedam, naar het in 1974 door Boele overgenomen scheepsreparatiebedrijf de Jong B.V., maar dit ging niet door. Dok II kwam naast Dok I in West te liggen en Dok III in Oost. De tanker "Vanessa", was voor de sloop bedoelt, maar BSM besloot haar te ontdoen van achterschip en voorsteven en van het overgebleven deel werd een klein dok van 105 meter lengte gemaakt, bestemd voor haar dochteronderneming in Schiedam. In 1978 werd deze locatie verplaatst naar D. van de Wetering B.V. en kwam Dok IV in Bolnes te liggen. Later heeft BSM ook nog een Dok voor Indonesië gebouwd.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Voor G.J. een mooie gelegenheid om na de feestelijkheden in het havengebied van Tanjung Priok bij Jakarta op Java, samen met zijn vrouw Hannie naar het oosten van Java te gaan om daar de geboorte plek van Hannie, één van de woningen in de compound bij de suikerplantage Gempol Krep, gemeente Modjokerto bij Soerabaja, te bezoeken. Zijn schoonvader was tot de 2^{de} Wereld Oorlog ook in Indonesië uitbrak directeur grootaandeelhouder geweest van het

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

familie bedrijf de Nederlandsch Indische Suiker Unie N.V., de NSU., bestaande uit Bogikidoel, Gempolkrep, Sentanen-Lor, Brangkal en Dinoyo.

Begin jaren zeventig, vlak voor de onafhankelijkheidsverklaring van Suriname in 1975, kwamen veel Surinamers naar Nederland, die de Nederlandse nationaliteit wilden behouden. Voor hen moest er werk gezocht worden. De Federatie Metaal & Elektrotechniek, de FME, deed o.a. bij BSM een verzoek tot het te werk stellen van Surinamers. BSM heeft toen 25 man



aangesteld om werk te verrichten in het magazijn voor de reparatie onderdelen.

één van de twee pijlers voor de van Brienoordbrug

De directie van BSM wilde graag ook in Rotterdam een vestiging hebben, de Maasbruggen en de Van Brienoordbrug

(de caissons waarop pijlers van de brug staan, zijn door Boele gebouwd!) waren een steeds groter opstakel geworden met het toenemen van het volume van de zeeschepen. In 1968 nam BSM daarom het Rotterdamse scheepsreparatiebedrijf D. van de Wetering B.V., gevestigd aan de Westzeedijk, over. Gevolgd in 1969 door overname van het scheepsreparatiebedrijf Ketting en Muilwijk B.V. en in 1974, in aanloop naar de crisis, van het scheepsreparatiebedrijf de Jong B.V. te Schiedam.

Toen BSM zich, door de malaise in de scheepsbouw in 1976, wilde gaan specialiseren in de Offshore, kocht het Ingenieurs bedrijf Zenitt Cape in Engeland. Zenith Cape U.K. was een adviesbureau voor de offshore en werkten voor de olie-industrie. Boele was tot dan toe vooral een productie bedrijf en was al een beetje bekend op dit terrein in de Offshore door haar werk voor Totaal. Er werkten op dat moment 2100 man op de werf en daarnaast nog 8 à 900 onderleveranciers, zoals van Rietschoten&Houwen en classificeerbedrijven.

Boele had zich in de loop van de tijd gespecialiseerd als scheepswerf. Met de "Nuon" vond de eerste van een reeks verlengingen plaats. Boele bouwde chemicaliëntankers, hefeilanden, baggerschepen, speciale nieuwbouw, gasschepen, autocarriers, marine schepen, opnemingsvaartuigen. Zij bleef daarnaast altijd verbouwingen doen waaronder het verbouwen van schepen tot deelschepen, kraanschepen, off-shore-assistentie schepen, orange-carriers, papercarriers (Passadena). Boele werd in scheepsbouwkringen wel de stuntwerf genoemd, omdat gedurfde karweien werden aangepakt, die geen precedent hadden. Dit is wel de rode lijn gedurende het gehele bestaan van Boele geweest, vanaf het begin tot aan haar einde van haar bestaan.

Ondertussen besloten Johan en G.J. Boele dat met de enorme werkdruk het verstandig zou zijn de directie uit te breiden. Hiervoor trad in 1972 Ir. G.J. Klomp bij BSM in dienst. Na zijn vertrek, kwam in 1978 Ir. O.J. van der Vorm, vooral ook ter vervanging van Johan Boele, die de directie en BSM in 1980 zou gaan verlaten. Hij overleed op 3 april 1989.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Toen in 1954 Boele Scheepswerven en Machinefabriek B.V. 100 jaar bestond werd er een geweldig feest van gemaakt, maar het 125 jarig bestaan in 1979 werd sober gevierd.



G.J. vierde zijn jubileum van 25 dienstjaren bij de werf een jaar later in oktober 1980. Van de directie en de commissarissen kreeg G.J. een chronometer aangeboden. Daarmee ging één van zijn wensen in vervulling. Een zeer belangrijk instrument voor de marine. Het geeft de juiste tijd over een langere zee reis.

Greenwich Mean Time, GMT, is de vaste lokale tijd. Met de positie van het schip valt dan het



tijdsverschil te meten en weet men hoe laat het is daar waar het schip zich bevindt. Een heel mooi instrument. De Nederlandse wetenschapper Gemma Frisius stelde als eerste in 1530 voor de chronometer op zee te gebruiken om de lengte te bepalen en Christiaan Huygens deed in 1673 zijn eerste poging tot het ontwikkelen van een chronometer op zee. Dit lukte hem in 1675 en hij kreeg patent op zijn uitvinding. Hierna werd de chronometer door anderen steeds preciezer gemaakt. Deze uitvinding van Huygens leidde wel naar het zakhorloge en later de polshorloges.

Ook die hebben de interesse van G.J.

Verder is G.J. ook altijd met het weer bezig. Overal kun je de temperatuur op ieder moment van de dag aflezen, in en om het huis. Tot op de dag van vandaag blijft het weer een belangrijke rol spelen. Hij houdt zijn kinderen, maar ook zijn kleinkinderen graag op de hoogte van het weer, de vochtigheid, temperatuur, de komende weersvoorspellingen etc.

Vanaf 1978 begon de strijd om het behoud van Boele Scheepswerven en Machinefabriek B.V. Voor G.J. werden dit hele zware jaren, met alleen een winstgevend jaar in 1981.

Nederland verkeerde in een algemene recessie en daarbij was de individuele steun aan scheepswerven tot 1980 van de overheid (daarna werd dit generieke steun voor alle werven) en de concurrentie met vooral de lage-loon landen in het Verre Oosten moordend. De directie kwam met het "beleidsplan september 1981" en zij kreeg met dit plan een toezegging tot steunverlening van de minister van Economische Zaken. Op Oost werd een nieuwe pier gebouwd en later op West een nieuwe scheepsbouwloods.

G.J. zag zich echter in november 1982 genoodzaakt het besluit te moeten nemen om in januari 1983 200 arbeidsplaatsen te laten vervallen, waarbij de nieuwe CAO voorzag in de mogelijkheid voor 60- en 61-jarigen vrijwillig vervroegd uit te treden, waardoor het aantal ontslagen gereduceerd kon worden tot 140 man. Ondertussen had de minister van Economische Zaken de heer Langman, voormalige Minister van Economische Zaken en oud-directeur van "De Schelde", te Vlissingen opdracht gegeven naar de situatie van BSM te kijken. Er was een Rijn-Schelde-Verolme combinatie opgezet en andere bedrijven moesten zich hier bij aansluiten indien zij voor subsidie in aanmerking wilden komen. G.J. dacht het te kunnen redden zonder subsidie door de diversificaties van het bedrijf. De werf was namelijk gespecialiseerd in bepaalde gebieden, die andere niet hadden.

De scheepsreparatiebedrijven in het Waterweggebied moesten hiervoor echter wel opgegeven worden en in 1984 volgden nog meer ontslagen. In 1985 telde BSM nog 600 man en zo kwam de werf, doordat zij nog redelijke opdrachten kreeg, de jaren 1985 en 1986 door, maar door de

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

afslanking was het zeer inefficiënt werken. Directeur O.J. van der Vorm had ondertussen de werf in 1985 verlaten en in zijn plaats werd onder-directeur en Boele man Ir. Fred van der Wal tot directeur benoemd. G.J. stond er gelukkig niet alleen voor.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

In deze zware en moeilijke periode voor G.J., ging het gelukkig binnen het gezin van G.J. Boele wel goed. De kinderen floreerden. Verlieten het ouderlijk huis en de oudste dochter trouwde in 1982 en zorgde met de geboorte van Julie (1983) en Sophie (1985) voor zijn eerste twee kleindochters.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto



Hier staat G.J. met goede hoop voor BSM in de nieuwe scheepsbouwloods. Deze loods staat nog steeds op het kleine deel van de voormalige Boele werf te Bolnes en wordt nog gebruikt.



1985 leverde de werf enkele redelijke opdrachten. De gemeente Rotterdam en de Centrale Bond van Scheepsbouwmeesters werkten aan een herstructurering van de reparatiewerven. Deze herstructurering mislukte. Boele deed het zonder subsidie en zag zich genoodzaakt zijn 650 huizen te moeten verkopen. Daarnaast was de overheid zeer terughoudend geworden met steun, vooral na het miljardendebacle van de R.S.V.-groep, terwijl de werven in Duitsland en Frankrijk wel steun van hun overheid kregen. Voor G.J. was het daarom ook ondoenlijk zijn plannen tot behoud van de werf tot uitvoering te kunnen brengen.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Maar 1987 betekende het einde van een zo'n ongelooflijk mooi bedrijf. G.J. was de laatste die zich in functie tot zijn medewerkers richtte om hen allemaal te bedanken en hen het beste toe te wensen. Een zeer geëmotioneerde G.J. zocht naar woorden om uiting te geven aan zijn gevoelens. De heer Joost van Beek schreef: "Een gebroken man sprak tot een grote groep verslagenen".

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

G.J. werd ondersteund door zijn vrouw Hannie. Zij had jarenlang een bijdrage geleverd tot het instant houden van het contact tussen het bedrijf en de gezinnen van haar medewerkers door haar kraam- en zieke bezoeken aan huis.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

De heer Broodman vroeg G.J. al snel om als directeur bij Verolme IJsselmonde, één van de voormalige concurrenten van BSM, te komen werken. Deze kans heeft G.J. direct gegrepen, maar nam zijn trouwe secretaris Mr Lenie van Rietschoten mee. G.J. bleef er werkzaam tot de pensioen gerechtigde leeftijd van 65 jaar. Hij zorgde voor verbouwingen bij onder anderen Bremer Völker die gedaan werden door ervaren oud Boele mensen. Ook ging hij voor hen naar Engeland naar Zenith Cape voor de assemblage van hun papiermachines, waarvoor Verolme dan de aftersale zou gaan verzorgen. In die tijd had Zenith Cape het consultancy bedrijf Sience Management Consultancy International in de armen genomen om bij hun te reorganiseren. Zij benaderden G.J. voor het opzetten van een kantoor in Nederland voor Nederland, België en Luxemburg. In 1992 haalde G.J. SMCI naar Nederland en vestigde dit

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

kantoor op de Ringdijk 458 te Ridderkerk, op de begane grond van zijn ouderlijk huis. Eerst was G.J. er directeur en daarna benoemde hij Gertjan Kooimans. G.J. bleef tot 1998-1999 actief voor SMCI. Het bedrijf richt zich erop dat werknemers van de klantenorganisatie uiteindelijk volledig zelf hun bedrijfsprocessen kunnen optimaliseren, implementatie van efficiency.

Tussen 1985 en 1992 gebeurde natuurlijk ook nog het één en ander binnen het gezin Boele-Eschauzier. In het moeilijke jaar 1987 voltrok zich ook nog een heugelijk feit, namelijk de geboorte van Annemie, zijn derde kleindochter. In november 1988 trouwde zijn dochter Johanna en werden achterelkaar kleindochters Nathalie en Hannah geboren. September 1991 trouwde de jongste zoon Cornelis in Amerika en in september 1992 zijn oudste zoon Pieter in Frankrijk. De eerste twee kleinzonen werden in 1993 geboren, in mei Marius en in oktober Thierry, gevolgd door wederom de geboorte van een kleindochter, Clio, deze keer in Amerika in april 1994. Maar ondertussen hing een andere donkere wolk boven het gezin. Bij Hannie zijn lieve vrouw werd op 58 jarige leeftijd borstkanker geconstateerd. Een strijd van negen jaar volgde met goede en minder goede tijden voor haar. Ook G.J. zijn gezondheid ging niet goed. Hij kreeg eind 1992 bypasses en een paar jaar later in 1996 een nieuwe hartklep, en wel van een varken, maar deze functioneert tot op de heden uitstekend bij hem! De mooiste momenten waren toch steeds weer geboortes van kleinkinderen, kleinzonen Michael in 1995 en Caspar Boele, de eerste Boele!, in 1996, gevolgd door kleindochters Alix in december 1997, CeCe in februari 2001 en Calypso in januari 2003. Familie is nu het allerbelangrijkst voor G.J..

In 1996 had G.J. zich aangemeld voor een tocht met vrienden op de Amsterdam naar de Azoren, maar om gezondheidsredenen moest hij deze tocht afzeggen. In 2000 stapte G.J. wel met een groep vrienden aanboord van de Eendracht voor een bijzondere tocht naar Scandinavië.



G.J. en goede vriend Frans van den Hoven moeten zich goed vasthouden gedurende de trip op volle zee van de "Eendracht".

Na het faillissement van BSM is 16 jaar later het overlijden van zijn zo geliefde, Koninklijk onderscheiden, bijzondere vrouw Hannie op 21 juni 2003 een groot verlies. Het gemis zal voor hem altijd heel groot blijven. Toch vindt G.J. ook dan weer de kracht om alleen door te gaan en iets van zijn leven te maken na 47 mooie huwelijksjaren samen.

Vijf jaar later, in 2008 wordt op 21 juni, de sterfdag van zijn lieve vrouw Hannie, wederom een kleinzoon geboren Cyrus Boele. G.J. voelt zich een rijk man met 15 kleinkinderen.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Buiten zijn functie als directeur van BSM bekleedde G.J. enige nevenfuncties die niet allemaal rechtstreeks aan het bedrijf verbonden waren.

Zo had hij twee commissariaten. Eén bij Deerns, een Ingenieursbureau en adviesbureau op technisch gebied, het andere commissariaat had hij bij het Japanse bedrijf Daihatsu.

G.J. zat voor enkele jaren in de Stichting Havenbelangen Rotterdam-Europoort opgericht in 1933 en nu beter bekend als Rotterdam port Promotion Council, RPPC. De RPPC fungeert als intermediair voor haar donateurs, bedrijven die actief zijn in en voor de Rotterdamse haven. Namens het Rotterdams havenbedrijfsleven zorgt de RPPC voor de specifieke en algemene promotie van de haven ter behoud en uitbreiding van zowel goederenoverslag als dienstverlening op het gebied van andere havenactiviteiten en logistiek.

Verder nam hij deel in een overkoepeld orgaan de Rotterdam Offshore Circle, waarin alle bedrijven die met de olieboringen en de werkzaamheden daaromtrent te maken hadden om elkaar van advies te voorzien en ervaringen te delen.

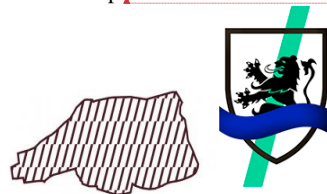
Hij was bestuurslid bij Stichting Maatschappij en Onderneming (SMO). De SMO is de denktank voor Nederland sinds 1968. De stichting stelt zich ten doel de dialoog tussen bedrijfsleven en samenleving te initiëren en te stimuleren. Zij draagt door wetenschappelijk onderzoek en kennisoverdracht bij aan het adresseren van economische en maatschappelijke vraagstukken voor de (middel)lange termijn. Het inzetten van deze instrumenten en haar eigen netwerk stelt SMO in staat ondernemingen te attenderen op kansen en bedreigingen als gevolg van een veranderende context.

In de jaren zeventig was G.J. Vrijmetselaar en tot op de dag van vandaag is hij nog lid van Club Rotterdam, een Club van Captains of Industrie.

Verder was hij bestuurslid bij enkele particuliere stichtingen.



Als Heemraad en tijdelijk Dijkgraaf zat hij enkele jaren in de Heemraad van het Waterschap IJsselmonde



G.J.: “Het eiland IJsselmonde, dat zich in korte tijd heeft ontwikkeld van een agrarisch gebied tot een contrastrijk stedelijk gebied. Tussen de woonwijken, industrieterreinen en havens ligt

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

er nog steeds een casco van dijken, dat cruciaal is voor het leefklimaat op het eiland”.

Graaf Floris V had na de stormvloed van 1287 ervoor gezorgd, dat de dijk om de Riederweert, met Catendrecht, Pernisse, Poortugaal, Carnisse, Barendrecht, Riede en Islemonde weer hersteld werd. Later kwamen de Pruiemdijk en Waaldijk op Swindrechtweert. Echter deze werden in de loop der jaren veel beter onderhouden, en hield men daar droge voeten na de overstromingen door stormvloeden uit zee in 1374 en 1375. De Riederwaard was geheel ondergelopen. Eerst werd pas in 1441 met herbedijking begonnen, en werden de dijken van IJsselmondse Oostdijk en die van Bolnes/Riederkerk met elkaar verbonden. Oud-Riederweert werd droog. Pas enkele jaren later in 1442 volgde Nieuw Riederweert.

Willem III had in 1337 rechtsregels ingesteld voor de Zwijsrechtse Waard. Één van die regels was, dat langs de buitenzijde van de dijk een strook van 12 Zuidhollandse roeden (=47,50 meter) breed gereserveerd zou blijven ten behoeve van onderhoud en reparatie van de dijk. Deze 12 roeden vindt je weer terug in het kadasteer bij de aankoop van een stuk grond in Slikkerveer door Boele in de 19^{de} eeuw.

Op een kaart uit de 17^{de} eeuw staat Riederkerk, Ridderkerk, en Oud- en Nieuw Ridderwaert. De naam Slikkerveer is in 1324 al bekend. Men sprak toen over “Ten Slikke in Riederwaard”. De naam is waarschijnlijk tot stand gekomen door de samenvoeging van de woorden slikken en (pont) veer. Ook kwam de naam in 1424 voor toen Jan van Beieren in een oorkonde liet vast leggen dat de riviertol verplaatst zou worden van Schoonhoven naar Slikkerveer en op een landkaart uit het jaar 1615 staat het dorp vermeld als Slicker-veer. Bij Bolnes is een sluis en in de 14^{de} eeuw heette deze de Bolnesser sluis. Later stonden er eerst twee en later drie molens voor de afwatering langs de Boezem.. Op deze plek werd ook het Gemaal “Dirk Maaskant” gebouwd voor de afwatering van de polder Nieuw Ridderwaert. Nu is het ook duidelijk waarom G.J. zijn huis, de bungalow, de naam ‘de Ridderwaert’ heeft gegeven.



In het begin van de jaren tachtig hebben een aantal heren samen met de initiatiefnemer de heer K. van de Pols, directeur RDM, de stoute schoenen aangetrokken om het Streekgemaal te Puttershoek, ’t Hooft van Benthuizen”, van de sloop te redden. Eén van hen was G.J. Boele. Zij richtten de Stichting Streekgemaal op. De Stichting Streekgemaal werd een instelling die onder meer in de Hoeksche Waard en op het eiland IJsselmonde ijvert voor het bewaren van oude gemalen of delen daarvan. Deze Stichting wilde het gemaal ’t Hooft van Benthuizen te Puttershoek aanvankelijk inrichten als museum, het Poldermuseum en stond in nauwe betrekking met de Stichting Streekmuseum Hoeksche Waard te Heinenoord. In het Poldermuseum zou de bezoeker de ontwikkeling kunnen zien van windmolen, stoommachine, dieselmotor, de huidige elektromotor tot het volautomatisch

gemaal. In die tijd bestond het algemeen bestuur van de Stichting Streekgemaal Heienoord, dat het overgangsbestuur vormde van de in oprichting zijnde Stichting Poldermuseum Zuidhollandse Eilanden, uit de heren M. Allewijn (Oud Beijerland), G.J. Boele (Ridderkerk), D. Müller (Mijnsheerenland), K. van de Pols (Rotterdam) en M.G.M. van Marwijk Kooy (Binnenmaas). De Stichting Streekgemaal wist de hand te leggen op een oude stoommachine uit 1880, dat dienst heeft gedaan voor de polders Oud en Nieuw Reyerwaard. Het stoomgemaal stond in Bolnes en droeg de naam “Dirk Maaskant”, genoemd naar een verdienstelijk Dijkgraaf. Met enige verandering deed het stoomgemaal dienst tot 1970.

De heer K. van de Pols nam het initiatief tot behoud van de unieke stoommachine en benaderde Boele’s Scheepswerven en Machine Fabriek N.V. . De werf adopteerde het stoomgemaal en droeg zorg voor het gemaal en gaf haar een grote opknapbeurt, voordat het kosteloos werd aangeboden aan het Streekmuseum Hoeksche Waard, waarbij de werf Boele ook de kosten van het transport en de installatie in het gebouw voor zijn rekening nam. Echter er moest eerst nog een gebouw komen om het gemaal in te kunnen plaatsen!



In 1990 kwam het oude bemalings gebouw uit 1870 't Hooft van Benthuizen, vernoemd naar Dijkgraaf van de polder het Nieuweland van Puttershoek, aan de Molendijk te Puttershoek vrij. Hierin zou het gemaal een plaats kunnen hebben en zou tevens het Poldermuseum voor de Zuidhollandse Eilanden gevestigd worden. Rotary-Zuid, waar G.J. ook lid van was in die tijd, had het initiatief genomen om gelden bijeen te brengen voor die huisvesting en had al een mooie som geld bijeen gekregen. Het waterschap zou zorg draag voor een grondige opknapbeurt van het gebouw.

Zo kwam het Poldermuseum tot stand. Maar met de loop der jaren en te weinig financiële middelen, raakte het museum in verval en eind augustus 2013 oordeelde de rechtbank van Dordrecht dat het gebouw gesloopt mocht worden. Het waterschap Hollandse Delta heeft

daarop het gebouw op de vrije markt aangeboden. Er zullen nu op deze plek zeer waarschijnlijk woningen komen. De sloop heeft plaatsgevonden en het gemaal 't Hooft van Benthuizen, een cultureel historisch object, is voorgoed verdwenen.

Verder zat G.J. ook bij de oprichting van de “Stichting Het Huys ten Donck” in 1956. Later in 1968, veranderde zijn vriend Pico Groeninx van Zoelen de naam van de Stichting in “Vrienden van het Huys ten Donck”, waarvan hij enkele jaren met plezier voor de familie Groeninx van Zoelen voorzitter was. Deze Stichting bestaat nog steeds en Huys ten Donck floreert.



Huys ten Donck

Ook zat G.J. o.a. samen met zijn goede vriend Pico, in het ercomité van het Historisch Museum te Rotterdam (over verleden, heden en toekomst van Rotterdam), dat sinds 1953 gevestigd was in het Schielandhuis. In 1969 zorgden zij daar samen voor een tentoonstelling over het Huys ten Donck.

In 2013 werd de huur voor het Schielandhuis opgezegd en is men van plan één of twee keer per jaar op wisselde locaties exposities te houden.



Er is nog een bestuur waarvoor G.J. benaderd werd eind jaren zestig. Dit was het bestuur van de vereniging, dat opgericht was voor het behoud van Kasteel de Wittenburg te

Wassenaar. Eerst vormt zich een Comité die zich de oprichting van de Vereniging van

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Internationaal Ontvangstcentrum “Club of the Royal Netherlands” ten doel stelt. Zij wil het kasteel, het koetshuis en landgoed kopen van de gemeente Wassenaar. Op 11 juni 1962 wordt door de gemeenteraad de verkoop goedgekeurd. Een deel van het park blijft eigendom van de gemeente Wassenaar.

De Vereniging wordt opgericht met als doel het Kasteel de Wittenburg te exploiteren als internationaal ontvangstcentrum voor het bedrijfsleven.

In het kasteel de Wittenburg ontvangen vanaf de eind jaren zestig het bedrijfsleven, de overheid en vertegenwoordigers van internationale organisaties hun gasten uit binnen en buitenland. In principe zijn deze instellingen lid van de Vereniging van internationaal Ontvangstcentrum van het Bedrijfsleven de Wittenburg, waarbij de leden gratis de beschikking hebben over de ontvangst- en vergaderfaciliteiten. Niet leden zijn ook welkom, maar aan hen wordt zaalhuur in rekening gebracht. Dit heeft geresulteerd in het feit, dat de vereniging meer dan 1000 kaarthouders telt en het Kasteel de Wittenburg ieder jaar weer veel leden en gasten ontvangt en dat er voldoende gelden zijn om te investeren in onderhoud en verbetering van het kasteel en het landgoed.



Daarnaast is G.J. tot 2012 met veel plezier lid geweest van Rotary Club Rotterdam-Zuid, waar voor hij door Hugo baron Mackay, de oom van zijn vrouw Hannie en de navigator op zijn zeezeiljacht de Breehorn, voorgesteld was. Hij gaat nog wel naar de oud-leden lunch één keer per jaar.

G.J. is voorzitter van Rotary Rotterdam Zuid geweest in het Rotary jaar 1990/1991.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto



Installatie Rotary Rotterdam-Zuid op 16 oktober 1975

Op de foto lacht G.J. om iets grappigs wat Hugo Mackay tijdens de inauguratie vertelt.

De vader van G.J. was ook Rotarian. Pieter Boele was lid van de Rotary Dordrecht sinds haar oprichting in februari 1931 en zijn vrouw Hannie Boele-Rijsdijk zat enkele jaren later in de Inner Wheel (Circle) van Rotary Dordrecht.

G.J. is na het overlijden van zijn broer P.C. in 1992, Heer van Boudewijnskerke geworden. Hij mag de naam van de heerlijkheid achter zijn familie naam dragen. Dus G.J. mag zich nu officieel G.J. Boele van Boudewijnskerke noemen. Op oude schoolschriftjes deed hij dit af en toe al! Boudewijnskerke is een ambachtsheerlijkheid op Walcheren, Zeeland. P.C. had deze titel van hun vader geërfd.

Uit oude stukken is het ambacht 246hc,09a,93ca hectare, zijnde ongeveer 620 gemeten (oppervlakte van 256 bunder 60 vierkante roeden 27 vierkante ellen). Een gemet is een landmaat in Zeeland, een oude oppervlaktemaat (nu is één gemet ongeveer 0,4 ha). De maat is waarschijnlijk gelijk aan de oppervlakte van het zaailand dat een koppel paarden kan omploegen tussen zonsopgang en zonsondergang. Dit is een gemiddelde, omdat het land dat bewerkt moest worden ook zwaarder of lichter kon zijn voor een paard..

Uit het bewijs van eigendom verleden door J.C. Blaupot ten Cate, Notaris te Middelburg:
"Op 10 oktober 1929 heeft den Heer Ingenieur Pieter Boele Pieterszoon Ingenieur wonende te Slikkerveer, gemeente Ridderkerk, de ambachtsheerlijkheid Boudewijnskerke, gelegen op het eiland Walcheren gekocht van den Heer Hendrik Jacob Baron van Doorn van Westkapelle grondeigenaar wonende te Brussel met het recht tot het voeren van den titel, naam en wapen en dat de visscherij in de wateren van het ambacht Boudewijnskerke tezamen met de visscherij in de wateren van de ambacht Westkapelle en Sint Janskerke is verhuurd aan Adriaan Simpelaar, visscher, wonende te Biggekerke, voor een jaarlijkse huursom van Vijfenvijftig gulden tot den eersten Januari negentienhonderd eenendertig, zullende de kooper in het genot van de visscherij treden, en dat de verkooper aan den kooper overdraagt al zijne rechten jegens den staat der Nederlanden wegens schadeloosstelling voor het vervallen van het heerlijk jachtrecht in het ambacht Boudewijnskerke onder de gemeente Zoutelande met inbegrip des op de vastgestelde som ingevolge de wet loopende interesssen.
Wijders is deze verkoop en koop geschied voor de som van Tweeduizend gulden."



De heerlijkheid Boudewijnskerke bestond al sinds 1597 gezien een opsomming van transport-, verlei- en verhefbrieven, waarbij het recht op jacht al bestond in de ambachtsheerlijkheid van Boudewijnskerke volgens de oudste op het Rijksarchief in Zeeland aanwezige steenrol van 1599, en dat het gebied, waarover het recht zich uitstreckte, omvatte de

kadastrale perceelen onder de gemeente Zoutelande, St. Janskerke en Boudewijnskerke, arrondissement Vlissingen. Volgens de definitieve regeling in het besluit van den Souveraine Vorst van 8 februari 1815 (Staatsblad No. 11), van de in 1798 afgeschafte heerlijke rechten, ridderhofsteden en havezathen die voor 1798 het recht van de jacht wettig hebben gehad en daarvan tot in den jare 1794 of later in de wettige possessie zijn geweest, dat de schadeloosstelling wegens dit jachtrecht moet worden verleend aan Mr Hendrik Jacob baron van Doorn van Westkapelle, of zijne rechtverkrijgenden. De Jachtcommissie besluit, gelet op de artikelen 113-115 en nadat de beslissing omtrent de in artikel 97 der Jachtwet 1923 aangegeven punten ten aanzien van het vervallen jachtrecht in de ambachtsheerlijkheid van Boudewijnskerke inmiddels onherroepelijk is geworden, de waarde van dit jachtrecht te bepalen op f. 595,- (vijfhonderd vijf en negentig gulden).

Boudewijnskerke (Zeeuws *Buiskerke*) is een buurtschap in de Nederlandse gemeente Veere. De buurtschap ligt aan een weg genaamd Boudewijnskerke ten noordoosten van Zoutelande en ten zuidoosten van Westkapelle rond de weg Boudewijnskerke.

In 1840 omvatte de buurtschap Boudewijnskerke 16 huizen met 111 inwoners. Tegenwoordig staan er ongeveer 15 huizen met ca. 40 inwoners.

Oorspronkelijk was het een dorp. De buurtschap wordt voor het eerst vermeld in 1247.

Er was destijds een kerk gewijd aan Sint Nicolaas. Tijdens het Beleg van Middelburg (1572-1574) aan het begin van de Tachtigjarige Oorlog werd de kerk samen met een deel van het dorpje verwoest en niet herbouwd. De kerkruïne is tot begin 20e eeuw blijven staan, daarna is ze afgebroken.

In de buurtschap ligt de vliedberg Boudewijnskinderen, die 9 meter hoog is en een doorsnede van 30 meter heeft. Deze vliedberg is een van de gaafste en fraaiste vluchtbergen van Zeeland en dateert vermoedelijk uit de 12^{de} eeuw (Zeeuwse Encyclopedie) en is omgeven door een rietsloot.



Vliedberg is de gebruikelijke naam voor de kunstmatige heuvels die verspreid liggen over voornamelijk de provincie Zeeland.

Een mottekasteel of “chateau au motte”, is een hoogmiddeleeuws burchtype dat meestal in hout werd opgetrokken. Het hoofdkenmerk was dat het stond op een motte, een kunstmatig aangelegde aarden heuvel. Het mottekasteel zelf bestond veelal uit een torenvormig gebouw. Heden ten dage resteert vaak slechts de heuvel. In Oostkapelle is op een vliedberg een mottekasteel nagebouwd.

Boudewijnskerke was een zelfstandig ambacht voordat het bij Zoutelande werd gevoegd. Op 1 juli 1966 werd gemeente Zoutelande door een gemeentefusie opgenomen in de nieuwe gemeente Valkenisse, die op zijn beurt op 1 januari 1997 bij de gemeente Veere werd gevoegd.



De oorsprong van het Walcherse geslacht Looi(j)se ligt in het dorpje Boudewijnskerke, zuidelijk van de kreek van Westkapelle. De kreek ontstond na het bombarderen van de zeedijk op 3 en 17 oktober 1944

G.J.'s vader was meer een bier dan een wijn drinker als oud Delftsstudent! Hij dronk graag een biertje met een borrel, een kopstootje. Zijn moeder daarentegen hield wel van een goed glas wijn. Zij was als jong meisje veel in Frankrijk geweest en zij had daar het wijn drinken geleerd. Door zijn moeder heeft G.J. daardoor ook wijn leren drinken. Zijn vader kocht de wijn voor haar eerst bij Legner wijnhandel in Dordrecht en later in Gouda bij van der Velde en Halewijn. Door hun goede vriend Groeninx van Zoelen namen ze later de wijn af bij de Fransman de Lestapis. Hun zoons Pico, P.C. en G.J. zouden dat later ook blijven doen. Daarnaast hield zijn moeder ook van een glaasje port en een goed gevuld glaasje advocaat met slagroom!!! G.J. dronk in zijn jonge jaren graag een whisky. Schotland was wat dat betreft een schot in de roos. Later werd port het drankje voor de borreltijd, ook aanboord van de Breehorns.



Toen G.J. de leeftijd van 70 bereikt had, werd er door hem meer zachte wodka gedronken. Heerlijk in combinatie met een nieuwe haring! In de loop van de tijd ging G.J. over op jonge jenever en dan wel Boomsma!! En anders een Rutte, een van Wees of een Verhoeven. Geef G.J. nooit Ketel I, die vindt G.J. te scherp. Hij houdt namelijk van een jonge jenever waar een smaakje aanzit. G.J. hoeft je ook geen Armagnac te schenken, maar wel een glaasje cognac. De champagne die G.J. graag op speciale gelegenheden schenkt is Roederer brut. En als hij Beluga kaviaar had gekocht, wat

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

nu onbetaalbaar geworden is, dan at hij dit gezellig samen met zijn lieve vrouw en dronken er dan een glaasje champagne bij. Daarom kocht hij ook altijd demie bouteilles van Roederer. Een glaasje Chartreuse vindt hij vooral lekker voor na het avondeten, dan wil je een zoetje hebben, net zoals een bonbon. Ja want van chocolade en vooral die verrukkelijke Belgische bonbons, daar is G.J. ook gek op.



Muziek beluisteren doet G.J. nog steeds heel erg graag. De laatste jaren is dat wel voornamelijk klassieke muziek geworden, waarbij Mozart één van zijn favorieten is. Hij houdt van de vrolijke muziek van Mozart. Vroeger bezocht hij samen met Hannie zondagmiddag concerten in de Doelen van het Rotterdamsch Philharmonisch Orkest. Alleen in de winter, want van maart tot en met november werd er zoveel mogelijk op de weekeinden gezeild! In zijn jonge jaren was hij een grote fan van Jim Reeves, maar ook van Dean Martin, Frank Sinatra, Sammy Davis junior, de Beatles en Dolly Parton. Jazz muziek leerde hij vooral erg appreciëren in de tijd dat hij naar New Orleans ging. Maar het eerst kwam hij met deze muziekstijl in aanraking door de Amerikanen die Nederland bevrijd hadden van de Duitsers in 1945. Fan was hij dan ook van Louis Armstrong, Duke Ellington en Miles Davis. Aanboord draaide hij graag muziek van de Cats en in de Jensen luisterde hij naar 8-tracks van James Last!

Ook zijn er enkele filmsterren naar wiens films de jonge G.J. graag keek in de bioscoop, zoals de westerns met John Wayne, of films waarin Gregory Peck de hoofdrol speelde, maar ook films met Frank Sinatra en Dean Martin in de hoofdrol en die met een dansende Fred Astaire. Het vrouwelijk schoon niet te vergeten, zoals Audrey Hepburn, die hij zelf ook kende, omdat ze familie was van zijn goede vriend Jan Hein van de Mortel, ZsaZsa Gabor, Eva Gardner en Lauren Bacall. Eén keer is hij met zijn gezin naar de bioscoop gegaan. Dit was om de film "Soldaat van oranje" te zien. Twee jaar geleden heeft hij de musical met dezelfde titel gezien en dat deed hem weer erg herinneren aan zijn jeugd.

Af en toe ging G.J. eerst samen met zijn Hannie en later met de oudste twee kinderen naar de schouwburg van Den Haag. Toen de jongste twee de leeftijd had om naar een toneelstuk te kunnen gaan, ging het hele gezin. Voorafgaande aan het toneelstuk werd er dan gegeten bij Saur aan het Lange Voorhout.

G.J. hield en houdt nog steeds van detectives en als klein jongetje las hij graag de boeken over Dick Trom en later heeft hij de gehele serie over Old Shuterland en Winnitou van Karl May gelezen. Nu leest hij graag uitgebreid zijn drie kranten en de wekelijkse Elsevier. Natuurlijk ook de autobladen.

Toen ook de TV bij hem thuis zijn intrede deed voor de kinderen om zaterdagavond naar Swiebertje te kijken en voor Hannie die zo graag de serie Peyton Place wilde volgen, kwam hij er zelf nauwelijks toe om te kijken. Dat is in de afgelopen jaren wel veranderd. Het nieuws wordt goed gevolgd en het weer. Graag kijkt hij naar een detective of mooie natuurfilm en verder is het veel zappen. De TV is nog steeds in een kast geplaatst, zodat hij niet zichtbaar in de kamer staat.

G.J. heeft al zijn hele leven lang veel belangstelling voor mooie auto's. De jongste zuster van G.J.'s vader, Cornelia (tante Cor) was naar Amerika vertrokken en liet haar Ford Dicky Seat achter. Hier mocht G.J. in rijden, wat hij heel graag deed. P.C. en G.J. kregen na de oorlog een Dodge WC-51, ook wel "Beep" genoemd (een Amerikaanse Jeep) van hun vader.



Hier zit G.J. zijn vader achter het stuur van de Beep met zijn moeder naast hem en zijn broer PC achterin.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto



heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Een paar jaar later gaf zijn vader hem een groene Mercedes 170V cabrio, en in de jaren die volgden bezat hij 11 verschillende Lancia's (nadat zijn vriend Pico Groeninx van Zoelen een Flaminia Coupé had gekocht!), waaronder de Lancia Flaminia Coupé, de Frua, de Zagato Coupé, Familia Zagato SS, de Pininfarina en de Fulvia. Ook voor zijn vrouw Hannie kocht hij verschillende Lancia Appia's. Voor zijn moeder kocht hij eerst een mooie chique Bentley, waar ze heel graag in gezien en gereden werd door haar chauffeur Moret. Later kreeg ze van hem een grijze Daimler. Op het plein stond zelfs een eigen benzinepomp!!

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto



Voor zichzelf kocht hij nog een Mercedes 180 4-deurs. Snellere auto's trokken altijd al zijn aandacht. Eerst kwam er een witte Maserati Quatre Porte, waarvan ook Anthony Quinn, Stewart Granger, Marcello Mastroianni, Alberto Sordi en Rainier III van Monaco trotse eigenaren waren! Maar ook een 365GT Ferrari en een Jensen Interceptor Convertible. Af en toe liet hij deze auto's vol gas over de autowegen rijden van Europa, toen nog niet zo druk als tegenwoordig. Daar kon hij echt van genieten.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto



Voor het halen en brengen van de kinderen en het rijden van de hockeyteams en later naar de wintersport werden nog verschillende auto's aan het wagenpark toegevoegd, zoals een VW Kever, de Sunbean, de Triumph en Peugeot 404. Hannie kreeg na de Lancia Appia's twee verschillende Alfa Romeo's en een VW Golf.



Nu is G.J. op zijn oude dag toch weer terug gekeerd eerst naar de Mercedes SL 300/24, en daarna naar zijn oude liefde de Lancia. G.J. rijdt op zijn oude dag rustig in zijn Lancia Thesis Elegance. Een auto die absoluut bij hem past.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto



Zijn vader had eerst een Ford, en later een Hudson. Hier staat hij voor het huis. Zijn vader had altijd kenteken H7062. Erachter staat de Mercedes Cabrio 170V van G.J. Het witte huisje is de woning waar tuinman

Honcoop in woonde.

Wandelen doet G.J. ook graag naast het rijden in mooie snelle auto's. Hij heeft lang een "tippelzone" gehad in Breda en dichtbij huis, het bos van Huys ten Donck. Later werd de tippelzone het wandelgebied langs de Oude maas bij Zwijndrecht. Het wandelen is een therapie voor hem, maar hij werd de therapeut voor menig andere wandelaar met hond. Bij hem kunnen ze allemaal hun vevrhaal kwijt. Doordat zijn gezondheid de laatste drie jaar niet altijd optimaal was, is G.J. gaan wandelen op de dijk. Iedere keer weer lukt het hem om zijn conditie weer op te bouwen en wandelt hij tot zelfs 3x toe heen en terug tot Huys ten Donck!

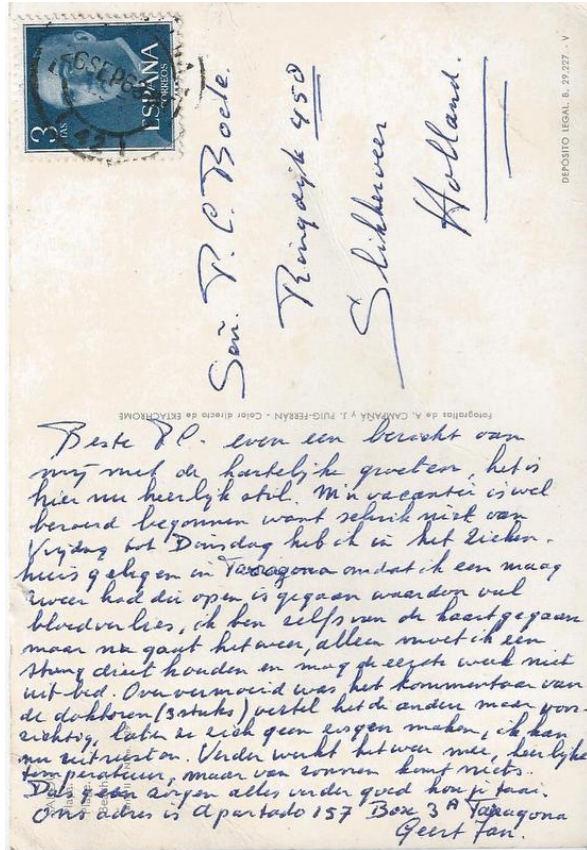
Dit wandelen heeft hij georven van zijn moeder, zij liep de Vierdaagse een flink aantal jaren achter elkaar helemaal uit.

G.J. heeft in zijn werkzame leven 13 maagbloedingen gekregen, waar bij hij de laatste keer voor enige tijd aan bed gekluisterd was. Hij is zich toen meer gaan interesseren voor de 17^{de} eeuwse schilderkunst en met name de zeezichten. Vanaf die tijd is hij begonnen met het kopen van schilderijen uit die periode, maar kocht ook “leuke plaatjes”, zoals hij ze noemde, de schilderijen waar geen zeeschepen op staan. Zijn interesse voor de zeezichten was al door zijn moeder gewekt. Zowel P.C. als G.J. kregen af en toe voor hun verjaardag een leuk schilderij, vaak door hun moeder aangeschaft op een veiling. Hij herinnert zich nog wel de schilderijen die hij kreeg, maar niet allemaal die zijn broer cadeau kreeg.



Op G.J. zijn 10^{de} verjaardag kreeg hij een echt mooi schilderij van de schilder Jan van der Linde, “Katwijkse boomschuiten in de branding”. Hier hangt het in de eetkamer van zijn ouderlijk huis.

Ook P.C. had een schilderij van Jan van der Linde gekregen op zijn 10^{de}, met een “gezicht op het IJ, Amsterdam met het Centraal Station”. Veel van het Antiek dat in de beide huizen, 454 en 458 staat is verkregen in de tijd dat zijn moeder leefde. Ze hield als jong meisje al van mooie spullen. Ze stroopte de schepen die gesloopt zouden worden bij de sloperij van haar vader Frank Rijdsdijk af en nam stoelen, tafels, hotelzilver, glaswerk etc van de schepen. Er was bij haar thuis altijd wel een plek voor en zo niet dan kon het opgeslagen worden. Het zelfde gold toen ze met Pieter Boele trouwde. G.J. en P.C. kregen meubels mee voor hun woningen, maar ook haar kleinkinderen en zelfs nu de kleinkinderen van G.J. Zijn moeder kocht, naast de veilingen, ook graag bij Antiquaire A.C.Beeling in de van Eeghenstraat in Amsterdam. Maar ze vond het ook heerlijk om andere antiekwaken binnen te lopen. Ze hield ook heel erg van Chineesporcelein en begon op latere leeftijd een verzameling. Aan haar schoondochter Hannie Boele-Eschauzier, had ze iemand gevonden die ook erg van porcelein hield. Bijna alles op de Ringdijk heeft dan ook een verhaal. G.J. is er zich pas meer voor gaan interesseren vanaf het moment dat hij de rust kreeg en ook vragen van zijn kinderen en later zijn kleinkinderen.



26 september 1963

P.C en G.J. hebben in 1964 een klein appartement gekocht samen met hun moeder vlakbij Taragona aan de Spaanse oostkust, de Costa Dorada, in een laag drie etage hoog flatgebouw. Het appartement lag op de derde verdieping met uitzicht richting zee. Ze kochten het, omdat hun vriend Jaap Rote, van houthandel Rote aan het Zuideinde van Westzaan, daar ook een appartement voor zijn gezin gekocht had.

Het is nu beter bekend onder de naam Salou!!! Tegenwoordig helemaal volgebouwd. Het bos tussen het lage flatgebouw en het strand is verdwenen. Overal is er nu hoogbouw gekomen. Ruim tien jaar geleden stond het lage appartementencomplex er nog wel. Een paar jaar verbleven ze daar voor de zomervakanties. Susan, zusje van Hannie, met echtgenoot Tom en dochter Alix kwamen er ook. P.C. hield er ook enkele keren vakantie met het gezin van G.J. Hun moeder is er nooit geweest. Later hebben ze het appartement nog een aantal jaren verhuurd aan hun kapper de heer Loeff, die nu nog steeds de haren van G.J. knipt. Vroeger kwam er op de Ringdijk bij hem thuis kapper Willem Goossens uit Vreewijk voor zijn vader en de jongens. Hij zou later ook de zoons van G.J. knippen.

G.J. kocht begin jaren zeventig een mews house in de Pavillion Road in Knightbridge hartje Londen. Pavillion Road loopt paralel aan Sloanstreet. Lang heeft hij het niet in zijn bezit gehad.



Omdat hij het niet veel gebruikte heeft hij het redelijk snel weer verkocht aan de man van wie hij het gekocht had. Hij was ertoe gekomen, omdat hij zakelijk veel in Londen kwam en er ook zijn maatpakken liet maken bij Huntsman. Nog altijd draagt G.J. de pakken die daar gemaakt zijn. Echt vakmanschap en een goede kwaliteit stoffen. G.J. houdt er erg van zich goed te kleden en draagt daarbij zijn luchtje Brut. Zo liet hij in zijn jongere jaren al pakken maken bij Domhof in Rotterdam, maar ook bij Spalton & Maas en Domhoff in 's-Gravenhage. Broeken, jasjes en blazers werden door hem wel gekocht bij Anton Vlasman en Jan Segeren, en zijn overhemden en pyjama's kwamen van de Bonnetrie.

Later werden de pakken voor G.J. gemaakt door een Chinees van Men's Wear Creations uit Kowloon, Hong Kong. Hij kwam twee keer per jaar naar Hotel Atlanta met mooie stoffen. Ook liet G.J. door hem maat overhemden maken. Na het overlijden van zijn trouwe secretaris Leni van Rietschoten in 2008, heeft hij bij deze kleermaker nooit meer iets besteld. Nu koopt G.J. nog steeds bij Jan Segeren en online bij Charles Tyrwitt. Hij houdt erg van de Engelse mode voor heren. Zo kocht G.J. ook een echt collectors item, de wandelstok met het kopje van een boxer, waarvan het mondje open kan en dan komt het roze tongetje naar buiten.

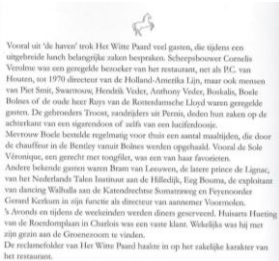


Lekker eten is iets wat G.J. graag doet. Met zijn ouders at hij in Dordrecht in Bellevue soms voorafgaand aan een voorstelling in het Kunstmintheater en in Rotterdam in "het Witte Paard" en in het Parkhotel als ze naar de schouwburg of naar een concert

gingen. Als jonge vent ontdekte hij graag leuke eettentjes op het weekeinde in Den Haag, zoals 't Jagertje, om daarna uit te gaan in natuurlijk het "Malihuisje". Als directeur had hij veel zakelijke lunches en diners. De KRZV "de Maas" was en is een plek waar hij nog altijd graag komt, maar vroeger ook in "het Witte Paard", te Vreewijk Rotterdam, "Saur" in Den Haag en natuurlijk de "Rustwat", Kralingen. Daar komt hij nu veel met zijn goede vrienden en vriendinnen. In zijn jongere jaren vond hij het enig om leuke eettentjes te ontdekken en dan niet altijd in een grotere stad, maar juist in de directe omgeving van Slikkerveer. Dit deed hij ook in de haventjes die hij met de Breehorn aan deed langs de Engelse, Spaanse, Franse en

Belgische kust. Recent heeft hij een nieuwe plek ontdekt. Is er geen plek “In Den Rust Wat” (IDRW), dan loopt hij even naar de Honingerdijk en smult bij “Fred”. IDRW noemen ze G.J. en zijn vriend Frans van den Hoven de twee oude heren van de Muppets.

Als hij niet met zijn gezin in Chalet Suisse of de Maas at, dan kwam hij graag met hen in “het Witte Paard” . Ook zijn moeder apprecieerde de keuken daar, zoals te lezen valt in nevenstaand stukje uit het boekje “de wederopstanding van Het Witte Paard”.



Vanaf zijn jonge jaren is hij al lid als roeier en zeiler van de Koninklijke Roei- en Zeilvereniging “De Maas”, gevestigd aan de Veerhaven te Rotterdam. Ook zijn grootvader en vader waren daar lid.

Hier volgt zijn grootvader Pieter Cornelis Boele een zeilwedstrijd bij Hoek van Holland, waar zijn zoon Pieter Boele aan deel neemt. Zijn boot vaart onder de Maasvlag!



In één van deze zeilboten zeilt Pieter Boele de wedstrijd bij Hoek van Holland.



heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Zeilen deden de Boele's ook al generaties lang en in de familie van zijn moeder ook. Het is begrijpelijk, dat P.C. en G.J. het met de papelepel in gegoten kregen. Beiden hielden van het zeilen. De één P.C. liet daarbij zonder problemen het roer ook aan anderen over. Dit was anders bij G.J.! Hij hield het roer altijd in handen, tenzij er wacht gelopen werd, maar dan sliep hij op één oor! Zodra hij merkte dat er een "jenever koers" werd gevaren, liet hij van zich horen. P.C. en G.J. hadden aan bemanning geen gebrek op hun zeiljachten. Er gingen altijd wel vrienden, zoals Wim Aalders en een vaste groep studenten en vriendinnen met hun mee.

Roeien deden de jongens ook veel, zowel op de rivier de Nieuwe Maas als op de Kaag.



Jaren heeft G.J. op de rivier geroeid en deed hij mee met de Maastochten in Engeland, Nederland en Duitsland georganiseerd door Agnes Schaberg. Op de eerste twee foto's roeit G.J. op de Nieuwe Maas voor zijn huis te Slikkerveen. Op de tweede foto roeit hij mee met de jaarlijks door de Maas georganiseerde IJsselmonde tocht. Na zijn hartoperatie werd het roeien op de rivier te zwaar en heeft hij nog een mooie tijd in het Nonnetje, een overnatse singel werry, op de Rotte geroeid met goede vriend Frans van den Hoven. Ze hebben dit bootje toen ook helemaal laten opknappen voor de KRZV de Maas.

De ouders van G.J. lieten een woonboot maken die indien zij dit wensten door de Franse kanalen gesleept kon worden om dan ergens in Frankrijk te gaan liggen. Deze woonboot had daarom een maximale breedte van 5m20. De woonboot werd op de Kaag bij Warmond in de Leede gelegd en is daar uiteindelijk altijd blijven liggen. Zijn ouders hadden daar een vergrote BM waar heerlijk over de Kagerplassen mee gezeild werd. Schipper Molenaar en later nog jaren Dirk Slingerland (hij was de havenmeester van jachthaven 't Fort), zorgden altijd dat er een motorvlet van de familie klaar lag om hen naar de woonboot te brengen en natuurlijk ook dat de vergrote BM H1398 zeilklaar was.

Als de familie Boele vanuit Slikkerveen met de auto met chauffeur, eerst de chauffeur van de werf de heer Boske, en later de heer Piet Moret, aan kwam in Warmond dan kon deze in de loods van jachthaven 't Fort gezet worden.

De heer Piet Moret, de chauffeur van de familie Pieter Boele, woonde met zijn vrouw en 4 kinderen beneden de dijk in een huis, rechts naast de boerderij Vredenburg. Naast en achter zijn huis lag een deel van de moestuin. Rechts daarvan stond de oude woning van de heer van Gernerden, een werknemer van BSM en zijn gezin. De heer van Gernerden verhuisde later naar het huis van tante Ploontje Boele (een zuster van Pieter Cornelis Boele, G.J. zijn grootvader) aan de Ringdijk, nu huisnummer 442. De heer van Gernerden was hoofd boekhouder bij BSM. Hij werd later opgevolgd door de heer Bovenhoff, de echtgenoot van Wilhelmina Johanna Boele.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto



P.C. en G.J. kwamen altijd graag op de Kaag om er te zeilen. Het gaf G.J. een enorm gevoel van vrijheid. G.J. deed ook een aantal keren mee aan de wedstrijden van de Kaagweek over de Kagerplassen rond de eilanden, waarvan hij er enkele won, zelfs gedurende de eerste jaren van de 2^{de} WO. Voor G.J. veranderde in het begin van de oorlog niet zo veel. Het leven ging in zijn gevoel gewoon door. Als er iets niet meer kon dan werd er gekeken of het op een andere manier toch gedaan kon worden, zoals dat o.a. gebeurde met de scholing van de jongens. Ook werd het één en ander aangepast, maar men probeerde zoveel mogelijk door te gaan met alles zoals voor het uitbreken van de oorlog. Dit gold ook voor de zeilwedstrijden die op de rivier de Nieuwe Maas en op de Plassen gevaan werden, die bleven gezeild worden zolang als mogelijk was. De wedstrijden op de Kagerplassen werden altijd georganiseerd vanuit de Koninklijke Watersportvereniging “De Kaag”. In die tijd kreeg je als prijs nog een mooie zilveren bekertje uitgereikt, met het vaantje van de organiserende vereniging erop. Voor de eerste prijs kreeg je dan de grootste beker, de bekens voor de 2^{de} en 3^{de} prijs werden steeds kleiner. Zo won G.J. ook prijzen in Loosdrecht en gedurende de Kralingsche Zeilweek.

De oude heer Molenaar bezig met het maken van het scheepsmodel “Anna” op de zolder van de timmerloods te Slikkerveer.



G.J. en P.C. leerden allebei zowel op de rivier de Nieuwe Maas voor hun ouderlijke huis als

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

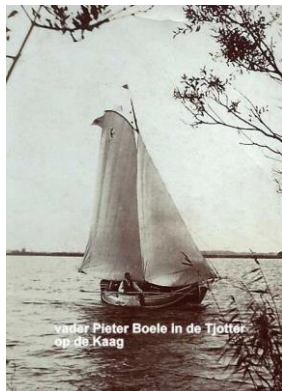
heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

op de Kagerplassen zeilen. Ze zeilden af en toe met één van hun ouders, maar meestal met de oude heer Molenaar. Hij was schipper/eigenaar geweest op een rijnaak en later een rijnmotorschip. Toen hij aan land kwam, ging hij werken voor de familie Boele op Slikkerveer. De oude heer Molenaar repareerde modelscheepjes op de werf, maar hij maakte ook kleine scheepsmodellen. Van zijn hand zijn onder anderen de “Willemina”, gebouwd op de werf in Slikkerveer in 1857 en de “Anna” in 1859. De modellen zijn nog steeds in de familie.

Ook was de oude heer Molenaar schipper op de verschillende schepen van de familie, o.a. op de Nenuphar van zijn grootvader Boele en de Hennie, van zijn grootvader Rijsdijk en op de Tjotter en de vergrote BM, de H 259 en de H2420. De zoon van de heer Molenaar ging werken op de werf, maar na een ongeluk raakte hij gehandicapt en nam hij de taak van schipper voor de familie Boele van zijn vader over. De ouders van G.J. zowel zijn vader als zijn moeder zeilden ook veel, en de jongens vonden het leuk om met hun opa Frank Rijsdijk te zeilen op de Henni. Zijn moeder bleef tot op hoge leeftijd zeilen in de BM op de Kaag.



De Nenuphar met jol het bijbootje en met o.a. zijn vader aan boord. Zijn vader was een voorbeeld voor G.J.



Het zeiljacht van zijn grootvader Frank Rijsdijk weer te water na de winter.



Op deze foto zeilt moeder Hannie Boele-Rijsdijk mee aanboord van de Hennie met haar vader Frank Rijsdijk en hun schipper. De foto werd gemaakt door Pieter Boele

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

De jongens leerden zelf te zeilen in een houten Twaalfvoetsjol op de rivier de Nieuwe Maas. P.C. had in zijn zeil nummer 239 en G.J. nummer 264. G.J. won met zijn 12voetsjol ook enkele wedstrijden.



heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Toen de jongens ouder en groter waren geworden stapten zij over op een 16m2. P.C. had nu nummer 1400 en bij G.J. stond nummer 1062 in het zeil. G.J. kon in Slikkerveer behendig met het kraantje manoeuvreren, waardoor hij zijn boot zelf het water in kon laten gaan en zeilde de boot ook regelmatig in zijn eentje. Later aan het einde van de oorlog, toen er geen stroom was, deed hij dit handmatig. Net zoals zijn oudere broer P.C. had ook G.J. zijn boot een naam gegeven. G.J. noemde zijn zeilboten "Breehorn" en zijn broer gaf aan zijn boten de naam "Breezand". De beide broers zouden die namen in de rest van hun leven steeds geven aan hun nieuw verworven schepen. Een tijd lang zeilden de twee broers met de 16m2 de "Breehorn" op de rivier en met de 16m2 de "Breezand" op de Kaag. Zodoende konden de jongens altijd een bootje pakken om mee te zeilen.



heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

De verschillende plekken en bootjes waarin G.J. en zijn broer P.C. in zeilden gedurende hun jeugdijaren.



heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Als jonge knaap had G.J. van schetsjes gemaakt van een raceboot. In de loop der jaren werd het een steeds serieuzer ontwerp. Toen hij er tevreden mee was en dacht dat het ook een goed en snel bootje zou kunnen worden, liet hij zijn eigen ontwerp bouwen door de leerschool van de werf op Bolnes. Hij doopte zijn raceboot met de naam "Bathing Beauty". (schreef hij ook zelf onder de polaroidfoto op het witte vlak).



Deze foto van G.J. voor zijn ouderlijk huis varende, racend op de Nieuwe Maas als trotse eigenaar in zijn zelf ontworpen bootje, werd genomen door zijn vriendin/verloofde Hannie Eschauzier in 1955.

G.J. had eigenlijk maar echt één hele grote hobby en dat was het zeezeilen. Een soms zeer avontuurlijke sport, maar die bijzonder veel ontspanning aan hem kon bieden en die hij altijd graag aan een ieder aanbeviel, mits hij of zij zeevast is.

Daarna ontwierp G.J. zijn eerste zeiljacht, waarvan het casco ook door de leerschool werd gebouwd en een man uit Sliedrecht liet hij alle noodzakelijke dingen in de boot bouwen.



Het zeilschip werd gedoopt "Breehorn" en kreeg H540 in het zeil.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto



De Breehorn H 1318 met Manollo aan het roer bij de werf. Haar thuishaven was Zierikzee.

G.J. liet zijn volgende ontwerp van een zeiljacht de H 1318 bij Frans Maas in Breskens bouwen. Zijn laatst ontworpen zeilschip, de H2202 was een ontwerp gemaakt in samenwerking met de heer Gerritsma en werd gebouwd bij Maas in Breskens, nadat het model gesleept was in Delft in een sleeptank voor optimale snelheid. Leven zonder water kan G.J. niet.

Nadat G.J. een varkensklep gekregen heeft, werd het zeilen niet meer mogelijk. Hij had al eens een motorboot gehad, de Merode, ook een ontwerp van hem en gebouwd op de werf. Maar nu werd het eerst een Fairy Huntress, (net zo een als James Bond in "From Russia with Love") en daarna een Swordsman. Twee mooie klassieke houten Engelse motorjachten. Er werden voor de verschillende boten altijd namen met Bree gegeven, zoals Breehorn, Breeveertien, Breewijdt, Breeraap, Breezand, Breedijk, Breemortel, Bree, Breerap, Breejoco,



Breesolo. Brée is een plaatsje in Belgisch Limburg en Breezand is een kleine plaats in Noord-Holland. Breemortel is de naam aan de motorsloep (vlet), die G.J. zelf verzoon. Een combinatie van Bree met de achternaam van zijn goede vriend Jan Hein. De Breemortel was oorspronkelijk een bijboot, roeisloep, van het zeiljacht de "Hennie", van grootvader frank Rijdsdijk. Zijn vader had al voor

1927 de sloep verbouwd tot motorsloep met overdekking. In 1927 lag de Breemortel in het haventje van Huys ten Donck. Daar werd zowel op een nacht de motor uit de Breemortel als uit de motorsloep van de familie Groeninx van Zoelen gestolen. Deze zijn nooit terug gevonden. G.J. zijn vader heeft er toen een Ford motor in laten zetten. Dat er zo nu en dan in die tijd ook uit plezierbootjes en jachten en zelfs scheepjes gestolen werd, blijkt wel uit onderstaand krantenknipsel. De H2202 lag op een vroege ochtend los in de uitgang van haar



een model van een Scheldejool

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

thuishaven de Veerhaven te Rotterdam. Er was één en ander uit de zeilboot gestolen en zeer waarschijnlijk hadden ze het jacht ook willen stelen, maar zijn bij die poging gehinderd.



De H2202, waar het hele gezin, vrienden van de kinderen en schipper Jaap Zwerver mee konden gaan zeilen. Er was echt genoeg plaats voor hen allemaal.

Het model van de H2202 staat op KRZV "De Maas" (in bruikleen)

Een studenten bemanning onder leiding van kapitein Maarten Boele, achterneef van G.J. en zoon van Hans Boele, zeilden ermee naar Noord Spanje. G.J. zeilden op een rustig tempo met vrienden de Breehorn weer terug naar haar thuishaven Rotterdam



Hier neemt G.J. even een pauze, de Peugeot familial is goed geladen voor de zeiltrip van Spanje terug naar Nederland



Koperplaatje met de namen van de bemanning
10.000 mijl gezeild had in september 1971 en
20.000 mijl gezeild had in september 1973



Een "Jonge KEET" avond in de Flyerzaal op de KRZV De Maas

Het water blijft in het leven van G.J. een grote rol spelen. Eigenlijk in zijn familie. Ook zijn moeder was erg blij, dat zij altijd in het huis aan de Ringdijk 458 te Ridderkerk heeft kunnen blijven wonen. G.J. heeft later voor haar begin jaren zeventig, de serre vergroot, want daar zat zij altijd heel graag. Ze had een mooi zicht over de rivier. Tijdens die verbouwing is er van de twee salonkamers, gescheiden door schuifdeuren en kasten, één grote ruimte gecreëerd met één haard in het midden. Zijn moeder hield enorm van antiek. Ze had er echt oog voor. Eerst al als jong meisjes haalde ze meubels, porselein en kristal van de schepen die gesloopt zouden worden bij haar vaders sloperij. Er was altijd wel ergens ruimte om de spullen op te slaan. Later was die ruimte er ook in Slikkerveen in één van de loodsen. Zodra ze maar ergens vernam dat men van iets waardevols afstand deed, dan ging zij erop af. Zo kocht ze ook de kroon van de Ridderkerkse synagoge (vanaf 1835 op een zolderetage van slagerij Levie Straders) met Joodse inscripties aan de Benedenrijweg, toen deze in 1931 opgeheven werd. Deze kroon hangt nu in G.J.'s zitkamer. Ze bleef graag antiek kopen tot aan haar dood. G.J. zorgde dat haar wensen altijd vervuld werden en hij kon op zijn vrouw Hannie rekenen om een oogje op zijn moeder te houden, want zij woonden naast haar. In 1980 overleed zij plots aan een hartstilstand.

P.C. was na het faillissement in België gaan wonen in Hoogstraten. Toen bij hem slokdarmkanker geconstateerd werd in januari 1992, liet G.J. het huis 458 boven op de eerste verdieping verbouwen, zodat P.C. hier goed zou kunnen gaan wonen, want de begane grond was kantor geworden voor SMCI. Het lot besliste anders voor P.C., want onverwacht overleed hij eerder en heeft nooit in het appartement gewoond.

Nu woont G.J. er zelf al weer bijna zes jaar. Hij noemt het zijn duiventil, omdat het wat kleiner is dan de bungalow en het ligt op de eerste verdieping. Ondanks dat het trappenlopen niet altijd meer zo soepel gaat, wenst hij geen lift. Het is goed om mijn longen te trainen en deze trappen te blijven lopen. Hij heeft de afgelopen drie jaar bewezen dat hij daar absoluut "tegelijk" in heeft!

Zoals hij zelf vaak zegt: "Als ik niet hier aan het water had gewoond, dan was ik er niet meer geweest!" De afgelopen jaren heeft hij tot drie keer toe een aardig jas uitgetrokken, maar steeds weet hij zich zelf goed te herstellen. Wat dat betreft bezit G.J. absoluut veel doorzettingsvermogen. Zoals hij het zelf zegt: "Even goed aan de kuitspieren trekken!".

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

Nu volgen er enkele bijlagen.

Deze bijlagen bestaan onder anderen uit de stambomen van de familie Boele, Rijsdijk, van der Giessen en Lourens.

Verder over de “Wacht-am-Rhein VIII”, de “Pieter Boele”, lezingen en speeches die G.J. gaf, de oprichting van Rotary Rotterdam Zuid, de geschiedenis van de sloperij van Frank Rijsdijk en van de Stoombootrederij J&A van der Schuyt, waarin de Boele's grote belangen hadden en met welke familie enige Boele's getrouwd waren.

Verder documenten, brieven, veel foto's, etc. die iets vertellen over G.J. en zijn leven, maar ook over schepen die een speciale rol gespeeld hebben, stellingen en uitspraken van G.J.. Alles waar G.J. over gesproken heeft en hetgeen hij belangrijk vond en vindt.

Ook deze bijlagen geven een beeld van Geert Jan Boele.



17^{de} eeuwse portret van een jongen Boele. Linksboven is het wapen van de familie Boele geschilderd door Gerard Terborch, of Ter Borch (Zwolle 1617-Deventer 1681, begraven in Deventer), een Nederlandse Barok schilder. Hij heeft in verschillende landen van Europa in de 17^{de} eeuw geschilderd, waaronder portretten.

Hij was in zijn tijd al een beroemd schilder. Een portret laten schilderen kostte dan ook een goede som geld. Deze jongen zal in opdracht van zijn ouders (vader) door Gerard Terborch geschilderd zijn. Het hangt in de huidige studeerkamer Ringdijk 458. Dat G.J. het nog in zijn bezit heeft, wil zeggen dat het portret via zijn lijn in de familie gebleven is. Als je naar de stamboom kijkt van de familie Boele, dan zou dit Arie Fops Boele, jongeman uit Streefkerk rond 1660 kunnen zijn geweest die hier in opdracht van zijn vader, schepen, geschilderd werd. Een schepen is een openbaar bestuurder op plaatselijk niveau en maakt deel uit van het college van burgemeester en schepenen. De aangewezen eerste Schepen is plaatsvervanger van de burgemeester. Schepenen spraken ook hun oordeel uit op rechtszittingen van het volksgerecht. De familie Boele te Slikkerveer vond zijn oorsprong in Kampen waar zij ook

Schepen waren en later kooplieden. Een tak verhuisde in de 16^{de} eeuw vanuit Kampen naar Utrecht en zeer waarschijnlijk daarvan een tak richting Streefkerk.

De vader van G.J. Boele heeft de heer J.M. Boskoop uit 's-Gravenhage verzocht de genealogie van de familie Boele te achterhalen. Maart 1942 ontving Pieter Boele de genealogie van de heer Boskoop met de volgende inleiding:

Het zal het thans levende geslacht Boele vermoedelijk niet bekend zijn op welke wijze in vroegere jaren met deze naam werd omgegaan in de oude doop – en trouwregisters. Deze naam komt namelijk voor als Boel, Boele en Boelen en wel op de navolgende wijze, een kind werd gedoopt met de naam Marrigje Boel, bij haar huwelijk staat zij ingeschreven als Boele en in het overlijdensregister staat dan weer Boelen, deze schrijfwijze komt zelfs nog voor in de registers van den Burgelijke Stand.

De familie Boel, Boele en Boelen waren schippers en kooplieden ook enkele handwerklieden, waaronder er zeer waarschijnlijk later enkele scheepsbouwers en groteren kooplieden zijn geworden.

Het opspuren van deze tak is niet gemakkelijk geweest te meer omdat zij steeds varende waren en dus dan hier en dan daar kinderen lieten doopen.

De oorsprong van deze familie ligt zeker in Streefkerk daar reeds in 1611 de naam Boele aldaar voorkomt, des niet te min zijn vele plaatsen rond Streefkerk afgezocht, ook daar zijn wel enkele gelijknamige personen gevonden, doch ook deze zijn niet aan te sluiten op die van Streefkerk. Zeer jammer is het dat er zeer veel jaren aan de oude doop – en trouwregisters van Streefkerk ontbreken en bovendien zeer slecht zijn bijgehouden zeer slecht zijn bijgehouden door de desbetreffende predikanten, aangezien het lang niet onmogelijk is, dat de eerst gevondene ook tot de familie behoort hetgeen thans echter niet te bewijzen is. Ook het rechterlijk en Notarieel archief gaven in deze geen naderen aanwijzingen, ook al omdat het rechterlijk archief te laat begint en het notarieel archief geen testamenten of anderen documenten voorkomen.

Dit geslachtsregister begint derhalve met een Maarten Ariens en zijn vrouw Marrigje Leenders, hoewel ook hier de naam Boele niet gebruikt werd is dit door getuigen welke steeds bij de doop aanwezig waren aangetoond kunnen worden.

Maarten Ariens heeft nog enkele broers gehad, doch ook deze zijn wat hun geboorten of doop betreft niet te vinden in Streefkerk of in een der gemeenten nabij Streefkerk. Bij hun huwelijk staat echter steeds jongeman van Streefkerk.

De samensteller heeft vermeend er goed aan te doen van deze een aparte opstelling te maken en deze te laten volgen achter de rechtstreeksche afstamming.

Geslachtregister der familie BOELE

Het eerste doopregister van Streefkerk begint 1586 September 20 – 1624

Het trouwregister 1585 Maart 17 – 1624

Het tweede deel bevat doopinschrijvingen 1654 – 1739 en de trouwinschrijvingen 1656 – 1739.

Hiermede is dus uitgesloten om verband te kunnen brengen met de eerst gevondene te weten: Heynderick Arisensen Noele, van Goudriaan, Wedr. Van Sijtge Phoppen met Anneke

Cornelis, jonge dochter van Streefkerk den bruidegom geassisteerd met Pauwels Reijeren. De bruijt met haren Vader Cornelis Florissen en naar dat sij haere drije Sondaegsche geboden alhier sonder veranderingen gehadt hadden zoo sijne den 27 february 1611 alhier in huwelijken staat bevestigt.

Uit dit huwelijk werden drie kinderen geboren:

Dirrick ged. 5 February 1611 Streefkerk

Ariaan ged. 9 juni 1618 Streefkerk

Jacob ged. 23 May 1621 Streefkerk

Adriaan Dirks Boele (Boel, circa 1550-1620), schepen van Goudriaan, huwde

1. Anna Pieters,

2. Fijgje Gerrits Appelmoes (circa 1565-1626), hun zoon:

Hendrik Adriaans Boele (Boel) schepen van Goudriaan, huwde

1. IJchje Fopdr (circa 1575-?), hun zoon **Fop Hendriks Boele**

2. Annigje Cornelisdr, geboren Streefkerk, huwde 27 februari 1611 Hendrik Adriaans Boele

Fop Hendriks Boele, geboren circa 1605-?, huwde Marringje Cornelisdr, hun zoon:

Arie Fops Boele, j.m. van Streefkerk (1640 - ?) huwde

1. Hendrikje Maartens (circa 1640-?), dochter van Maarten Jans de Bes, hun zoon **Maarten**

(Maarten) Ariens Boele

2. Annigje Ariens

EERSTE GENERATIE

Maarten Ariens, j.m. van Streefkerk, gedoopt 22 november 1665, huwde 11 Juni 1690 te Streefkerk met Marringje Leenders j.d. van Streefkerk (circa 1665). (Hun zes kinderen volgen 2^{de} generatie 1 – 6.)

4. **Arien**, ged. Ammerstol 27-2-1701, overl. 30.8.1763 Alblasserdam, huwde Streefkerk 29.3.1737 met Arijaentje Jans Baertman, ged. Groot Ammers 30.10.1712, dr. Jan Arents Baertman en Cornelia de Vugt. (Hun zeven kinderen volgen 3^{de} generatie 1 – 7.)

4. **Arie Boel**, ged. Schoonhoven 28.6.1744, overl. 22.2.1819 en begraven N.kerk Alblasserdam, was beroep schipper, huwde 16.12.1771 Alblasserdam met Antje Jansdr Marcellis, ged. 17.1.1751 Sliedrecht, overl. 23.6.1820 Alblasserdam, dv Jan Pieterse Marcellis en Cornelia Vugt. (Hun elf kinderen volgen 4^{de} generatie 18 – 28.)

6. **Pieter Boelen**, ged. Alblasserdam 7.10.1781, (schipper en koopman), overl. Alblasserdam 23.10.1827, huwde Alblasserdam 17.11.1816 met Plonia Schouten, ged. Alblasserdam 29.5.1797, overl.22.2.1870, dv. Cornelis Schouten en Marie van der Giessen. (Hun zes kinderen volgen 5^{de} generatie 5 – 10.)

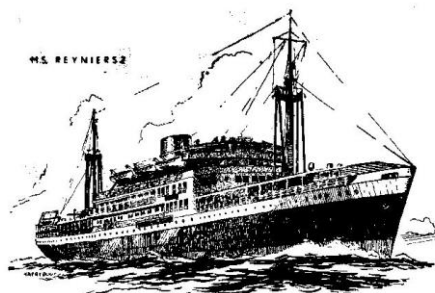
1. Arie Boele, geb. Alblasserdam 25.4.1817, overl. Alblasserdam 2.12.1817

2. Cornelis Boele. Geb. Alblasserdam 12.7.1818, overl. Alblasserdam 28.4.1870, huwde 15.10.1842 Alblasserdam met Judio Neeltje Tuk, geb. Alblasserdam 12.11.1818, dv. Nicolaas Tuk en Maria Christina Rootnat.

3. Arie Boele, geb. Alblasserdam 15.10.1820, overl. Alblasserdam 13.10.1830

4. Engel Boele, geb. Alblasserdam 28.3.1822, overl. Alblasserdam 23.11.1822

5. Engel Adriaan Boele, geb. Alblasterdam 8.10.1823, overl. Alblasterdam 5.12.1871
6. **Pieter Boele**, geb. Alblasterdam 20.2.1827, overl. Slikkerveer gem. Ridderkerk 23.7.1887, huwde 20.7.1854 Alblasterdam met Weijndiena Zwartbol, geb. Alblasterdam 4.6.1829, overl. 2.3.1909 Slikkerveer, dv Maarten Zwartbol en Jannetje Bos (Hun vijf kinderen volgen 6^{de} generatie 3 – 7).
1. Appolonia Boele, geb. Slikkerveer 13.11.1854, overl. 30.6.1930
2. Maarten Boele, (Maarten Pieter Boele) geb. Slikkerveer, 6.1.1860, overl. Bolnes 16.7.1930, huwde 22.11.1883 met Annigje Plonia den Ouden, geb. Ridderkerk 6.1.1860, overl. Bolnes 1911, dv Jan den Ouden en Pietertje Pot.
3. **Pieter Cornelis Boele**, geb. Slikkerveer 26.2.1863, overl. Slikkerveer 16.1.1926, huwde Krimpen a/d IJssel 12.9.1889 met Geertruida Anna van der Giessen, geb. Stormpolder, gem. Krimpen a/d IJssel 13.3.1868, overl. Wassenaar 6.6.1929, dv Cornelis van der Giessen en Petronella Maria Otto. (Hun vier kinderen volgen 7^{de} generatie 1 – 4).
4. Jannetje Boele, geb. Slikkerveer 9.11.1865, overl. Bolnes 30.12.1905, huwde 10.9.1885 te Ridderkerk met Ary Nijs den Ouden, geb. Ridderkerk 14.10.1881, overl. Bolnes 1926, zv Jan den Ouden en Pietertje Pot.
5. Alida Johanna Boele, geb. Slikkerveer 19.6.1868, overl. Rotterdam 14.1.1921, huwde 12.9.1889 met Jan van der Giessen, geb. Stormpolder, gem. Krimpen a/s/ IJssel 1860, overl. 1924, zv Cornelis van der Giessen en Petronella Maria Otto.



ZEESCHEPEN
VAN ELK TYPE TOT
RUIJ 500' LENGTE

II. C. VAN DER GIESSEN & ZONEN'S
SCHEEPSWERVEN
KRIMPEN a/d IJssel

Jan van der Giessen links naast
P.C. Boele



In 1895 treedt **Cornelis** terug en **Jan** en **Arie** zetten het bedrijf voort onder de naam '**Cornelis van der Giessen & Zonen**'.

Zevende Generatie:

Kinderen van Pieter Cornelis Boele en Geertruida Anna van der Giessen

1. Wijndina Boele, geb. Slikkerveen 16.1.1891, overl., huwde Slikkerveen 28.1.1915 met Otto Post van der Burg, geb. Rotterdam 1886, overl. 1921 zv Hendrik Post van der Burg en Hermina Jacoba Roosendaal, zij kregen één dochter Ottilie Y. en scheidde 10.4.1923 Ridderkerk van hem en huwde in Bandoeng 1923 met zijn broer Gerard Jacques Post van der Burg, geb. Rotterdam 1880, overl. Wassenaar 1947
2. Petronella Maria Boele, geb. Slikkerveen 14.3.1893, overl 1976....., huwde Ridderkerk 12.4.1917 Herman Fokker, geb. 30.10.1884 Weltevreden, Batavia, Java, Ned.Indië , overl. Den Haag 6.9.1934, zij hadden twee zoons scheidde van hem en huwde tweede keer met Petrus Adrianus Wernink, geb. 1895, overl. Wassenaar 1971
3. Cornelia Boele, geb. Slikkerveen 25.11.1894, overl. Hilton Head Island, South Carolina, 29.12.1991 Verenigde Staten van Amerika, huwde Slikkerveen, gem. Ridderkerk 4.5.1916 Willem Maarten Westerman, geb. Kisaran, Sumatra Ned.Indië 1892, overl. Gouda 21.2.1950, zv Willem Westerman en Anna Josephina Frederika Herberich, scheidde van hem 's-Gravenhage 11.4.1933. Samen hadden ze één dochter Mildred Ellen Joan Westerman, huwde Montclair New Jersey, USA, 1.9.1947, Hendrik IJssel de Schepper, geb. 6.4.1912, overl. Hilton Head Island, South Carolina, USA 11.2.1996 (twee kinderen Marten en Conelia).
4. **Pieter Boele**, geb. Slikkerveen 31.7.1898, overl. 5.8.1959, huwde Rotterdam 15.7.1926 met Johanna Wilhelmina Geertruida Rijdsdijk, geb. Hendrik Ido Ambacht 26.6.1898, dv Frank Rijdsdijk en Jannetje Lourens (Hun twee kinderen volgen 8ste generatie 1 – 2)

Achtste generatie

Kinderen van Pieter Boele en Johanna Wilhelmina Geertruida Rijdsdijk.

1. Pieter Cornelis Boele, geb. Slikkerveen 10.6.1927, overl. Rotterdam 29.6.1992
2. **Geert Jan Boele**, geb. Slikkerveen 13.7.1929, huwde 9.6.1956 Ridderkerk met Johanna Elisabeth Eschauzier, geb. Modjokerto 13.1.1936, overl. 21.6.2003 te Slikkerveen, gem. Ridderkerk, dv George Eschauzier en baronesse Anna Maria Mackay. (Hun vier kinderen volgen de 9^{ste} generatie)



1. Anna Maria Boele (1958)
2. Pieter Boele (1959)
3. Johanna Wilhelmina Geertruida Boele (1961)
4. Pieter Cornelis Boele (1963)



Hannie Boele zwaait vanuit de motorsloop "Breemortel" voor hun huis te Slikkerveer

Pieter Boele zwaait vanaf de Chasevar, gedurende haar maiden trip op de Nieuwe Maas

Hannie Boele Rijdsdijk achter de ploeg met drie paarden. G.J. en dochter Annemarie in dezelfde doopjurk.



Ringdijk 454 en 458





december 1929



G.J. OP DE BREEMOETER



BOEVEN MET BEVEILING



INDEWALLER DOOREN THUIS



PASFOTO



augustus 1943
links het gastboek
sleep achter de Brèveventen.



foto gemaakt door vriend
Jan Heit van de Mortel



portret foto



Even naakt! Augustus 1942



Geert Jan 1946



thuis bij het huis poseren



G.J. met G. Hoop januari 1949



G.J. zijn Haagse jaren



Geert Jan in de serre 1949



Boeke mannen hadden 4 daagse gelopen juli 1952



Op 7 juli 1911 trouwt Jan Pieter Boele, scheepsbouwer te Ridderkerk en zoon van Maarten Pieter Boele en Annigje Plonia den Ouden, met Apollonia Catharina van der Schuyt. Een jaar later trouwt op 7 oktober 1886 hun dochter Pieternel Wijnanda Boele met Johannes Adriaan van der Schuyt, de broer van Apollonia Catharina van der Schuyt.



In 1845 werd de firma J.& A van der Schuyt opgericht voor een veerdienst tussen Den Bosch en Rotterdam (de familie VAN DER SCHUYT kwam van oorsprong uit Werkendam)

De oprichters waren:

De broers en beurtschippers JOHANNES V/D SCHUYT (1818 Den Bosch) en ABRAHAM V/D SCHUYT (1823 Den Bosch) zoons van Abraham van der Schuyt (1788 Werkendam) beurtschipper uit Den Bosch.

De 1e stoomboot „JAN VAN ARKEL,, in bezit van de rederij legde na Rotterdam ook aan te Schiedam.

In 1862 gaat ABRAHAM V/D SCHUYT JR en zijn gezin in Rotterdam wonen en vestigde daar een kantoor voor de stoombootdiensten naar Zutphen, Zaltbommel en Tiel.

In 1900 worden er veerdiensten overgenomen van IJsselmonde, Gouda, Lekkerkerk en Goes.

4 kantoren voor de Veerdiensten te Rotterdam, o.a. in de Veerhaven
Kantoren te: Haringvliet, Den Bosch, Tiel, Zwolle, Deventer, Maassluis, Zierikzee, Eindhoven en Bergen op Zoom. Later volgen: Maastricht en Alkmaar

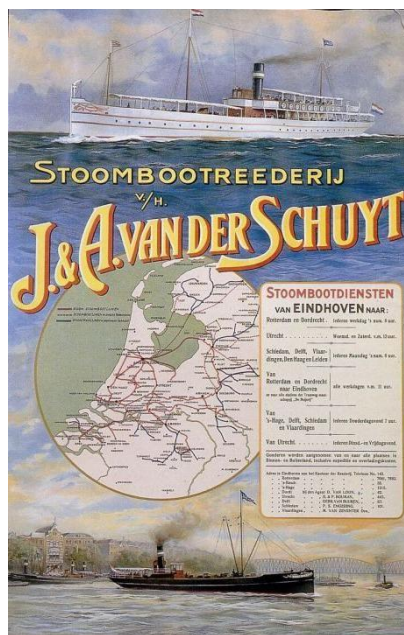
Op 15 mei 1905 staat in het Rotterdams Nieuwsblad dat de in 1903 opgerichte N.V. Stoombootrederij voorheen J.& A. van der Schuyt gevestigd te Rotterdam in bezit is Van de N.V. SCHEEPSWERF & MACHINEFABRIEK V/H J.& A. V/D SCHUYT TE PAPENDRECHT aan de Hoogendijk te Papendrecht met 80 werknemers in dienst.

Na het overlijden van de beide oprichters JOHANNES V/D SCHUYT in 1891 te Den Bosch en ABRAHAM V/D SCHUYT in 1902 te Rotterdam werd de Firma J.& A. v.d Schuyt omgezet in een naamloze vennootschap.

Op 22-7-1903 werd de N.V. STOOMBOOTREDERIJ V/H J.& A. VAN DER SCHUYT

gevestigd te Rotterdam opgericht. De Scheepswerf werd gebruikt voor reparatie en nieuwbouw van hun steeds grotere rederij en. Verder werden op deze werf ook nieuwe passagiersschepen en zeeschepen gebouwd

In 1926 wordt door de directie van de N.V. STOOMBOOTREDERIJ J & A V/D SCHUYT besloten om afstand te doen van de scheepswerf en de machinefabriek te Papendrecht. Op 16-2-1926 is van J.& A. van der Schuyt's Scheepswerf en Machinefabriek te Papendrecht. Verkocht en werd overgenomen door N.V. Motor Industrie v/d Schuyt.



STOOMBOOTREDERIJ VAN JOHANNES & ABRAHAM VAN DER SCHUYT ANNO 1845

In 1917 hebben zij een vloot van 18 stoomschepen en 33 slepers en lichters. Een groot verlies voor de onderneming was het op jeugdige leeftijd overlijden van Johannes Adrianus in 1919. Hij werd slechts 33 jaar oud. Een volgend verlies voor de onderneming was het overlijden van zijn vader Abraham Johanneszoon. Hij overleed in 1922 op 68-jarige leeftijd. De overgebleven directeur Lijkle van der Schuyt had zich inmiddels ook uit de zaak teruggetrokken. Binnen de familie van der Schuyt was er niemand meer bereid of beschikbaar om zitting te nemen in de directie van de onderneming.

Op 2 juli 1923 werd besloten om de naam van de onderneming te wijzigen in "N.V. J. & A. van der Schuyt's Stoombootrederij" en het aandelenkapitaal uit te breiden tot 1½ miljoen

gulden, waarvan geplaatst en volgestort één miljoen gulden. Als de scheepswerf en de rederij van van de Schuyt dan ook nog in financiële moeilijkheden belandt, schiet de familie Boele te hulp. Pieter Boele, de vader G.J., voerde al enige tijd naast zijn studie te Delft de reparatie werkzaamheden voor de firma van der Schuyt uit, en was in 1926, na het overlijden van zijn vader tevens onderdirecteur van BSM geworden. Tot directeuren werden benoemd de 30-jarige Willem Boudewijn Karel Verster en Marinus Willem Moerdijk . Pieter Cornelis, Maarten Pieter en Jan Pieter Boele worden commissaris. Bij het overlijden van Pieter Cornelis in 1926 vervult schoonzoon Willem Westerman, de man van Cor Boele, deze positie totdat de zoon van Pieter Cornelis, Pieter Boele deze over kan nemen. Jan Pieter Boele, schoonzoon van Abraham Johanneszoon, bleef jarenlang als commissaris en later als president-commissaris bij de onderneming betrokken.

Dit verklaard de band die Boele had met van der Schuyt en Papendrecht. Omdat G.J. nog een klein mannetje was en er over Papendrecht werd gesproken, dacht hij dat dit de werf van de familie Boele in Papendrecht was. Echter de directe familie van hem hadden wel een werf in Papendrecht, maar dit was niet de werf van der Schuyt en ze woonden in Alblasterdam. Wel schijnen ze vanuit Kampen de rivieren stroomafwaarts te zijn gegaan om in Alblasterdam neer te strijken en later in Slikkerveer en Bolnes. Vandaar ook dat het wapen van de Boeles uit Kampen het zelfde is als die van de familie Boele uit Ridderkerk. Door het schrijven van zijn biografie en het vinden van allerlei foto's en correspondentie, werd alles pas duidelijk voor G.J..

Het Noordereiland vormde een belangrijke schakel in het scheepvaartverkeer en was het domein van de binnenschippers. Ongeveer tegenover Tropicana, was één van de locaties van de bekende binnenvaartrederij Van der Schuyt, die beurdiensten op vele plaatsen in Nederland onderhield, in de jaren 20 nog deels met stoomschepen.

Aan de andere kant van het eiland, langs de Prins Hendrikkade lagen de raderboten van de Nederlandsche Stoomboot Reederij, die een geregelde dienst onderhield naar havens stroomopwaarts. Daar rook het naar kaneel, peper en tabak. Die was elders in de haven gelost uit zeeschepen en vervolgens per sleeperswagen naar het Noordereiland gebracht voor verder vervoer.

In 1924 is het aandelen kapitaal van de N.V. Stoombootrederij v/h J.& A. v/d Schuyt f 500.000,- In de komende paar jaar krijgt de rederij het financieel krap .

In het najaar van 1946 vond er een samenvoeging plaats van de N.V. Reederij Van der Schuyt en haar dochteronderneming N.V. Reederij Stanfries, waar Pieter Boele, de vader van G.J., commissaris was, met de N.V. Gebrs. van den Boom's Stoombootrederij. In 1948 werden deze drie beurtvaartondernemingen in één exploitatie verenigd en ondergebracht in de N.V. Reederij Van der Schuyt. Op 10 september 1948 werd de naam van de vennootschap gewijzigd in "Van der Schuyt-Van der Boom-Stanfries Reederij N.V. Zij gaan dan even later verder onder de naam SBS. In 1954 wordt SBS geïntegreerd in rederij van Swieten en in 1972 werd de vennootschap omgezet in een besloten vennootschap. Op 11 december 1978 werden de statuten van de vennootschap opnieuw vastgesteld en de naam gewijzigd in "Damco Transport Nederland B.V.". In 1988 kwamen de aandelen van de vennootschap in handen van de Koninklijke Nedlloyd Groep N.V. en bij acte van 11 juli 1988 werd de naam gewijzigd in "Nedlloyd Road Cargo B.V." Een deel van de binnenvaartsector van Nedlloyd wordt in 1999 onder de naam SBS overgedaan aan Doeksen Transport Groep en exploiteert onder naam SBS de veerdienst Maassluis – Rozenburg tot eind 2007, wanneer Connexxion met rederij Naco

deze dienst gaat exploiteren. Zo is nu ook de naam SBS dan uit het waterbeeld verdwenen.

ABRAHAM VAN DER SCHUYT JOHANNESZ

In 1903 Directeur van de N.V. Stoombootrederij v/h J. & A.v/d Schuyt samen met zijn neef Louis v/d Schuyt Abrz., geb: 1853 te Den Bosch, overl: 23-1-1922 te Rotterdam, z.v.

Johannes v/d Schuyt en Apollonia Catharina Bouman.

Hij trouwt 1e keer in 1884 te Rotterdam met Johanna van Kerkhoven, geb: 1857 te Rotterdam, overl: 24-11-1898 te Rotterdam, d.v. Johannes Adriaan van Kerkhoven en Klara Susanna Hahn.

Hij trouwt 2e keer op 30-1-1902 te Rotterdam met Sophia Elisabeth van Kerkhoven, geb: 1868 te Rotterdam, d.v. Johannes Adriaan v Kerkhoven en Klara Susanna Hahn. Kinderen geboren te Rotterdam:

3-3-1885 APOLLONIA CATHARINA VAN DER SCHUYT, overleden 23 november 1957 te Rotterdam, begraven te Ridderkerk, trouwt op 7-9-1911 te Ridderkerk met **JAN PIETER BOELE** (scheepsbouwer te Ridderkerk), z.v. Maarten Pieter Boele (scheepsbouwer te Ridderkerk) en Annigje Plonia den Ouden, overleden 19 juli 1960 te Ridderkerk.

Zij krijgen drie kinderen:

Annigje Plonia Johanna (Annie) Boele, geboren 1912, overleden 2000, trouwde met
Jan Leon Marie Joseph Lomans

Johan Boele, 1916 -1989, trouwde 1. met Cornelia Pas, 1922 – 2000,kinderen

Pauline Boele

Maarten Pieter Boele 1950 – 1979

Corine Boele

Liesbeth Boele

scheidde en trouwde 2. in 1972 met Weber, geen kinderen

Jan Boele, 1922 - 1951

7-10-1886 JOHANNES ADRIAAN VAN DER SCHUYT ABRZ (overl: 19-12-1919) trouwt in 21-5-1908 te Ridderkerk met **PIETERNEL WIJNANDINA BOELE**. Geb: 8-8-1887 te Ridderkerk d.v. Maarten Pieter Boele (scheepsbouwer te Ridderkerk) en Aagje Plonia den Ouden.



Riviergezicht richting Rotterdamachter Smit, begin 20^{ste} eeuw.

Dit haventje bestaat nu nog steeds en ligt achter twee nieuw gebouwde alleen staande vila's op het voormalig Smit Elektro terrein.

Grondlegger scheepswerf BOELE in Slikkerveer was PIETER BOELE in 1854.

Generatie 1.

PIETER BOELE, schipper en koopman, gedoopt te Alblasserdam op 7 oktober 1781 en overleden te Alblasserdam op 23 oktober 1827, zoon van ARIE ARIENS BOELE en ANTJE JANS MARCELIS, gehuwd 17 nov. 1816 met PLONIA SCHOUTEN, geboren in 1797 en overleden in 1870, dochter van CORNELIS SCHOUTEN en MARIA VAN DER GIESSEN.

Kinderen uit dit huwelijk:

- 01 **ANTJE BOELE**, geboren te Alblasserdam op 19 november 1783 en overleden te Alblasserdam 1783.
- 02 **PETRONELLA BOELE**, geboren te Alblasserdam op 25 september 1795 en overl. te Alblasserdam op 23 mei 1834.
- 03 **PAULUS BOELE**, geboren te Alblasserdam op 23 december 1787 en overl. te Alblasserdam op 11 november 1838.
- 04 **ARIE BOELE**, geboren te Alblasserdam op 25 april 1817 en overleden te Alblasserdam op 2 december 1817.
- 05 **CORNELIS BOELE**, geboren te Alblasserdam op 12 juli 1818, volgt 2a.
- 06 **ARIE BOELE**, geboren te Alblasserdam op 28 maart 1822 en overleden te Alblasserdam op 23 november 1822.
- 07 **ENGEL BOELE**, dood geboren zoon
- 08 **ENGEL ADRIANUS BOELE**, geboren te Alblasserdam op 8 oktober 1823, volgt 2b.
- 09 **PIETER BOELE**, scheepsbouwer, geboren te Alblasserdam 20 februari 1827, volgt 2c.

Generatie 2a.

CORNELIS BOELE, geboren te Alblasserdam op 12 juli 1818, overleden Alblasserdam 28 april 1870, zoon van PIETER BOELE en PLONIA SCHOUTEN, gehuwd te Alblasserdam op 15 oktober 1842 met JUDICH NEELTJE TAK, geboren te Alblasserdam op 12 november 1818, dochter van NICOLAAS TAK en MARIA CHRISTINA ROODNAT.

Kinderen uit dit huwelijk:

- PIETERNELLA MARIA BOELE**, 1844 - 1932
MARINUS CHRISTINUS BOELE 1844 -1923
APOLONIA BOELE 1846 -1904
CORNELIS BOELE, 1849 -1849
PIETER BOELE, geboren in 1850, generatie 3a.
NICOLAAS BOELE, 1852-1912
NEELTJE BOELE, 1854-1850
ARIE CORNELIS BOELE, 1856-1935
SUSANNA BOELE, 1858-1936
JANTJE ADRIANA BOELE, 1865-1954

Generatie 2b.

ENGEL ADRIANUS BOELE, geboren te Alblasserdam op 8 oktober 1823 en overleden te Alblasserdam op 5 december 1871, zoon van PIETER BOELE en PLONIA SCHOUTEN, gehuwd te Alblasserdam op 1 juni 1851 met ARIAANTJE SPRUIT, geboren te Alblasserdam op 4 oktober 1822 en overleden te Alblasserdam op 11 juli 1879.

Kinderen uit dit huwelijk:

- 01 **APOLONIA BOELE**, geboren 1851, overleden 1879
- 02 **JAN BOELE**, geboren 1853, overleden 1878
- 03 **PIETER BOELE**, geboren te Alblasserdam op 20 mei 1855, volgt 3b.
- 04 **AALTJE MARIA BOELE**, geboren 1875, overleden 1924
- 05 **ADRIAANTJE BOELE**, geboren 1858, overleden 1859
- 06 **ENGEL ADRIANUS BOELE**, geboren 1862, overleden 1864
- 07 **ADRIAANTJE BOELE**, geboren 1864, overleden 1864
- 08 **ADRIANA ENGELINA BOELE**, geboren 1868, overleden 1868



Pieter Boele
Geboren: 20 februari 1827
Overleden: 23 juli 1887

Generatie 2c.

PIETER BOELE, meestertimmerman, scheepsbouwer, geboren te Alblasserdam op 20 februari 1827 en overleden te Ridderkerk op 23 juli 1887, zoon van **PIETER BOELE** en **PLONIA SCHOUTEN**, gehuwd te Alblasserdam op 28 juli 1854 met **WIJNDINA ZWARTBOL**. Deze **PIETER** was de stichter van de scheepswerf Boele Slikkerveer.

Kinderen uit dit huwelijk:

- 01 **APOLONIA BOELE**, geboren te Ridderkerk op 13 november 1854, overl 29 juni 1931 te Ridderkerk, Slikkerveer.
- 02 **N.N. Boele**, doodgeboren zoon 30-12-1856
- 03 **MAARTEN PIETER BOELE**, geboren te Ridderkerk op 12 januari 1860, volgt 3c.
- 04 **PIETER CORNELIS BOELE**, geboren te Ridderkerk op 26 februari 1862, volgt 3d.
- 05 **JANNETJE BOELE**, geboren te Ridderkerk op 9 november 1864, volgt 3e.
- 06 **ALIDA JOHANNA BOELE**, geboren te Ridderkerk op 19 juni 1868, volgt 3f.

Generatie 3a.

PIETER BOELE, geboren te Alblasserdam in 1850 en overleden te Rockanje op 28 april 1931, zoon van CORNELIS BOELE en JUDICH NEELTJE TAK, 1e x gehuwd te Ridderkerk op 1 juli 1897 met MARGJE ZIJTHOF, geboren te Ridderkerk in 1863, dochter van JAN TEN ZIJTHOF en CHRISTIANA STEVENDINA SCHOLTEN. 2e x gehuwd met ELISABETH PAS.

Generatie 3b.

PIETER BOELE, scheepsbouwmeester, geboren te Alblasserdam op 20 mei 1855, zoon van ENGEL ADRIANUS BOELE en ARIAANTJE SPRUIT, gehuwd te Alblasserdam op 1 juni 1881 met MARIJGJE BAAN, geboren te Bleskensgraaf in 1860, dochter van BASTIAAN BAAN en GERRIGJE VAN VLIET. Naar Amerika geëmigreerd, South Riverside, Californië, met zijn gezin.

Kinderen uit dit huwelijk:

01 **ENGEL ADRIANUS BOELE**, geboren te Alblasserdam op 4 februari 1882 en overleden Alblasserdam op 19 maart 1882.

02 **ARIAANTJE BOELE**, geboren te Alblasserdam op 12 maart 1883.

03 **GERRIGJE BOELE**, geboren te Alblasserdam op 25 april 1884.

04 **APPLONIA AALTJE MARIA BOELE**, geboren te Alblasserdam op 21 november 1886.

Generatie 3c.

MAARTEN PIETER BOELE, scheepsbouwer, geboren te Ridderkerk op 12 januari 1860 en overleden 16 juli 1931 te Ridderkerk in 1930, zoon van PIETER BOELE en WIJNDINA ZWARTBOL, gehuwd te Ridderkerk op 22 november 1883 met ANNIGJE PLONIA DEN OUDEN, geboren te Ridderkerk op 6 januari 1860, overl. 1 juni 1911 te Ridderkerk, dochter van JAN DEN OUDEN en PIETERTJE POT. Samen met zijn broer PIETER CORNELIS nam die de leiding van scheepswerf Boele Slikkerveer over. In 1896 begonnen de broers een reparatiewerf in Bolnes, samen met den Ouden, die werkte voor de werf gebroeders Pot.

Kinderen uit dit huwelijk:

01 **WENDINA PIETJE BOELE**, geboren te Ridderkerk op 7 oktober 1884.

02 **JAN PIETER BOELE**, geboren te Ridderkerk op 3 december 1885. 4h

03 **PIETERNEL WIJNDINA BOELE**, geboren te Ridderkerk op 8 augustus 1887, volgt 4a.

04 **PIETER BOELE**, geboren te Ridderkerk op 24 oktober 1888, volgt 4b.

05 **APOLLONIA BOELE**, geboren te Ridderkerk op 29 februari 1892, volgt 4c.

Maarten Pieter Boele hertrouwde na het overlijden van Annigje Plonia op 18 mei 1912 te 's-Gravenhage met Hendrika Adriana Johanna Bazuine, geb.25 april 1886 ente Rijswijk, overl. 1934 te Wiesbaden, dochter van Karel Christiaan van Bazuine en Elizabeth van der Ende.

Kinderen uit dit huwelijk

01 Max Boele geboren 1913



Pieter Cornelis Boele en zijn vrouw Geertruida Anna Boele-van der Giessen

Generatie 3d.

PIETER CORNELIS BOELE, scheepsbouwer, geboren te Ridderkerk op 26 februari 1862 en overleden te Ridderkerk op 16 januari 1926, zoon van PIETER BOELE en WIJNDINA ZWARTBOL, gehuwd te Krimpen aan den IJssel op 12 september 1889 met GEERTRUIDA ANNA VAN DER GIESSEN, geboren te Krimpen aan den IJssel in 1868 en overleden te Wassenaar op 6 juni 1929, dochter van CORNELIS VAN DER GIESSEN en PETRONELLA MARIA OTTO. Samen met zijn broer MAARTEN PIETER nam die de leiding van scheepswerf Boele Slikkerveer over. In 1896 begonnen de broers een reparatiewerf in Bolnes.

Kinderen uit dit huwelijk:

01 **WENDINA BOELE**, geboren te Ridderkerk op 16-06-1891, generatie 4d.

02 **PETRONELLA MARIA BOELE**, geboren te Ridderkerk op 14-03-1893, generatie 4e.

03 **CORNELIA BOEIE**, geboren te Ridderkerk op 25-11-1894, generatie 4f.

04 **PIETER BOELE**, geboren te Ridderkerk op 31-07-1896, generatie 4g.

Generatie 3e.

JANNETJE BOELE, geboren te Ridderkerk op 9 november 1864, dochter van PIETER BOELE en WIJNDINA ZWARTBOL, gehuwd te Ridderkerk 10 september 1885 met ARIE NIJS DEN OUDEN, scheepsbouwer, directeur eigenaar van werf Pot te Slikkerveer, geboren te Ridderkerk op 14 oktober 1861, zoon van JAN DEN OUDEN (scheepsmaker (1856), scheepstimmerman, scheepsbouwmeester (1883-1885) en PIETJE POT.

Kinderen uit dit huwelijk:

01 **PIETERTJE WIJNDINA DEN OUDEN**, geboren te Ridderkerk op 22 juni 1886, gehuwd te Ridderkerk op 29 april 1909 met HENDRIK ADOLPH BURGERHOUT, geboren te Ridderkerk in 1887, zoon van HENDRIK ADOLPH BURGERHOUT en MARIA WILHELMINA MOLENAAR.

+ \

Generatie 3f.

ALIDA JOHANNA BOELE, geboren te Ridderkerk in 1868, overl. 14 januari 1921, dochter van PIETER BOELE en WIJNDINA ZWARTBOL, gehuwd te Ridderkerk op 12 september 1889 met JAN VAN DER GIESSEN, geboren te Krimpen aan den IJssel in 1860, overl. 24 april 1924 te Rotterdam, zoon van CORNELIS VAN DER GIESSEN en PETRONELLA MARIA OTTO.

Kinderen uit dit huwelijk:

01 **PIETER CORNELIS VAN DER GIESSEN**, geboren te Krimpen aan den IJssel in 1892, gehuwd te Ablasserdam op 25 augustus 1915 met MARIANNE SARA AMALIA HAASTERT, geboren te Ablasserdam op 11 oktober 1891, dochter van ADOLPH FRIEDRICH WILHELM RICHARD HAASTERT en MARTHA HAASTERT.

02 **PETRONELLA MARIA VAN DER GIESSEN**, geboren te Krimpen aan den IJssel in 1893,

Generatie 4a.

PIETERNEL WIJNDINA BOELE, geboren te Ridderkerk op 8 augustus 1887, dochter van MAARTEN PIETER BOELE en AAGJE PLONIA DEN OUDEN, gehuwd te Ridderkerk op 21 mei 1908 met JOHANNES ADRIANUS VAN DER SCHUIJT, geboren te Rotterdam in 1889, zoon van ABRAHAM VAN DER SCHUIJT en JOHANNA KERKHOVEN.

De Van der Schuyt- Van den Boom-Stanfries Rederij (SBS) is een van de weinige vroeg negentiende-eeuwse stoombootondernemingen die nog bestaan en misschien de enige, die nog actief is. Eind jaren veertig fuseerden de NV Stoomboot Rederij, &A. van der Schuyt, de Rederij Stanfries en de Stoomboot Rederij gebrs. Van den Boom tot SBS, waarmee een van de grootste binnenlandse lijnvaartondernemingen ontstond. Alle drie ondernemingen waren op hun beurt voor de fusie al niet de kleinste geweest. SBS, die toen al op de vrachtauto overschakelde, werd op zijn beurt overgenomen door de Amsterdamse binnenvaartredrij Van Swieten. In de jaren zestig ging het concern op in Nedlloyd. Na de opheffing van de laatste Van der Schuyt veren naar Flakkee, bleef over de exploitatie van de provinciale veerdienst Maassluis-Rozenburg (hier de inmiddels verkochte 'Den Hoorn' van deze dienst), die SBS nog steeds uitvoert. Nedlloyd verkocht SBS aan de Rotterdamse havenrondvaart Spido, oorspronkelijk eigendom van P. Smit jr. / Smit Internationale. Vervolgens kwam Spido in handen van Holland International, daarna in andere particuliere handen en sedert kort is Spido, inclusief SBS, eigendom van de Arnhemse Heijmen Shipping Company en de Doeksen Transport Group in Rotterdam.

Generatie 4b.

PIETER BOELE, geboren te Ridderkerk op 31 juli 1891, zoon van MAARTEN PIETER BOELE en AAGJE PLONIA DEN OUDEN. Wilhelmina Johanna Gravestein, geboren Slikkerveer 27 februari 1903, overleden 23 maart 2000.Boele uit IJsselmonde.

Kinderen uit dit huwelijk:

WILHELMINA JOHANNA BOELE (Wicky), , geboren Ridderkerk 5 maart 1933, overleden 23 april 1999, gehuwd met Gerrit Bovenhoff

Generatie 4c.

APOLLONIA BOELE, geboren te Ridderkerk in 1892, dochter van MAARTEN PIETER BOELE en AAGJE PLONIA DEN OUDEN, gehuwd te Ridderkerk op 22 juni 1912 met PIETER ADRIANUS BOS, geboren te Gorinchem in 1886, zoon van PIETER ADRIANUS BOS en ALBERTINE MARIA VERBRUGH.

Een jonge P.C. Boele, vader van 4 d,e,f,g,



Generatie 4d.

WENDINA BOELE, geboren te Ridderkerk op 16 juni 1891, dochter van PIETER CORNELIS BOELE en GEERTRUIDA ANNA VAN DER GIESSEN, gehuwd te Ridderkerk op 28 januari 1915 met OTTO POST VAN DER BURG, geboren te Rotterdam 1886, zoon van HENDRIK POST VAN DER BURG en HERMINA JACOBA ROOSEDAAL, scheidde van Otto en hertrouwde met zijn broer.

Generatie 4e.

PETRONELLA MARIA BOELE, geboren te Ridderkerk op 14 maart 1893, dochter van PIETER CORNELIS BOELE en GEERTRUIDA ANNA VAN DER GIESSEN, gehuwd te Ridderkerk op 12 april 1917 met HERMAN FOKKER, geboren te Batavia (Oost-Indië) in 1885, zoon van ANTHONIJ HERMAN GERARD FOKKER en SUSANNE ALIDA DER KINDEREN. Gescheiden en hertrouwd met de heer Wernink.

Generatie 4f.

CORNELIA BOELE, geboren te Ridderkerk op 25 november 1894, overleden 29 december 1991, dochter van PIETER CORNELIS BOELE en GEERTRUIDA ANNA VAN DER GIESSEN, gehuwd te Ridderkerk op 4 mei 1916 met WILLEM MAARTEN WESTERMAN, geboren te Kisaran in 1914, zoon van WILLEM WESTERMAN en ANNA JOSEPHINA FREDERIKA HERBERICH. Zij emigreerden naar de Verenigde Staten van Amerika, zij was toen al van hem gescheiden

Generatie 4g.

PIETER BOELE, geboren te Ridderkerk op 31 juli 1896, zoon van PIETER CORNELIS BOELE en GEERTRUIDA ANNA VAN DER GIESSEN, gehuwd in april 1926 te Hendrik Ido Ambacht met JOHANNA WILHELMINA

GEERTRUIDA RIJSDIJK, geboren te Ablasserdam 26 juli 1896, dochter van FRANK RIJSDIJK en JANNETJE LOUREN

Kinderen uit dit huwelijk:

01 **PIETER CORNELIS BOELE**, geboren te Ridderkerk op 10 juni 1927, zoon van PIETER BOELE en JOHANNA WILHELMINA GEERTRUIDA BOELE

02 **GEERT JAN BOELE**, geboren te Ridderkerk op 13 juli 1929, zoon van PIETER BOELE en JOHANNA WILHELMINA GEERTRUIDA RIJSDIJK, gehuwd te 's-Gravenhage op 9 juni 1956 met Johanna Elisabeth Eschauzier, dochter van George Eschauzier en baronesse Anna Maria Mackay

Generatie 4h

JAN PIETER BOELE, geboren te Ridderkerk 3 december 1885, zoon van MAARTEN PIETER BOELE EN AAGJE (ANNIGJE) PLONIA BOELE, gehuwd 7 september 1911 te Ridderkerk met APOLLONIA CATHARINA VAN DER SCHUYT, geboren te Rotterdam 3 maart 1885, dochter van ABRAHAM VAN DER SCHUYT en JOHANNA KERKHOVEN.

Enkele hoogtepunten van de werf Boele:

In ongeveer 1852 werd de werf Boele Slikkerveer gestart door PIETER BOELE.

In 1887 overleed PIETER BOELE en het bedrijf in Slikkerveer werd voortgezet door zijn beide zoons MAARTEN PIETER en PIETER CORNELIS. In 1896 besloten de broers om in Bolnes een reparatiewerf te starten. Om het risico te spreiden deden ze dit samen met de directeur-eigenaar van Gebroeders Pot te Bolnes, dit was hun zwager ARIE NIJS DEN OUDEN. De naam van de nieuwe werf werd fa. Boele en Pot.

In 1916 trok ARIE NIJS DEN OUDEN zich terug als firmant. De broers BOELE achtten het daarom raadzaam om de nieuwe werf in Bolnes en de oude werf in Slikkerveer onder één noemer te brengen: Boele's Scheepswerven en Machinefabriek N.V.

In 1919 werd de werf getroffen door een grote brand, de houten helling ging in vlammen op. Oorzaak van de brand: een gloeiend hete bout was in krullen en houtafval gevallen. Het in aanbouw zijnde schip liep grote schade op.

In 1962 werd een plaquette onthuld ter gelegenheid van het bouwen van het 1000ste nieuwbouwschip "HOLLANDS DREEF" bij Boele Bolnes.

In 1979 werd het 125 jarig bestaan gevierd van de scheepswerf en machinefabriek Boele Bolnes. De heer B.L. DE WEERDT (personeelslid met de meeste dienstjaren) bood namens het personeel een glaspaneel aan. Het verbeeldt het klipperfregat Willemina, het eerst nieuwbouwschip van de werf uit 1857.



Tewaterlating in 1953 van de Prins Willem van Oranje.
(het model stond eerst op de werf en nu op de Ringdijk 454)

De ouders van G.J. gingen mei 1953 mee op de maiden trip van de Willem van Oranje. De trip werd door A. Veder, de eigenaar van de Oranje Lijn, georganiseerd. Ze deden de oostkust van Amerika, met o.a. New York aan. Van deze reis hebben ze enorm genoten. Zijn moeder beschreef in vele brieven alles tot in detail. Het deed hen veel goed na de zware tijd die achter hen lag.

Dat zelfde jaar gingen ze ook naar Canada, Toronto, om er met een arts te spreken die hen in Nederland was aangeraden. De gezondheid van zijn vader liet te wensen over en ze hoopten dat deze arts wellicht iets meer voor hem zou kunnen betekenen.

G.J. herinnert zich verder niet of zijn vader een bepaalde behandeling of medicatie kreeg daarna. Wel dat hij zichtbaar de komende paar jaar achteruit ging.



Het m.s. Prins Casimir van de Oranjelij is juist gehalveerd. Het tusschen te voegen deel ligt al gereed naast het schip. eenvolgens enige in de scheepdelingen verricht.

1960 verlenging van Prins Casimir van de Oranjelij.

Boele Bolnes had als specialiteit het verlengen van schepen. Zowel zeevaart als binnenvaart schepen werden er min of meer aan de lopende band in tweeën gesneden en vervolgens verlengd.

De Oranje Lijn was eigenlijk vaste klant bij Boele Bolnes, netzoals N.I.S.H.M., K.P.M., K.N.S.M., S.H.V., Nievelt Goudriaan, Volker, van Ommeren, Hollandse Stoombootmaatschappij, H.A.M., Heerema. De schepen werden er veelvuldig gedokt en gerepareerd. Eén nieuw gebouwd schip te weten de "Prins Willem van Oranje", werd enige jaren geleden tot het mooiste Nederlandse koopvaardij schip aller tijden uitgeroepen. Van de zogenaamde Ocean-Lakers, zoals de "Prins Casimir", heeft de Oranje Lijn er totaal 10 in de vaart gehad. Ze waren van het Merwede type, afgeleid van het Noorse Frederikstad type stoomschepen.

Ze waren speciaal gebouwd voor de vaart naar de Amerikaanse / Canadese Grote Meren, die eigenlijk als binnen zeeën beschouwd mogen worden. Een zee met zoet water. Om er te komen moest gebruik gemaakt worden van het Welland Ship Canal waar maar kleine sluisen in zaten. Er moest namelijk nogal wat niveau verschil overbrugd worden.

De maximale maten om door die sluisen te kunnen komen werden dan ook benut. De Ocean-Lakers hadden als afmetingen allemaal ruim 78,50 m, een breedte van 12,80 / 12,90 m. en een holte van bijna 8,30 m. Gedurende het winterseizoen als de Great Lakes vanwege ijsgang niet bevaarbaar zijn, werden deze schepen ingezet om aan de citrusvaart vanuit de Middellandse Zee deel te nemen. Ze hadden dan ook een sterke ruimventilatie. Ook een wintercharter voor een andere rederij werd vaak uitgevoerd.

Toen in het vaarseizoen 1959 de nieuw aangelegde St Lawrence Seaway open ging, konden ineens veel grotere schepen op de Great Lakes komen. Dit was voor de Oranje Lijn, (en veel van hun concurrenten), het sein om bestaande schepen te verlengen.

EEN VERLENGINGSPUZZEL

Als je over verlengingen van grote zeeschepen uitweidt dan zijn de verlengde binnenschepen met hun eenvoudiger constructie en mindere zwaarte niet meer zo interessant. Toch kwam Boele in oktober 1963 daarmee voor een lastige opgave te staan, toen vier identieke onderlossers van de Hollandsche Aanneming Maatschappij (H.A.M.) moesten worden verlengd met ruim 2,8 meter elk.

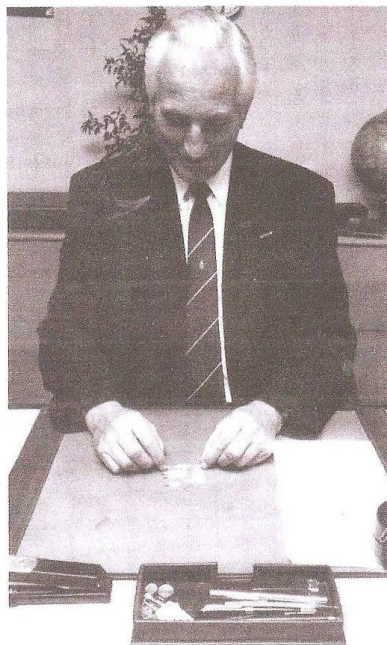
Voor de hand ligt om dan alvast vier middensecties te maken en te zijner tijd de beproefde, chirurgische methode te volgen. Maar, plotseling wilde de H.A.M. de bakken vóór het jaareinde afgeleverd hebben in verband met een groot baggerkarwei. Dat was me wat. De zaak werd nog verergerd doordat het bestelde materiaal te laat geleverd werd. Wat nou? Het leidde tot hevig piekeren. De grootste piekeraar was bedrijfsleider Ger de Jong, die zich suf prakkizeerde om een tweede Ei van Columbus te kunnen baren. Thuis, aan tafel, puzzelde hij met hele, halve en nog kleinere stukjes lucifer hoe hij het bouwen van vier secties van 2,8 meter kon vermijden om daarvoor één sectie van $4 \times 2,8 = 11,2$ meter in de plaats te stellen. En waarachtig, het Columbus-ef werd gebaard. Het kon gebaard worden omdat de bakken maar bakken waren en derhalve een zelfde voor- en achterschip hadden en een recht, horizontaal middenschip.

Het ging aldus:

De bakken werden op verschillende plaatsen, steeds 2,8 meter opschuivend, doorgesneden zoals de verticale streepjes op de tekeningetjes aangeven.

Deel "b" werd aan A gekoppeld, waardoor bak A 2,8 meter langer werd. Zo ging deel "c" aan bak B en deel "d" aan bak C. Ziezo, drie bakken waren verlengd. Het eind van het liedje was, dat de stukken "a" en D overschoten. Wel-aan, het inmiddels gebouwde tussstuk van 11,2 meter werd tussen de stukken "a" en D gepoot en daarmee was de vierde bak verlengd. Ze werden vóór Kerstmis afgeleverd.

Tja, je moet er maar opkomen!
(zie de tekeningen op de volgende pagina).



Ger de Jong puzzelt met luciferhoutjes een ei van Columbus. G.J. vindt Ger de Jong geniaal, iedere keer weer kregen hij en zijn medewerkers het voor elkaar om de moeilijkste opdrachten te kunnen verwezenlijken. Echt iedere klus kon door hen geklaard worden.



De "Anna", fregat gebouwd in 1859

Hieronder enkele stellingen die G.J. hier en daar opschreef:

Why a ship is called she?

A Ship is called she because there is always a great deal of bustle around her; there is usually a gang of man about. She has a waist and stays; it takes a good lot of paint to keep her good looking. It is not the initial expense that breaks you, it is the upkeep; she can be all decked out; it takes an experienced man to handle her correctly; and without a man at the helm she is absolutely uncontrollable. She shows her topsides, hides the bottom, and, when coming into port, always leads for the boys!

“Het leven zonder zorgen zou niet beter zijn. We zouden niet weten wat geluk is.”

“Ik kan goed alleen zijn, mijn eigen mast zeil ik zelf overboord.”

“Wij letten vooral op de veranderingen en de gebeurtenissen binnen ons, niet naar de jaren, wat ook het passieve van de teleurstelling van het afgelopen jaar moge zijn, we zullen altijd hopen op het actieve van het nieuwe jaar in deze tijd.

We houden ons bezig met de verandering en gebeurtenissen binnen ons, niet met de jaren. Toch wensen we elkaar het beste voor het nieuwe jaar.”

Dikwijls keert de tijd ten langen besten,
Door zijn verandering de zaak toch ten besten.

Het drinken leert de mens het eerst,
Veel later pas het eten,
D'rom zal de mens van rappen geest,
Het drinken niet vergeten!

Das Schönste im Leben,
Was Gott kann geben,
Ein zufriedenes Heim,
Und d'rin Glücklich sein.

De wijze leert door de ervaring van anderen,
de domme leert van de ervaring van anderen.
De wijze hoort,
de niet wijze neemt het woord.

Ik ben de baas in huis,
Wat mijn vrouw zegt gebeurt!

Een donderslag in het dorre hout,
Geeft een voorjaar guur en koud.

Een zuider sneeuw geeft een noorder wind

Koude en nat,
groeit er altijd wat.
Maar droog en schraal,
blijft alles kaal.

Een droge maart,
is goud waard,
Als het dan in april,
maar regenen wil.

Een koekoekroep ter helft van maart,
is voor de boer een daalder waard.

Wie later wil bevelen,
moet leren gehoorzamen.

't Water doet de planten rotten,
wie het drinkt zijn de sotten.

Wijn in de kan, verstand in de man,
Wijn in de man, verstand in de kan.

Borgen is geen kwijtschelden,
en wat men dronken doet,
moet men nuchter ontgelden.

Het waren te wensen,
dat alle mensen,
hun erg en gebreken,
wat beter bekeken,
dan zouden zij het praten,
over anderen wel laten.

Wees broeders,
maar houdt de rekening bij.

Rule of the road (at sea) for sailing vessels:

- a. Am I sailing free and fair, of craft close hauled I must beware
- b. Am I close hauled on the port, to starboard tack give way I ought
- c. Two trim built vessels sailing free, with wind on different sides I see, She with the wind a port gives way, because it is the rule of day.
- d. On the same tack if two run near, She to the wind ward must keep clear.
- e. And he who has the wind a baft, must give the way to other craft..

Rules of the road (at sea) for steamships (motorships):

When both side lights you see ahead,
port your helm and show your red.

Green to green or red to red
perfect safety, go ahead
If to your starboard red appear,
it is your duty to keep clear.
To act as judgment says is proper,
to port or starboard, back or stop her.
But when upon your port is seen,
a steamer's starboard light of green,
there is not so much for you to do,
for green of port keeps clear of you.
Both in safety and in doubt,
always keep a good look out.
In danger with no room to turn,
Ease her! Stop her! Go a stern.

Een goed huwelijk zoals men zegt, is het van jaar tot jaar louteren van het intellect en hart.

Geluk is stil en verborgen, zo bloeit het het best.

Vergeet de taal der tekenen niet!

Het belangrijkste en meest wijze deel van de taal die de wereld sprak en die alle mensen met hun hart konden verstaan, heette liefde.

Hieronder enkele uitspraken van G.J.:

“Ik ga vanavond vroeg te kooi!”

Die dame heeft een mooie “popo” en “boeza”

“Oh kom er eens kijk”, Sinterklaasliedje

“De sleutel ligt in het stuurboord laatje van het dressoir in de slaapkamer!

Vanuit zijn stoel: “Kijk eens aan bakboord daar staat nog een volle fles!”

“Zie, zo”, zei de Franse graaf sprakeloos van wode met een IJslands accent, en hij bedoelde schaar!

Bonbon Caramel
Eskimo Chocolate

MIETERS, dat is gewoon mieters!

Hannie reed in een heerlijke “Volksauto” (i.p.v. Volkswagen), Jos de chauffeur in de Geupot (Peugôt)!

Ja dat klopt, je hebt “tegelijk”.

“Inbreker, tandraker”, tegen een kind dat iets ondeugends doet!



Tegen de honden: “Ga leggen”, dan krijg je een koekje! Dat zet meer kracht achter wat je van de honden wilt dat ze gaan doen, dan “ga liggen”.

“Hatsjiekiedee, qui latstie qui datch”, en dan maakt hij zijn speciale beweging met zijn lichaam.

“Whoopsi Daddy takes a walki, a walki with a little talki”, ook weer met die special beweging van hem.

“Snoepertje”, dit zei G.J. vooral tegen zijn Hannie en “Little Obama” tegen kleinzoon Quincy.

“Môge”, i.p.v. goede morgen!

Heb je “voer” voor vanavond? Anders heb ik nog wel iets in de ijskast liggen.

Ravel, Moergestel, etc , uitsprekend met het verkeerd leggen van de klemtoon!

Ravel=Ravul, Moergestel=Moergustel

“Gigi l’morosso”, gezongen door Dalida, dan doet G.J. net als of zij over hem zingt!!

Er werd geskied, niet in Arosa, maar in Arosalem, vanwege de vele orthodoxe joden die er dan ook verbleven.

“Eet nu even je “soep” op”, waarbij het niet uitmaakte wat je op je bord had liggen.

G.J. vindt, dat als er reden is een feestje te geven, dan moet je dat geven. G.J. houdt ook erg van dansen. Daarnaast liet hij vroeger bij hem thuis of op een feestelijke gelegenheid in de kantine van Boele, graag een goochelaar komen. Zo kreeg hij voor zijn 80^{ste} verjaardag een optreden van een goochelaar van zijn kinderen.

Deze hieronder is van Hannie, G.J. zijn lieve vrouw:



Monday child fair of face,
Tuesday child is full of grace,
Wednesday child is full of Woe,
Thursday child has far to go,
Friday child is loving and giving,
Saturday child works hard for a living,
But the child that is born on the Sabbath day,
Is bonny and blithe, and good and gay.

OUDEREN

Ouderen zijn niets meer waard?
Hoeze? Wij zijn een goudmijn!
Wij hebben zilver in onze haren,"Goud in onze tanden,
Gas in onze darmen,
Stenen in onze nieren,
Lood i onze schoenen,
staal in onze heupen,
en soms plastic in onze knieen.
Vol van dure medicijnen
lijken wij wel op een goudmeijn.
Een land met zoveel mineralen
zal het jaar 3000 wel halen.
Daarom gaan wij fier door het leven,
nemen kritiek op als een spons,
want door bovenstaande rijkdom,
drijft de economie op ons!

G.J. zijn lijflied:

DE FLES

De fles speelde een grote rol
in heel mijn droef bestaan,
omdat ik nooit geen liefde kreeg
ben 'k aan de fles gegaan
Jij trouwe vriend, jij schonk sindsdien
mij menig levensles.
Ik heb gelachen en geweend
bij jou, m'n trouwe fles.
Mocht ik door de drank bezwijken
Mocht ik naar de donder gaan
Laat dan op mijn grafsteen prijken:
Hij kon niet meer op z'n benen staan!
Mocht ik door de drank bezwijken
Mocht ik naar de donder gaan
Laat dan op m'n grafsteen prijken:
Hij kon niet meer op z'n benen staan!

En als ik afgemonsterd was
dan was mijn eerste gang
het meisje waar ik veel van hield
m'n hele leven lang

en als een ander naar haar keek
dan flikkerde mijn mes
dan werd ik om m'n neus wat bleek
en greep weer naar de fles.

Mocht ik door de drank bezwijken
Mocht ik naar de donder gaan
Laat dan op mijn grafsteen prijken:
Hij kon niet meer op z'n benen staan!
Mocht ik door de drank bezwijken
Mocht ik naar de donder gaan
Laat dan op m'n grafsteen prijken:
Hij kon niet meer op z'n benen staan!

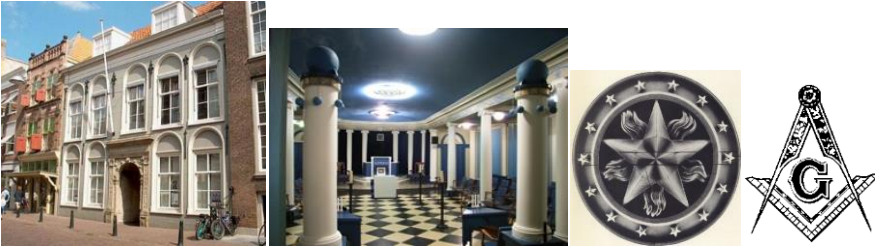
En mocht ik 's nachts op de Oceaan
wanneer de stormwind brult
bezopen op de voorplecht staan
de fles nog half gevuld
en seint dan onze marconist
het noodsein SOS
dan gaat mijn laatste groet aan wal
gestoken (hik) in een fles

Mocht ik door de drank bezwijken
Mocht ik naar de donder gaan
Laat dan op mijn grafsteen prijken:
Hij kon niet meer op z'n benen staan!
Mocht ik door de drank bezwijken
Mocht ik naar de donder gaan
Laat dan op m'n grafsteen prijken:
Hij kon niet meer op z'n benen staan!

Tekst: E. Paoli; bewerking: Jean Kraft; muziek: de Koning, 1970



Begin jaren zestig werd G.J. gevraagd toe te treden bij de Vrijmetselaars “La Flamboyante” te Dordrecht. Een paar jaar later besloot G.J. weer uit te treden, omdat ze voor hem geheel niet voldeden aan de verwachtingen die hij van hen had.



Hieronder een lezing die G.J. Boele hield voor de Vrijmetselaars

Achtbare Meester, waarde Broeders,

Toen mij werd verzocht een bouwstuk op te leveren heb ik wel even achter mijn oren gekrabbd, waar haal ik de tijd vandaan om nog een maçoniek onderwerp te bestuderen. Ik heb dan ook een onderwerp gezocht dat veel met mijn dagelijks werk te maken heeft en waar ik graag mijn mening en gevoelens over wil uitspreken. In alle bescheidenheid zou ik daarom willen zeggen hoe ik mijn vrijmetselarij in de praktijk tracht te beleven.

Ik wil het gaan hebben over de “Menselijke factoren in het bedrijfsleven”, me daarbij zeer goed realiserend dat ik door mijn jeugd niet die ervaring heb op dit gebied die anderen in het bedrijfsleven ongetwijfeld zullen hebben, en me zover mogelijk van het politieke vlak houdend om aan ons allen bekende redenen.

Het is de laatste jaren in de kringen waartoe de leidende personen uit de industriële wereld behoren wel zeer duidelijk geworden, dat het niet mogelijk is om plannen te maken en opdrachten te laten uitvoeren, die alleen gebaseerd zijn op de technische en administratieve eisen die aan het eigenlijke werk gesteld worden.

Deze plannen en instructies moeten zodanig gevormd worden, dat niet alleen een eerste klas product, maar ook het hoogste rendement van het kader, dat ze hanteert en ten uitvoer legt, verkregen wordt. Met andere woorden, de leiding van een bedrijf moet niet alleen het oog gericht houden op het zuiver zakelijke doel van het bedrijf, ze moet tevens zorgen dat alle leden van haar personeel op de meest plezierige en effectieve manier samenwerken.

Wat ervaart de leiding van een bedrijf hierbij en wat moeten de naaste medewerkers en medeverantwoordelijken hieromtrent evenzeer weten.

Als we het vertrouwen eens bekijken dan ziet men, dat een mens wel zijn dokter of advocaat vertrouwt, maar dat men in bedrijfsaangelegenheden van sociale aard, of wanneer het gaat om de ene mens ten opzichte van de ander, de mens gevoelt dat hij zelf ook een mening heeft. Hierin ligt dan ook de reden dat de mensen in het bedrijf een uitspraak of handelswijze van zijn leiders niet zo voetstoots aanvaarden.

Sedert de laatste wereldoorlog is zo sterk de nadruk gelegd op de sociale voorziening, dat het

gevaar helemaal niet denkbeeldig is dat men zo ongemerkt vervalt in overschatting en overdrijving van deze materie.

In een werkelijk goede organisatie gevoelt men ook behoefte aan heel andere dingen. Ik wil de verstandig geleide sociale voorziening als hoogst nuttig en nodig in haar waarde laten, maar op een paar andere factoren wijzen.

Een aan U allen bekende vergelijking toont aan dat:

het volledige personeel x het bedrijfsapparaat x de menselijke factor gelijk is aan productie, dit bestaande uit kwantiteit en kwaliteit.

Kwantiteit wordt in vergaande mate gepland en gecontroleerd door de bedrijfsleiding, maar tenslotte bereikt door de prestatie van arbeiders.

Kwaliteit hangt af van de vakbekwaamheid van leiding en uitvoerders tezamen, alsmede van het bedrijfsapparaat dat de leiding beschikbaar stelt.

Hiermede toon ik slechts aan, dat de leiding van het bedrijf het leeuwendeel van beide componenten der productie voor haar rekening en verantwoording behoort te nemen.

De productie wordt echter sterk beïnvloed door:

- a. het individuele gedrag van de werknemer
- b. het gedrag als de werknemer als groep
- c. de vakbekwaamheid der werknemer

Gezien het bovenstaande komt het mij voor, dat twee dingen van primair belang zijn, wil men een zogenaamde “goede” interne fabrieksorganisatie nastreven.

1. Taak bedrijfsleiding (technische):

Eersterangs technische hulp te allen tijde met volledige bereidheid en belangstelling geboden door elk leidinggevend lid aan elke willekeurige werknemer, teneinde hem over zijn moeilijkheden heen te helpen.

2. Taak bedrijfsleiding (sociaal gezien):

Belangstelling voor elke werknemer, onder meer tot uiting komend in bereidheid om op reële wijze steun te zijn bij zijn persoonlijke moeilijkheden.

3. Hechte en oprechte samenwerking als gevolg van een wederzijds respect tussen meerderen en minderen, ouderen en jongeren in de gehele organisatie.

4. Waardering.

De arbeidsverhouding wordt vaak verbroken niet omdat het loon te laag zou zijn, of het werk niet meer bevalt, maar omdat de werknemer door te weinig waardering wordt gekrenkt in zijn menselijke waardigheid. De waardering wordt voornamelijk geïnspireerd door de omgangsvorm, maar bovenal door Fair Play van de zijde der leiders, hiermee introduceert men ook mede de voldoening in het verrichten van iemands werk.

Vanzelfsprekend is niet iedereen gevoelig voor alle genoemde sentimenten en/of eigenschappen. Niet elk werk is nu eenmaal geschikt om de uitvoerder ervan met enthousiasme te laden, veel soort werk geeft niet de indruk creatief te zijn, maar het moet wel heel raar gesteld zijn met het individu die bewust en met inzicht streeft naar het induceren van deze gevoelens, er niet in zou slagen enkele van deze reacties op te wekken.

De taken zoals ik hiervoor heb om schreven zijn zeker niet eenvoudig en eisen veel van de leidinggevende functionarissen. We moeten hierbij denken, dat, wanneer de verbeeldingskracht en de wil elk een andere kant uit wil gaan, deze voor de leiders gestelde taken een obsessie kan worden.

Wat moeten de leiders doen om succes te hebben?

Volgens mij is het dat wij in eerste instantie de gedachte van de mislukking in onszelf demonstratief moeten veranderen in de gedachte dat het wel zal lukken. Daarna moet de energie van de wil er achter gezet worden.

Als zij, die verantwoordelijke posten bekleden in de industrie, van hoog tot laag doordrongen zijn van het belang om onze geest te voeden met heldere positieve en op een bepaald doel gerichte gedachte, dan bereiken we het doel, vooropgesteld dat het binnen redelijke grenzen ligt.

Ik wil nu even verder gaan met enkele gevoelswaarden. Zojuist heb ik gesproken over verantwoordelijkheid. Het is ons opgevallen dat sinds de laatste wereldoorlog er overal een tekort aan verantwoordelijkheidsbesef wordt gevoeld, en dat dit wordt gezien als één der voornaamste oorzaken voor de talloze dingen die in onze bedrijven nog verkeerd gaan. Ieder kaderlid moet zich bewust zijn van zijn verantwoordelijkheid en als ik er hierbij vanuit ga dat de leiding deze verantwoordelijkheid beseft, dan is het vanzelfsprekend dat bij hem de vraag rijst hoe kan ik helpen dit gevoel voor verantwoordelijkheid bij mijn mensen aan te wakkeren en sterk te maken. Als we het begrip verantwoordelijkheid nader bekijken, dan zien we hoe het gevoel voor verantwoordelijkheid voortspruit uit het vertrouwen dat de persoon die de opdracht gaf, gesteld heeft in degene die een bepaalde taak moet volbrengen.

Als kind kreeg je al verantwoordelijkheid als je ouders je iets vroegen te doen, bijvoorbeeld op het huis te passen wanneer ze weg waren. Het kon dan zijn dat je veel liever met je vriendjes ging spelen, maar je wilde het vertrouwen van je ouders niet schenden en bleef je thuis. Je voelde dus verantwoording. Precies zo ligt het in het bedrijfsleven. Daar is natuurlijk niet de gevoelsband tussen ouders en kinderen, maar daar worden mensen in het volle arbeidzame leven bij voortdurend voor taken gesteld, die een grote mate verantwoordelijkheid vragen van de opdrachtgevers en uitvoerders.

Nu steekt in ieder mens veel goeds, maar ook wel een stukje kwaads. Ondanks dat moeten wij bewust zijn het niet zo uit te leggen dat men zijn medewerkers wel vertrouwen moet, maar dan toch met wantrouwen op de achtergrond. Dit is niet juist, afgezien van het feit dat de mensen dit onmiddellijk zouden doorzien. Hoe moet het vertrouwen dat van de leiding uitgaat dan wel geformuleerd worden.

Zij moeten vewertrouwen, maar met beleid en met verstand zoveel mogelijk gebruikmakend van hun ervaring met de mensen; met andere woorden zoveel mogelijk rekeninghoudend mDoor zulk vertrouwen te laten blijken richten wij ons direct tot het verantwoordelijkheidsgevoel van onze mensen. Wij moeten in deze zeer goed opletten een vertrouwenswekkend en in alle opzichten goed voorbeeld geven. Dit stimuleert het verantwoordelijkheidsbesef bij diegene die aan onze leiding zijn toevertrouwd. Ik geloof ook dat het begrip verantwoordelijkheid nauw verbonden is met het begrip eigen.

In het gezin is er die verantwoordelijkheid van de ouders ten opzichte van elkaar en de kinderen. Hoe zuinig is een jongen op zijn nieuwe fiets en op het bedrijf, hoe onverschillig

kan hij dikwijls staan tegenover zijn machine of het gereedschap. De beste baas of werkman is dan ook meestal diegene die het bedrijf als eigen gevoelt; hij moet net zo zijn tegenover zijn machine als tegenover zijn fiets. Het is van groot belang dat wij de mensen dat bijbrengen. Goed geleid in deze opvatting zal de man gelukkig zijn; het werk zal erdoor veerbeteren en de verantwoordelijkheid groeit vanzelf.

De leiding verwacht verder van de mensen ook een ruime mate van initiatief. Initiatief is het oorspronkelijk vermogen in een mens om door een intelligente denkwijze of daad tot een bepaalde gewenste doelstelling te komen.

In een gegeven situatie voelt hij aan wat er gedaan moet worden. Hij gaat voor zichzelf een plan opstellen en gaat dit verder doordenken, waarna hij het of uitvoert of met zijn meerderen bespreekt. Dit initiatief kan alleen ontplooid worden en resultaat hebben indien er een goede "team geest" heerst bij de mensen die hierbij betrokken zijn. Team geest houdt in dat de samenwerking in de groep vanzelfsprekendheid is, terwijl elk der leden oprechte belangstelling heeft, niet alleen voor het gemeenschappelijke werk, maar ook dat zijn medespelers welslagen en tot zijn recht komen.

Wij kennen de voorbeelden van de eenling initiatiefnemer, die juist soms onder de moeilijkste omstandigheden tegen de stroom des levens opgroeide.

Het vermogen tot initiatief is bij veel meer mensen latent aanwezig dan dat zijzelf denken; het kan daarom ontwikkeld worden of gedood worden. (voorbeeld Boele en Gebr. Pot).

Hoe moet nu het initiatief aangewend worden en hoe moet men het leiden, zodat het geen naast elkaar werken wordt, omdat ieder zo graag "initiatief" wil ontplooiën en aanwenden. Dit hangt zeer in sterke mate van de leiding af, zij geeft een raam waarin gewerkt kan worden en wat verdeeld kan worden door bedrijfsleiders, bazen etc., totdat ieder of in groepsverband weet in welk raam hij kan denken en handelen. Maar elk raam moet eerst door de leiders besproken worden. Komt er dan iemand bij de leider met een idee dat goed gebruikt kan worden, dan moet dit direct worden uitgevoerd en de betreffende man moet hierover erkenning krijgen voor zijn inzicht. Voor deze initiatiefnemers moet er dan ook altijd in een bedrijf promotiekansen zijn. Er is daarvoor in de meeste bedrijven weinig kans. Tussen baas of voorman is het grote gat; promotiegat tot werkman. Heeft een werkman niet alle duizend poten die een "baas-zijn" vereist, dan blijft hij met een pluim op zijn hoed werkman.

Ik blijf altijd aandringen, dat, wil men het initiatief van de mensen bevorderen er ook aan promotiemogelijkheden gedacht moet worden. In ons bedrijf is men daar enige jaren geleden mee begonnen; hier geldt echter ook dat het zo rechtvaardig mogelijk en zo kritisch mogelijk moet gebeuren. Het werk van ieder moet verder, wil men initiatieven verwachten, zinvol zijn en een zo duidelijk mogelijk doel hebben, dat boven het onmiddellijk materiële ligt.

Het menselijke karakter; de mens is inmiddels belangrijker geworden dan de machine, het is daarom niet langer voldoende om als leiders alleen op de outillage van het bedrijf te letten en dat die outillage bemand wordt. Ook van de bazen wordt niet uitsluitend meer verwacht dat zij hun vak verstaan, maar hij moet daarnaast een grote mensenkennis bezitten en dit tot uiting brengen in de manier waarop zij hun mensen benaderen. De benadering moet meer als een vraag gesteld worden dan als een order. De vraag moet zo ingekleed worden dat de man ook meer begrijpt van het waarom. Men moet er echter wel voor zorgen dat het niet een smeken wordt; de manier van vragen moet altijd geschieden onder handhaving van de al eerder genoemde rechtvaardige en strenge discipline. De gevraagde zal uw vriendschappelijke toon

op prijs stellen, het zal zijn zelfvertrouwen verhogen. Het zal het voor hem gemakkelijker maken opgewekt aan het verzoek te voldoen. Instructies, gesteld in de vorm van een vraag, zullen met welwillendheid en belangstelling voor het werk worden opgevolgd.

Ook het bevorderen van de verhoudingen tussen het personeel onderling en ten opzichte van de leiding is de taak van de leiding. Hoe de regeling in een bedrijf is met betrekking tot de behandeling van personeelsproblemen, het komt steeds weer neer op de naam die de orders uitdeelt en het toezicht daarop houdt, de stemming op een bedrijf goed te houden. De topleiders hebben niet direct de mogelijkheid om de werkmensen voldoening te geven in hun dagelijkse werk, wel de eigen baas, deze kan het werk voor zijn ondergeschikten interessant maken; hier volgt dus zeer goed uit, dat geen enkele baas zich kan onttrekken aan de verantwoordelijkheid die hij draagt ten opzichte van het kweken van de juiste verhoudingen. De werknemer wenst door zijn meerdere of baas juist zo te worden behandeld als hij dat zelf zou willen in de positie van de ander. Wanneer de baas begrip verwacht dan hebben de werknemers recht op hetzelfde begrip. Het gebeurt wel dat de chef van de baas erg lastig is en dat de baas dan probeert eventuele fouten te verdoezelen door ze af te schuiven op zijn minderen. Dit is natuurlijk een kwalijke zaak, het werk op zichzelf zal hierdoor verslechteren, en de stemming wordt slechter en dit heeft weer zijn invloed op de chef.

De taak van een baas vraagt naar een man, die de resultaten kan verkrijgen door tezamen met zijn mensen te werken. We hebben al gezien dat de functie van baas zeer belangrijk is, maar niet eenvoudig. Hij is degene die rechtstreeks met de werknemers te doen heeft, de gehele dag – met vele verschillende karakters.; hij is daarbij verkoper, hij moet de mensen de bekendheid verkopen van de richtlijnen, werkwijzen, plannen en uiteindelijke doelstelling der onderneming. (van het bedrijf). Het blijkt dan dat het veelal moeilijker is ideeën te verkopen dan concreter producten. Wil de baas zijn verkoopstaak goed vervullen, dan dient hijzelf in het bezit te zijn van een goede kennis van zaken en de belangstelling en enthousiasme bezitten dit over te brengen op zijn ondergeschikten. Een goede verkoper is meer geneigd te leiden dan te drijven; hij tracht alles te leren omtrent producten die hij moet verkopen. Goede bazen moeten hetzelfde doen ten opzichte van het bedrijf en de werknemers.

In een grotere gemeenschap dient rekening te worden gehouden dat te recht of ten onrechte een aantal personen in de mening verkeert, dat hun te kort wordt gedaan in welke vorm dan ook. Deze mensen komen dan bij een baas of bedrijfsleider klagen; indien deze klacht of een verwijt in de ogen van de meerdere onbelangrijk of onjuist is, is men gauw geneigd deze, zoals men dat noemt, even af te doen. De klacht mag voor U onbeduidend zijn, voor de klager is ze zeer belangrijk, redelijk en billijk; de klager is er geheel van vervuld en op het moment dat hij bij zijn meerdere komt, is hij, zoals men dat noemt, geladen en staat dus onder spanning. De man is door het vermeende onrecht gekrenkt, verbitterd of teleurgesteld en is daarom zeer gevoelig en prikkelbaar. Het zogenaamde afdoen is dan voldoende om het te laten ontploffen. Juist hier wordt dan ook de omgang met mensen zeer op de proef gesteld. Deze gevallen zijn een goed examen voor Uw kunst met mensen om te gaan. U kunt hier als leider triomferen of falen. En het blijkt dan dat slechts diegene die zich het best kunnen verplaatsen in de gedachte van een ander, en zich weet in te voelen in de gemoedstoestand van de ander, het gesprek tot een gelukkig einde weet te voeren.

De fout die het meest gemaakt wordt, is een vorm van het afmaken waarin men zich aanstonds begint te verdedigen met een beroep op het bedrijfsbelang, en de ander tegen te

spreken. Men bereikt hier alleen mee dat het conflict verscherpt en dat men beide met een onbevredigd gevoel blijft rondlopen. Men moet dit volgens mij geheel anders aanpakken. Luister eerst goed naar hetgeen de ander heeft te vertellen, waardoor deze het gevoel krijgt dat ook U zich voor zijn probleem interesseert. Val hem dus niet in de reden en spreek hem in eerste instantie niet tegen. Indien U tot het inzicht komt dat de klacht gegrond is, dan moet dit aan de man erkend worden en men moet hem zeggen dat U Uw best zal doen de oorzaak te verhelpen of de klacht met de meerderen te bespreken.

Indien het laatste het geval is, moet de klacht zo snel mogelijk met de meerderen besproken worden en de uitslag ook weer zo snel mogelijk aan de betreffende man worden doorgegeven. Indien de klacht of het verwijt ongegrond blijkt te zijn, dan moet de leider het recht van ondernemerszijde aan de klager worden duidelijk gemaakt, en ook hierbij wordt geduld als een vereiste gesteld. Het is meestal zo, dat, hoewel de ander inziet dat de baas gelijk heeft, hij dit niet rechtstreeks zal toegeven, omdat hij zij eigen gedachten niet direct overboord kan zetten. Opvallend is, dat men bij de verkoopafdeling van een bedrijf dit optreden als vanzelfsprekend in de praktijk brengt. Men moet dus steeds weer als leiders de ideeën aan de mensen – de werknemers – verkopen en dus nogmaals: Diegene onder ons die harmonisch met de mensen weet om te gaan met een rechtvaardige discipline en met opgewektheid, diegene die het meest van hen gedaan krijgt en die zich met succes geoefend heeft in de moeilijke kunst van zich in een ander te verplaatsen, is in combinatie met een eerste klas vakmanschap een uitstekend leider.

Er is een bekend verhaal van de sjofele man die bij de portier van een warenhuis komt vragen de directie te spreken. Deze op zijn beurt belt de directeur, maar die laat weten dat hij het veel te druk heeft en de portier probeert af te poeieren, maar dan zegt de man dat hij een zeer belangrijke zaak te bespreken heeft. De man wordt dan alsnog binnen gelaten en de directeur vraagt hem wat er is. De man zegt, dat hij straatarm is en dat hij graag een baantje en een nieuw pak zou willen hebben. De directeur wordt kwaad en zegt: “En dit durf je een dringende zaak te noemen?” De man antwoordt: “Voor U is het misschien niet zo belangrijk, maar voor mij is het uiterst gewichtig”.

Men is er nu wel zeer goed van doordrongen welk belang het is hoe de sfeer op een bedrijf is of dit nu in de fabriek of op het kantoor is, deze sfeer hangt voornamelijk af van het veel mishandelde begrip naastenliefde, wat wij kunnen vertalen voor onszelf in “Goede Omgangsvormen”. De “goede omgangsvormen” bestaan uit vele facetten en we kunnen dit het best vergelijken met een lichtstraal, waarbij de goede omgangsvorm het licht is dat door een prisma schijnt. U weet hoe deze zich dan aan de andere zijde laat projecteren als een kleuren spectrum. Als wij nu nagaan uit welke elementen het spectrum van de goede omgangsvormen bestaat, dan zijn dat er velen. Ik zal proberen deze op te noemen: Geduld, oprechtheid, vertrouwen, vriendelijkheid, opgewektheid, hoffelijkheid, edelmoedigheid en bescheidenheid.

Uit deze bouwstenen zou het ideale karakter van de mens zijn opgebouwd. Men beseft zelf wel hoever we van deze punten dikwijls verwijderd zijn, maar het zijn dan ook de bouwstenen van de ideale mens en idealen zijn er om nagestreefd te worden en we zullen moeten proberen ze zoveel mogelijk te benaderen. Begin bij U zelve.

We kunnen deze bouwstenen of elementen stuk voor stuk bekijken.

GEDULD. Geduld is, zoals men dat weleens zegt, zulk een schone zaak, om bij een moeilijke taak volkomen te verliezen. Bij onze goede omgangsvorm betekend het bezitten van geduld een belangrijk element en vormt voor leiders in de industrie een onmisbare karaktereigenschap. Op doorgaans onverwachte ogenblikken wordt ons geduld op de proef gesteld. Alles wat wij juist beschouwen als van “onszelf” te zijn, wordt dikwijls aangevallen, bezittingen als onze werktijd of onze vrije tijd, onze rust of ons tehuis wordt dan aangevallen. De ganselijke dag en soms ook 's nachts staan er mensen klaar die iets van ons verlangen. En daar staan wij op onze beurt dan ook voor klaar. In het gezinsleven kennen we dit van de vele kleinigheden die de één voor de ander opknapt, en gebeurt dit met een bereidheid een vanzelfsprekendheid en daarboven op een prettige vlotte manier, dan heerst er altijd een goede atmosfeer.

Kan men het geduld daarvoor niet opbrengen, waardoor dan ook, zodat er weerstanden ontstaan, dan is er onenigheid. Op de bedrijven is dat eender; de leiding stelt eisen aan zijn werknemers en aan het product, maar zij, van hun kant, stellen zonder ophouden veel geduld, eindeloos geduld.

We spreken van eindeloos geduld, maar wij bezitten dit geen van allen. Bij een leider moet het eindeloos geduld op een zogenaamde bruikbare hoogte liggen. Kalmte kan je redden, zegt men weleens, en er berust een grote waarheid hierin door ons werk met innerlijke kalmte te doen, krijgt men geduld, kweekt men het aan. Overhaastig leiden tot fouten en verkeerde beslissingen. Het is een waarheid als een koe, maar hoe dikwijls kijkt men haar voorbij.

OPRECHTHEID. Ik moet wel aannemen dat oprechtheid bij U allen geen commentaar behoeft; het vormt een fundament voor alles.

VERTROUWEN. Ik heb dit al meer aangehaald in het voorgaande, maar wil er nog even op terugkomen, omdat het dus ook hoort bij het spectrum van de goede omgangsvormen, zoals oprechtheid het fundament is van ons gebouw, zo is het vertrouwen de sluitsteen; hapert er iets aan deze steen dan verzwakt dat de hele structuur van het gebouw. Het geven van vertrouwen is niet altijd een makkelijke zaak, soms kan ik beter zeggen “altijd niet” die voor de leiding is weggelegd. Want zoals eerder gezegd, langs de weg van vertrouwen kweken we het verantwoordelijkheidsgevoel bij de mensen.

VRIENDELIJKHEID. Innemendheid is een beter woord, het duidt op een karaktereigenschap die de leiding zelf moet hebben of die hij moet cultiveren. Hij moet daarbij het vermogen hebben om zichzelf te zien, zijn zwakheden en beperktheden, maar ook zijn goede zijden, zijn zelfbeheersing, zijn mogelijkheid innemend te zijn. De leider heeft de plicht voorkomend en welwillend op te treden, maar ook om dit bij anderen aan te moedigen. Maar niet alleen de leider, eigenlijk heeft een ieder de plicht voorkomend en welwillend tegenover anderen te zijn. In onze samenleving zijn veel mensen die aan depressie leiden, meestal ontstaan door een onbewust minderwaardigheidsgevoel dat zich dan ontlad in een houding van onverschilligheid en onnatuurlijke grofheid tegenover zijn meerdere of zijn medemensen. Andere redenen van deze depressie kan zijn, dat zij geldzorgen of familiezorgen hebben, die hen de gehele dag nalopen; verder leest U de krant maar en U wordt al gedeprimeerd wanneer U deze dagelijkse portie ellende en vergif krijgt te verwerken, vooral waar het politiek gerichte bladen zijn. Het is daarom dat een ieder het zo prettig vindt een bemoedigend en opbeurend woord te krijgen. Geen mens kan volgens mij zonder bemoediging door het leven gaan. Bekijk het ondeugende jongetje dat elke dag van vader en

moeder moet horen hoe stout hij wel is, waardoor hij later nergens kan komen en daarbij een onderwijzer op school heeft, die niet nalaat hem er op te wijzen hoe dom hij wel is, dan snapt iedereen dat dit kereltje stelselmatig wordt ontmoedigd. Dit is een goede voedingsbodem voor eigenschappen als koppigheid, bitterheid, luiheid en leugenachtigheid. Wordt dit kind echter door iemand doorzien en dat diegene hem op eerlijke wijze eens een pluimpje geeft, dus bemoedigt, of hem duidelijk verteld waarom hij zich zo niet moet gedragen – maar beter zo, of hij verandert, krijgt zelfvertrouwen en wordt een veel gelukkiger kind.

Weer hetzelfde in het bedrijfsleven; U ziet wat een opvoedende taak er weer ligt bij de leiders. Zien zij iemand die neerslachtig is, dan moet men hem met takt die dasg benaderen, proberen hem er via Uw innemendheid overheen te helpen, proberen niet direct de oorzaak van de neerslachtigheid op te sporen of weg te nemen.

OPGEWEKTHEID. Opgewektheid is bijzonder aanstekelijk; het helpt de drager ervan kolossaal en verspreidt overal zijn weldadige invloed. Is men opgewekt, dan bent U zoals we dat nu zo graag noemen, positief ingesteld. U doet Uw werk met plezier en U merkt dat het steeds beter gaat; kleine tegenslagen worden eenvoudig genomen en men gaat door, Uw omgeving voelt dit, als leider wordt U nu benaderd voor een gunst en lacht erom en staat het, mits hij redelijk is, vriendelijk toe; ieder merkt het en de sfeer wordt beter. Hoe anders gaat het wanneer ons humeur slecht is. De Chinees zegt het beste voedsel verliest zijn waarde, wanneer het in een sfeer van ergernis wordt gegeten.

HOFLIJKHEID. Dit woord wordt zo dikwijls smalend gebruikt, omdat men het een woord vindt wat niet meer past in onze tijd, vooral de jeugd ziet dit zo. Het doet zo denken aan overdreven gemaaktheid, en is voor hen alleen het voornaamste bestanddeel van het zogenaamde laagje vernis dat de deftige man zich heeft aangemeten, maar wat niets met zijn innerlijk heeft uit te staan.

Ik sta hier anders tegenover; voor mij is het een onmisbaar element van de “goede omgangsvormen”, hoewel ik moet toegeven dat hoflijkheid nog dikwijls genoeg een kleurtje geeft aan onechte lieden in onze samenleving. Toch moet men goede manieren, hoflijkheid, zien als de uiterlijke verschijningsvorm van een innerlijke gesteldheid; daarom zijn deze manieren niet gebonden aan een bepaalde rang of stand. Het vloeit vooral voort uit een wederzijds respect dat mensen elkaar toedragen; van de leider houdt hoflijkheid ook in, de neiging oog te hebben voor de goede eigenschappen in een ander en die naar voren te halen en weer te stimuleren, het geeft een sfeer van oprecht respect. Verder kunt U merken dat hoflijkheid enorm ontwapend kan werken, vooral voor hen die door hun grote mond indruk willen vestigen. Verder geeft het vertrouwen en in een gesprek geeft het de mogelijkheid zijn mening openhartig te uiten.

Kijkt U eens in ons land hoe onhoflijk we kunnen zijn in het straatverkeer, hoe we staan op ons recht, hoe we ons afvragen hoe in godsnaam deze vent een rijbewijs heeft kunnen halen, hoe men gauw even gas geeft om toch vooral te zorgen dat die man van links niet de mogelijkheid heeft ook weer mee te doen in het verkeer of die buschauffeur van zijn halte kan weg rijden. Hoe wij een ander voor gek verklaren, omdat hij door minder ervaren te zijn een fout begaat, of denk maar aan het nastaren van vreemdelingen. Vergelijken we dit met de Engelsen, dan schieten wij wel ergens te kort, denk maar aan de betekenis “queuen”. Het komt zelfs veel voor dat men, wanneer men hoflijk is voor een ander, er eerst bij hem een uitdrukking van verbazing, als van zijn eigen ogen niet kunnen geloven, maar daarna ziet men

er een vriendelijke uitdrukking voor in de plaats komen. Indien hoflijkheid te koop zou zijn, dan zouden diegenen het kopen die het al in zekere maten bezitten.

EDELMOEDIGHEID. Edelmoedigheid is een deugd wanneer men zich, indien men hem bezit, zich tot een waardig lid van onze samenleving stempelt. Edelmoedigheid is een middel, dat ons beschermt tegen geestelijke kwalen, zoals angst, ongerustheid, achterdocht.

Omgekeerd, edelmoedigheid in anderen, beschermd ons voor het twijfelen aan de motieven van onze handelswijze, wat zeer belangrijk is in de gemeenschap van een bedrijf, waar opdrachten op de juiste wijze moeten worden doorgegeven en uitgevoerd.

BESCHEIDENHEID. Bescheidenheid siert de mens, het is een wijsheid omdat zij de erkenning van de onvolmaaktheid van ons eigen karakter inhoudt. Het houdt in dat men met belangstelling van anderen wil leren, jong of oud, hoog of laag. Het is geenszins een eigenschap van zwakte maar het geeft zeer goed weer dat wij een maatgevoel kennen van ons zelf, waarbinnen we ons met anderen kunnen meten.

Achtbare Meester, waarde Broeders,

Ik hoop dat met hetgeen ik hier gezegd heb, dat ik, hoewel er misschien nog meer facetten aan het onderwerp “De menselijke factor in het bedrijfsleven” kunnen worden toegevoegd, U mijn gedachten hierover duidelijk heb weten weer te geven binnen het raam van mijn bescheidenheid. Misschien heb ik U ervan kunnen overtuigen, dat ik op mijn eigen wijze tracht vooral de grote waarde die de menselijke factor in ons dagelijks werk heeft, ook in de praktijk ten uitvoer te brengen, omdat ik erin geloof dat wij moeten streven naaar een de mens in de mensheid voortstuwende wereldorde en dat is ook de harmonie in de arbeid en ook het arbeidsgeluk van de man.

Achtbare Meester, hiermede hoop ik aan Uw opdracht te hebben voldaan.

De vrijmetselarij of maçonnerie is een internationaal verbrede en regionaal gestructureerde broederschap van mensen die streven naar geestelijke en morele verheffing, onderlinge waardering en wederzijdse hulp. Haar leden worden vrijmetselaren (Engels: freemasons) of maçons genoemd. De vermoedelijke afkomst van deze benaming komt van het Franse woord frère-maçons (letterlijk: broeder-bouwer), wat in de Anglo-Saksische vrijmetselarij verbasterd werd tot freemason. De leden onderling spreken elkaar aan met broeder (of zuster indien in de gemengde of vrouwelijke vrijmetselarij). Het is het grootste genootschap met rituelen en is wereldwijd verspreid.

“DE PIETER BOELE”

Een 31 meter lange sleepboot werd in 1893 gebouwd onder bouwnummer 549/351 door de scheepswerf van P. Boele te Slikkerveer in opdracht van J. Huttnes. De eerste eigenaar was J&D Burgerhout te Rotterdam en zij voer onder Duitse vlag. Zij werd gedoopt als de Wacht am Rhein VIII. Ook de vooraf gaande nummers waren bij P. Boele op Slikkerveer gebouwd. De toen nog met kolen gestookte ketel en machine werden geleverd door de fa. Burgerhout te Dordrecht. De ranke sleper was ontworpen voor het trekken van sleepakken op de Boven-Rijn. Destijds waren de binnenvaartschepen, doorgaans voormalige zeilschepen, niet voorzien van een eigen aandrijving. Om de reis spoedig te laten verlopen werden sleepers door meerdere sleepakken tegelijk ingehuurd. Zo werd een konvooi gevormd en dit leverde tevens een besparing in de sleepkosten op.



Ansichtkaart uit 1903 van de Wacht am Rhein.

Nadat de sleper enige jaren onder de naam “Wacht am Rhein” had gevaren, heeft zij ook nog gevaren met de naam Buderich en in 1903 voor J. Knipscheer als de “Direktor Johann Knipscheer”. In 1919 ging het schip naar een nieuwe eigenaar, de heer Tyssen, die de naam eerst veranderde in “Mathilde”, en. In 1924 onderging de sleper bij de scheepswerf Boele te Bolnes een modernisering, waarbij de eerste door Boele vervaardigde stoommachine werd ingebouwd. Tevens werd de open stuurkuip vervangen door een gesloten stuurhut en werd er een roef op het voordek (een verblijfplaats op het voordek) geplaatst. Na deze grote ingreep werd zij door Tyssen “Speculant” gedoopt. In 1941 werd bij de scheepswerf De Biesbosch een nieuwe ketel geplaatst, welke in 1957 door dezelfde werf werd omgebouwd voor oliestook.

In de vijftiger jaren verdwenen de meeste stoomsleepers, maar de Speculant verrichtte zijn trouwe dienst tot 1965 bij deze eigenaar en was daarmee de laatste stoomsleper op de Rijn. Het feit dat er een eind kwam aan de diensten van de stoomsleepers was een gevolg van de introductie van duwschepen. Daarnaast werd de aandrijfkraft van de binnenvaartschepen vergroot.

De heer S. Heiden kocht de Speculant in 1968, maar verkocht de Speculant al weer in 1969 aan de Fa. van Oeveren in Dordrecht en was het schip klaar om naar de sloop te gaan, totdat

BSM geattendeert werd op dit bijzondere schip en haar van de sloop redde in 1970.



Zo kwam in 1970 de stoomsleper weer in het bezit van de Scheepswerf Boele. De stoomsleper onderging een grondige revisie waarbij plaatsing van een nieuwe ketel nodig bleek en ging zij nu dienst doen als het directieschip. Het schip werd herdoopt door Pieter Boele, de zoon van directie lid Geert Jan Boele. Nadat de boot enige jaren dienst had gedaan als directievaartuig kwam in 1987 hieraan een einde als gevolg van het faillissement van de scheepswerf. De stoomsleper werd overgedragen aan het toenmalige Maritiem Museum in Rotterdam, die de Pieter Boele vervolgens in bruikleen gaf aan de Stichting Dordt in Stoom met als doel de sleepboot te behouden als cultureel varend erfgoed.



Het doel is om de stoomsleper zoveel mogelijk in een authentieke staat te houden, maar er moesten in de loop der jaren wel enige technische en, uit veiligheidsoverwegingen, uiterlijke aanpassingen uitgevoerd worden, zoals een verhoogde zeereeling. Zo kon de Pieter Boele in 1994 gecertificeerd worden en daardoor kon er vanaf dat moment met zestig passagiers gevaren gaan worden in plaats van de maximaal twaalf van vóór de aanpassingen.



Het technisch onderhoud wordt gedaan door vrijwilligers die zich hebben verbonden aan de “Stichting Dordt in Stoom”. Eens per vier jaar gaat de Pieter Boele op de helling om een grondige inspectie te ondergaan. Het keuren en testen van de stoomketel gebeurt iedere twee jaar.



Verder komt de goed heilig man ieder jaar uit Spanje met deze mooi boot aan in Ridderkerk. Ook zijn er in Dordt bij de banketbakker bonbons te koop met een extra grote bonbon waarop de afbeelding van de Pieter Boele staat! En dan te bedenken, dat G.J. zo'n liefhebber is van Bonbons!!!



DE HISTORIE VAN DE RIDDERKERKSE SCHEEPSBOUW

speech van G.J. Boele voor de opening van de tentoonstelling
"De historie van de Ridderkerkse Scheepsbouw"
van de Ouhheidkamer te Ridderkerk

De scheepsbouw heeft voor Ridderkerk veel betekend. De start begon in het begin van de negentiende eeuw. De boeren in Ridderkerk hadden het niet best. Door de hele eeuw heen hebben zij een moeilijk bestaan gehad. Het waren voornamelijk gemengde familiebedrijven, landbouw en veeteelt, en tuinders. Tevens werd er vlas geteeld. Door deze diversificatie hoopte men het hoofd boven water te houden. Het boerenleven in die tijd was hard, men verdiende weinig en doordat men bij de boer op zijn erf woonde, waarbij het huis van de boer was, hadden zij een zeer zwaar bestaan. Wel harde werkers, die gewend waren aan de grillen van de natuur.

Toen dan ook in die eeuw, na de Napoleontische tijd, de handel en daarmee verband houdende de zeescheepvaart aantrok en er te weinig werfcapaciteit was, zijn houten scheepmakers naar hier gekomen om werven te starten. Arbeidskrachten waren gemotiveerd en niet duur. Er zijn drie dingen nodig om te beginnen:

1. De starter moet iemand zijn die het zware ambacht van houten scheepmaker goed kent en daar ervaring in heeft.
2. Hij moet een terrein kunnen vinden langs het water gelegen bij een belangrijke havenstad. Het water moet breed en diep genoeg zijn voor de terwaterlating en men moet gemotiveerde werklieden hebben.
3. Als laatste, de starter moet wel geld hebben, want om werklieden aan te trekken was men verplicht om ook onderkomen aan hen te geven.

Het lag voor de hand voor de werven aan de oostkant van de rivier de Noord, waar sinds mensenheugenis scheepswerven waren, dat men met de grote vraag naar schepen overstak en in Ridderkerk terecht kwam. Dit vooral omdat er langs de oostkant van de rivier de Noord geen terrein meer beschikbaar was. Zo zijn de Smitten van Kinderdijk en de Boeles van Papendrecht naar deze kant gekomen.

De oudste werf in Ridderkerk was van de Gebroeders Pot, gesticht in 1813. Zij kwamen uit Elshout, een plaatsje bij Kinderdijk.

Aanvankelijk was de scheepsbouw zeer ambachtelijk. Er waren wel toeleveringsbedrijven voor masten, tuigage, etc. Bovendien was er al een houtzagerij in Ridderkerk. Hout was toen het materiaal dat gebruikt werd voor de bouw van schepen. Bij de intrede van ijzer als bouw materiaal, begon de scheepsbouw een industriële tak te worden. Men begon toen gebruik te maken van machines en zwaardere gereedschappen. Zo ontstond er in Ridderkerk ook industrie, die zich toelegde op het vervaardigen van deze machines en gereedschappen, maar tevens ook voor het vervaardigen van die onderdelen van schepen, die niet door de werf zelf gemaakt konden worden, zoals gietijzeren stevens etc. Twee van deze bedrijven wil ik noemen: Bakker Staal in Ridderkerk voor de scheepsbouw machines en de Gebroeders de Jongh in Bolnes voor het gietwerk. Zo konden dus meerdere bedrijven in Ridderkerk profiteren van de moderne ontwikkelingen.

U begrijpt dat hele families, zoals ook vroeger bij de boeren, werkzaam waren in de scheepsbouw. Hele generaties werkten op dezelfde werven. Ook werkte men bijna zijn gehele leven. Ik ken gevallen van mensen, die meer dan zestig jaar bij hetzelfde bedrijf werkten. Zij begonnen op twaalfjarige leeftijd en waren na zestig werkzame jaren 72 jaar of soms zelfs wel ouder.

De Ridderkerkse werven kregen bekendheid over de gehele wereld.

Het is dan ook vanzelfsprekend dat er vele mensen in Ridderkerk zijn die deze tentoonstelling graag willen bezoeken. Er zijn er die oude familieleden herkennen op de foto's, maar ook de nieuwkomers leren meer van de historie van de plaats waar zij zijn neergestreken. Ook voor hen is deze tentoonstelling interessant.

De scheepsbouw is niet meer. Het ambacht heeft in het algemeen sterk in belangrijkheid ingeboet. Een uitzondering wil ik maken voor de jachtbouw., waar Nederland nog altijd door zijn kwaliteit een wereldnaam heeft weten te behouden.

Even een kleinigheidje voor ik deze tentoonstelling open. U zult hier een boekje vinden over de Chasevar, een 55 meter lang jacht. Dit jacht is gebouwd in 1935-1936 voor de toenmalige Sjah van Perzië. Het was een bijzonder snelle bouw.

- Ontworpen door De Voogd in september 1935
- Opdracht voor de bouw aan Boele 9 december van hetzelfde jaar
- Het eerste materiaal was op de werf aanwezig op 10 januari 1936
- Proeftocht van het voltooide jacht op 1 juli 1936

Kortom in een goed half jaar was het jacht klaar. Tevens is parallel aan de bouw van het jacht een droogdok gebouwd, waarin dit als een kameel werd gedockt om door de ondiepe Wolga naar de Kaspische Zee gesleept te worden. Probeer in het jaar 2000 eens een werf te vinden die dit staaltje herhaalt.

Wij allen weten wat uiteindelijk van de scheepsbouw in Ridderkerk is geworden., het onvermijdelijke is gebeurd. Nieuwe industrieën zijn gekomen, waarvan ik hoop dat er vele medewerkers in Ridderkerk zullen wonen.

Dit gezegd hebbende, beschouw ik de tentoonstelling als geopend en wens de organisatoren veel succes.



jubilea op de werf, onderscheiden voor 60 jaar trouwe dienst

De oprichting van de Rotary Rotterdam-Zuid

door Carl van Waning

Het zal september/oktober 1950 geweest zijn, dat ik werd benaderd door Ad van Wijk lid van de Rotaryclub Rotterdam, met het verzoek om tezamen met een viertal anderen een Rotaryclub in Rotterdam-Zuid op te richten. Destijds werd nogal strikt de hand gehouden aan de eis dat je moest werken in de vestigingsplaats van je rotaryclub. Ik woonde in Kralingen maar had mijn bedrijf "op zuid". Met dat verzoek was ik blij, want in 1946/47 was ik medeoprichter van Tafel 4 van de Round-Table. Het is misschien niet bij iedere lezer bekend dat bij de Round Table een leeftijdsgrens van ± 40 jaar bestaat. Toen was ik 35 en het eind van m'n "tafel-tijd" kwam in zicht. Ik genoot enorm van die tijd in de Round Table. De oorlog was nog niet zolang voorbij, iedereen leefde na jaren van bezetting in een euforie. Er moest veel hersteld worden en iedereen zette daar enthousiast zijn schouders onder. Met weemoed denk ik soms terug aan de enorme saamhorigheid en inspanning die ons volk toen aan de dag legde.

In Rotterdam was het havenherstel goed gevorderd en de wederopbouw van de stad was in run swing. Dat ging - ik zei hel al - in grote eendracht. Er was geen of weinig energieverlies door politiek gekrakeel. Wij waren allen bezeten van de wil om de Marshallgelden optimaal te gebruiken en waren telkens weer trots als er een nieuw gebouw werd opgeleverd, of het openbaar vervoer zich herstelde en we dingen konden kopen waar we de afgelopen jaren zelfs niet aan konden denken.

(Voor onze jongere leden: Marshallhulp was Amerikaanse financiële steun bij de wederopbouw van ons land.)

Stelt U zich voor dat je daaraan mee mag werken en dat je dat delen mag met jonge identiek ingestelde kerels – want we waren allemaal zo tussen de 25 en 35 jaar – en hadden ook allen in één of andere vorm deel aan het herstel van ons land.

Onder die omstandigheden was het een eer en een voorrecht, maar ook een avontuur om te mogen meehelpen aan de oprichting van een serviceclub die behoort tot de wereldorganisatie Rotary.

De jaren 90

door Wim Schippers

De 80'er jaren werden door Willem Meeter als voorzitter afgesloten. Geert-Jan Boele opende het nieuwe decennium gevolgd door Piet Hovingh, Jan van de Ven, Gert van Bergeijk en Jim Boddé.

Voor een nieuw lid duurt het even om alle namen te leren kennen en vooral wie erachter zit. Bij een aanzienlijke attendance komt men er wel uit en ontdekt men al gauw dat in onze club vriendschap in ruime mate aanwezig is.

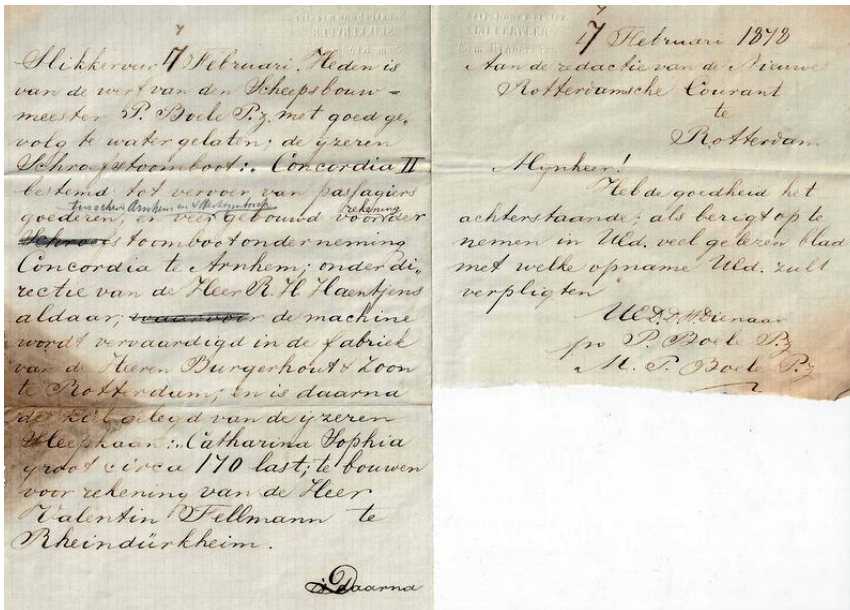
De wekelijkse clublunches in het Feijenoordstadion werden onderbroken tijdens de grootscheepse verbouwing en wij werden verbannen naar hotel New York. De kroket bleek

toch niet van de allure zoals wij die gewend waren, de akoestiek kon véél beter, kortom wij waren blij weer op ons oude honk terug te keren. Wij troffen er een uitstekend geoutilleerde vergaderzaal aan. (Airconditioned en een prima geluidsinstallatie.) Later zijn wij binnen het stadion weer aan het zwerven geraakt en hopelijk hebben wij nu weer onze vaste plaats gevonden. Ons illustre gezelschap was eveneens zoekend naar een passende lokatie voor de kwartaalborrel. Wij zijn via de Partyboerderij, het Kasteel van Rhoon en het Feijenoordstadion aangeland op een lokatie bij het Witte Huis, het trendy uitgaanscentrum van Rotterdam, om pardoes weer in het Feijenoordstadion te belanden met alles d'r op en d'r an, borrel, diner en zelfs een wedstrijd! Bravo Jos!

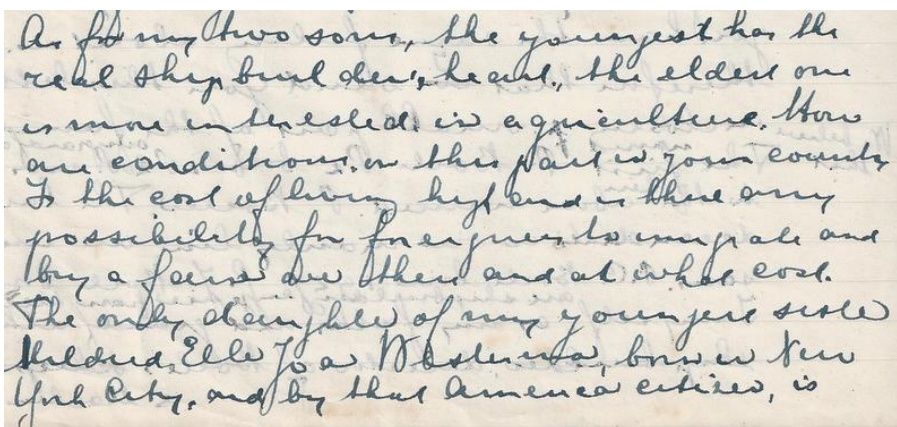
Om de gemiddelde leeftijd van onze club omlaag te brengen worden op gezette tijden nieuwe -jongere - leden geworven. Het valt niet altijd mee om leeftijd, functie en gelegenheid van de kandidaat om de lunches te kunnen bezoeken, te combineren met een sympathieke vent, die bij de club past. Onze club ambieert nieuwe leden met de nodige bagage, die garant staat voor het handhaven van onze identiteit. Wij worden echter geconfronteerd met eventuele kandidaten, die heden ten dage anders gevormd en anders opgeleid zijn, waardoor de meningen verdeeld kunnen zijn aangaande het wel of niet geschikt zijn van het nieuwe lid. Onder onze leden bevinden zich geen dames. Wij hebben hier al enkele malen in de club en op de avondjes van 6 over gesproken; niets nieuws onder de zon. Reeds in de 50ér jaren waagde J.P.J.H. Clinge Doorenbos zich bij uitzondering op het terrein van Rotary en zijn beginselen:

Toen meneer die middag thuis kwam
Met een vrij gewichtig air,
Wegens 't Rotary-insigne
In het gat van zijn revers,
Keek zijn vrouw met grote ogen
En bewond'ring naar zijn jas
En ze vroeg, wàt of nu Rot'ry
Eig'lijk déé en wou en was.
't Nieuwe lid stond na te denken,
Krabde zich eens achter 't oor,
Daarna nog eens achter 't and're:
O, da's heel eenvoudig hoor!
't Rot'ry ideaal is : Dienen'
In de ruimste zin van 't woord.
En mevrouw zei: wat ik niet snap
Van die Rotary is dit:
Wáárom zijn 't alleen maar mannen?
Wáárom zijn geen vrouwen lid?
Wáárom ook geen vrouwen--cluppen?
(Zijn de vrouwen inferieur?)
Met als hoofd een gouvernante
In plaats van een gouverneur?
Wáárom geen Volksvrouwencluppen?

Vin je dat zo'n gek idee?
 Wekelijks koffiemaaltijd,
 Desnoods brood en koffie mée?
 Rotary is dienen! Prachtig!
 Maak de vrouwen dienstbereid!
 Al ruim dertien weken zit ik
 Nu al zonder keukenmeid.



Brief van Pieter Boele aan familie in de U.S., afstammelingen van Pieter Boele die in 1890 emigreerden van Nederland naar South Riverside, Californië, USA



De bakermat van de Nederlandse scheepssloperij

In Nederland is de scheepssloperij ontstaan in het dorp Hendrik Ido Ambacht aan de Noord. In dit dorp waren van oudsher steenbakkerijen en er werd vlas bewerkt. Hier begonnen in 1890 Arie en Frank Rijdsdijk een oud ijzerhandeltje, omdat het in de vlasserij echt armoe geworden was. Hun vader was al begonnen met investeren in stoomketels en stoommachines, maar hij was zijn tijd te ver vooruit. Hij gaat failliet en sterft zeer kortb daarna. Zijn zoons Arie en Frank zorgen dan voor hun moeder en 9 kinderen. Zij verpanden het enige waardevolle dat ze bezitten, een zilveren zakhorloge van hun vader, hun begin kapitaal, waarmee zij een roeiaak, een grote roeiboort, aanschaffern. Nu gaan ze niet langer met een kar oud ijzer ophalen, maar roeien ze de rivier af langs de verschillende werven om schroot bestaande uit het oud ijzer en non-ferrometalen op te halen. In 1892 kochten zij met hun verkregen kapitaal hun eerste sloopobject, een baggermolen. In 1896 kocht Frank Rijdsdijk een terrein langs de Rietbaan, een kreek van de Noord, om hier een scheepssloperij te beginnen. Hij had Amsterdamse fabrikanten als financiers. Geleidelijk breidden de broers hun bezittingen uit. Arie trad al in 1897 uit de zaak om voor zichzelf te beginnen.

Een van de geldschietters van Frank Rijdsdijk was Ir. J.W. Tideman. Deze was scheepsbouwkundig en werktuigbouwkundig ingenieur en werkzaam als inspecteur van de Nederlandse vereniging van assuradeuren. In 1902 werd het bedrijf Frank Rijdsdijk ondergebracht in een N.V. Naast Tideman waren o.a. Daniel Goedkoop, directeur van de Nederlandse scheepsbouw maatschappij te Amsterdam, en Piet Lels van L. Smit & Co te Alblasterdam lid van de raad van commissarissen. Onder de aandeelhouders was de fine fleur van het toenmalige Nederlandse bedrijfsleven. In Engeland begon in 1911 een groot sloopprogramma van verouderde oorlogsschepen. Het was het eerste van vele sloopprogramma's die verschillende landen in de loop van de twintigste eeuw zouden opzetten voor marine, koopvaardij, visserij of binnenvaart. Deze sloopprogramma's waren een enorme prikkel voor de ontwikkeling van de scheepssloperij.

In Nederland was aanvankelijk slechts een zeer beperkte afzet voor het schroot want er waren vooral kleine gieterijen. Alleen Bakker in Ridderkerk, Penn & Badouin in Dordrecht en de Muinck Keizer in Maartenshoek hadden enige betekenis als staalgieterij. De belangrijkste centra van staalproductie waren in Engeland, Duitsland en België die daarvoor schroot importeerden. Vooral Duitsland werd de grote afnemer van schroot uit Hendrik Ido Ambacht.

Een opwindend bedrijf

Het ging niet goed met de N.V. Frank Rijdsdijk. Tideman en Goedkoop zouden in 1905 als gedelegeerde commissarissen met hem mee gaan naar Engeland om de prijzen van sloopschepen te taxeren. Een jaar later ontsloegen de commissarissen Frank Rijdsdijk als directeur. In 1907 wordt Tideman aangesteld als directeur en een jaar later werd het bedrijf omgedoopt in scheepssloperij 'Holland'. In dat zelfde jaar begon Frank Rijdsdijk opnieuw voor zich zelf. Hij sloopte onder meer binnenvaartschepen, coasters, sleepakken en schepen van de verslagen Keizerlijke marine. De Holland draaide goed tot aan de Eerste Wereldoorlog. Naast het slopen van schepen verhuurde men drijvende bokken en men besloot schepen te gaan bouwen. Door de omslag in de markt voor nieuwe schepen in 1921 kwam de werf in moeilijkheden. De Holland staakte de scheepsnieuwbouw en ging weer over tot het slopen van schepen. Net als Frank Rijdsdijk sloopte men een slagschip van de verslagen Keizerlijke marine.

Frank Rijdsdijk had in 1908 een nieuwe geldschieter gevonden in de bekende Rotterdamse 'havenbaron' D.G. van Beuningen die actief was in de steenkoolhandel, scheepsbouw, sleepvaart en de ijzer- en staalwereld. Frank Rijdsdijk was in staat een compleet nieuwe sloopwerf in te richten. Hij sloopte een groot aantal Nederlandse en Engelse oorlogsschepen. Engelse oorlogsschepen die niet uitgevoerd mochten worden sloopte hij in Engeland. In 1922 kwam dit bedrijf in moeilijkheden. Zijn aanstaande schoonzoon Pieter Boele steunde hem finacieel in 1924, waardoor het met de sloperij weer een tijdje goed ging. Er waren echter opnieuw conflicten met commissarissen. In 1927 ging hij failliet.

Op 21 januari 1919 koopt Frank Rijdsdijk de sloopstimmerwerf van de familie van Rijken te Waspik. In de eerst komende jaren, blijven de gebroeders van der Rijken werkzaam op de werf, onder toezicht van de N.V. Frank Rijdsdijk. De schepen die vanaf dat moment gebouwd worden door de nieuwe firma Frank Rijdsdijk's Industriële Ondernemingen N.V., Scheepswerf en Machinehandel "Holland" zijn als zodanig geregistreerd in de liggers van de scheepsmetingsdienst. In 1924 verkoopt hij deze werf aan Pieter Schram.

In 1926 was hij al verhuisd naar een woning aan de Beukelsdijk 172 in Rotterdam. Na een paar jaar verhuist Frank Rijdsdijk terug naar Hendrik Ido Ambacht, waar hij op 31 augustus 1936 overlijdt. Frank Rijdsdijk werd beschreven

als een man met visie en werkdrift maar een slecht gevoel voor boekhoudkundige noden.

Lange tijd bleef de sloperij nog bestaan onder de naam Frank Rijdsdijk Holland N.V. onder beheer van directeuren met hart voor het bedrijf en haar werknemers. In 1994 werd de sloperij gesloten op politieke gronden en werd zij overgenomen door Klöckner-vestiging in 's-Gravendeel.



Cornelis LOURENS, zeevarende (1859-1869); likeurstoker (1869), distillateur (1870-1892), geboren op 17-09-1837 te Rotterdam, overleden op 26-01-1911 te Den Haag op 73-jarige leeftijd, (drinkt teveel zoon Jan neemt zaak waar) zoon van **Johannes LOURENS**[92] en **Jannetje de LIGT**[93]. Gehuwd 32 jaar oud, op 31-08-1870 te Delfshaven met **Henriette Marie HENKES** geboren op 07-05-1841 te Delfshaven (at 02.00 in Delfshaven (witness(es): Leendert Spruyk, 24, med.doctor; Leendert Adrianus Bruyn, 46, med.doctor) (religion: N.H.)), overleden op 30-01-1926 te Rotterdam, dochter van **Johannes Hermanus HENKES** brander, distillateur; reder, en **Anna Hermelina GAADE** (zeer deftige familie)

Aan de Schans in Delfshaven direct naast de werkplaats van Marinus Machiel ligt de Likeurstokerij en Distilleerderij, 2e klasse, "de Curacao-appel" van J. Lourens (wrs is hier bedoeld C. Lourens). Dat ook in deze fabriek goede waar gefabriceerd wordt, getuigt de bekrooning van den fabricant op de Weener-tentoonstelling.

Gaat kennelijk failliet en draagt op 20/4 1901 naam "C. Lourens" van het bedrijf over aan J.H. Henkese en Augustus Henkes (notaris H.A.W. Weve).

Jannetje Lourens studeert in Amsterdam biologie. Zeer uitzonderlijk voor die tijd, studeren was eigenlijk alleen voor jongens voorbestemd na het succesvol afronden van de HBS. Als Jannetje Frank Rijdsdijk ontmoet, is zij onderwijzeres op een lagere school in Hendrik Ido Ambacht.

Kinderen van Frank en Jannetje:

1 Johanna Wilhelmina Geertruida Rijdsijk, geboren op zondag 26 juni 1898 in Hendrik Ido Ambacht.

2 Rijdsijk, geboren omstreeks 1899 in Hendrik Ido Ambacht. Zij is overleden.

3 Henny Rijdsijk, geboren op donderdag 21 juni 1900 in Hendrik Ido Ambacht.

4 Frank Rijdsijk, geboren op dinsdag 16 juni 1903 in Hendrik Ido Ambacht..

5 Geertruida Rijdsijk, geboren op donderdag 9 januari 1902 in Hendrik Ido Ambacht. Geertruida is overleden op maandag 25 augustus 1902 in Hendrik Ido Ambacht, 7 maanden oud. Zij is begraven in Hendrik Ido Ambacht (Algemene begraafplaats Waalhof).

6 Anne Hermeline (Anneke) Rijdsijk, geboren op dinsdag 27 augustus 1907 in Hendrik Ido Ambacht. .

7 Appolonia (Polly) Rijdsijk, geboren op dinsdag 29 december 1908 in Hendrik Ido Ambacht. Polly is overleden op vrijdag 8 september 1995 in Doorn, 86 jaar oud. Zij is gecremeerd op woensdag 13 september 1995 in Bilthoven

8 Jan Rijdsijk, geboren 14 april 1913 Hendrik Ido Ambacht, overl in 1975

Overgrootouders G.J. nummer 7 en 8.



Grootouders nr. 1 en 2, Frank Rijdsijk en Jannetje Lourens Rijdsijk.
Zijn moeder links nr 13 met haar broertje Frank, nr 12.

Hannie Rijdsijk in de armen van haar vader Frank



Otto Rijdsijk geb. 1724, Volgerland van Meerdervoort, overl. 1811

Hendrik Ido Ambacht, zoon van Aart Pieterz Rijdsijk huwde met Lena Zondervan geb. 1725 te Ridderkerk, overl. 1797 Hendrik Ido Ambacht

kinderen:

1. Aart Ottozn Rijdsijk, geb. 1760 in Meerdervoort, overl 21-6-1817 Heerjansdam
2. Arie Rijdsijk, geb. 1764 in Meerdervoort, overl. 13-6-1838
3. Pieter Ottose Rijdsijk, geb. 1770 in Hendrik Ido Ambacht, overl 10-5-1796 bleef ongehuwd.

4. **Frank Rijsdijk**, geb. 8-1-1769 in Meerdervoort, overl 10-3-1848 Hendrik Ido Ambacht IIb
5. Sijgje Ottose Rijsdijk, geb. 1772, overl 28-1-1844 Hendrik Ido Ambacht
6. Teunis Rijsdijk, geb. 26-10-1774 in Hendriuk Ido Ambacht, overl. 30-5-1849

II-b Frank Rijsdijk, huwde 13-6-1802 Maria Wouterse Fortuin, geb. West Barebdrecht, overl. 2-11-1815 Hendrik Ido Ambacht

huwde 20-12-1817 Cornelia Kok, geb.1797 te Ridderkerk. Zij kregen één kind:

1. **Otto Adrianus Rijsdijk**, geb. 4-3-1818 in Heerjansdam, overl.??? III-c

III-c **Otto Rijsdijk**, huwde 3-4-1841 Aplonia den Hollander, geb. 6-12-1815 in Rijssoord,dt van Jan den Hollander en Bastiaantje Steehouwer, overl. 13-2-1851 Hendrik Ido Ambacht. kinderen:

1. **Jan Rijsdijk**, geb. 16-7-1842 Hendrik Ido Ambacht, overl. 14-3-1896 IV-g
2. Frank Rijsdijk, 13-9-1843 Hendrik Ido Ambacht, overl 2-9-1847
3. Bastiaantje Rijsdijk, geb. 22-11-1845 Hendrik Ido Ambacht, over 10-12-1845
4. Bastiaantje Rijsdijk, geb. 5-2-1847 Hendrik Ido Ambacht, overl. 24-2-1847
5. Bastiaantje Rijsdijk, geb. 10-12-1848 Hendrik Ido Ambacht, overl 20-10-1856
6. Cornelia Rijsdijk, geb. 11-1-1850 Hendrik Ido Ambacht, overl. 27-3-1850,
7. N.N. Rijsdijk,levenloos geboren zoon 7-2-1851 Hendrik Ido Ambacht

IV-g Jan Rijsdijk, huwde 16-11-1866 Ridderkerk Geertruida Wildeman, geb. 9-1-1848 Ridderkerk, overl 25-4-1924 Amsterdam,, dt van Arie Wildeman en Maaïke Woks. Zij huwde 2^{de} keer met Wouter van Hioeflaken na 1896.

Kinderen:

1. **Frank Rijsdijk**, geb. 20-1-1868 Hendrik Ido Ambacht, overl.31-8-1936 Hendrik Ido Ambacht (algemene begraafplaats Waalhof)V-i
2. Aplonia Rijsdijk, geb. 5-9-1869 Hendrik Ido Ambacht
3. Maaïke Rijsdijk, geb.19-11-1970, overl.21-11-1870
4. Arie Rijsdijk, geb. 4-7-1972 Hendrik Ido Ambacht
- 5.. Maaïke Rijsdijk, geb. 16-9-1873
6. Otto Rijsdijk, geb. 21-8-1875, overl. 7-2-1876 Hendrik Ido Ambacht
- 7.N.N. Rijsdijk, levenloos geboren dochter, 27-7-1876
8. N.N. Rijsdijk, levenloos geboren dochter, 27-7-1876
9. Otto Rijsdijk, geb. 26-8-1877 Hendrik Ido Ambacht, overl. 22-12-1955 Grand Rapids, Kent, Michigan, VS
10. Gerrit Rijsdijk, geb. 6-5-1879 Hendrik Ido Ambacht, overl.30-9-1964 Hendrik Ido Ambacht.
11. Bastiaantje Rijsdijk, 28-7-1881 Hendrik Ido Ambacht, overl. 30-6-1887
12. Jan Rijsdijk, geb. 28-5-1884 Hendrik Ido Ambacht
13. Pieter Rijsdijk, geb. 26-2-1887 Hendrik Ido Ambacht
14. Bastiaan Rijsdijk, geb. 24-2-1889 Hendrik Ido Ambacht, overl 2-3-1889 Hendrik Ido Ambacht
15. Jansje Bastiaantje (Jenny) Rijsdijk, geb. 16-6-1890 Hendrik Ido Ambacht.

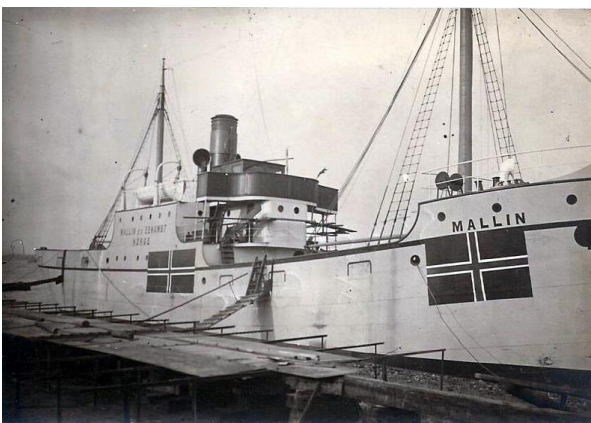
V-i Frank Rijsdijk, huwde 20-5-1897 Oosterhout Jannetje Lourens, geb. 16-9-1871

Delfshaven, dochter van Cornelis Lourens en Henriette Maria Henkes, overl. 26-11-1953
Hendrik Ido Ambacht (algemene begraafplaats Waalhof).

Kinderen:

1. **Johanna Wilhelmina Geertruida Rijsdijk** <geb. 26-6-1898 Hendrik Ido Ambacht, overl. 21-10-1980, Slikkerveer, gem. Ridderkerk VI-a
 2. N.N. Rijsdijk, geb. 1899 Hendrik Ido Ambacht, zij overleed.
 3. Henriëtte Maria (Henny) Rijsdijk, geb. 21-6- 1900 Hendrik Ido Ambacht, overl. 7-8-1985 Veere, huwde Hendrik Ido Ambacht 17-11-1920 Karel Wijlacker, gescheidde 2-12-1940. Zij huwde na 1940 Paul Wessel Deerns. Karel Wijlacker huwde na 1940 Maria Elisabeth Rijsdijk, nichtje van Henny.
- Kinderen: 1. Janneke Wijlacker, geb. 24-4-1922 Rotterdam, overl. 2011, huwde Dwarshuis, overl. 's-Gravenhage 6-12-2008
2. Hennij Marie Wijlacker, huwde 1950 ir. Hans Cora Blauwkuip
 3. Wessel Deerns, geb. Veere 11-9-1942, overleden Middelburg 13-5-2008
4. Geertruida Rijsdijk, geb. 9-1-1902 Hendrik Ido Ambacht, overl. maart 28-8-1902
 5. Frank Rijsdijk, geb. 16-6-1903 Hendrik Ido Ambacht overl. 27-5-1979, 's-Gravenhage, huwde 29-6-1932 's-Hertogenbosch Cornelia Agatha Kool, scheidde 5-5-1948
 6. Anne Hermeline (Anneke) Rijsdijk, geb. 27-8-1907 Hendrik Ido Ambacht, overl. 19-2-1989, huwde 19-5-1931 Hendrik Ido ambacht Willy Boudewijn Karel (Wil) Henkes, geb. 4-7-1905 Rotterdam, overl. 1990 's-Gravenhage.
- Kinderen: 1. Anna Hermeline Henkes, geb. 15-2-1935, overl. 7-9-1989 Rotterdam
2. Jan Hendrik Henkes, geb. 25-7-1937, overl. Spanje 22-5-1986
7. Appolonia (Polly) Rijsdijk, geb. 29-12-1908 Hendrik Ido Ambacht, overl. 8-9-1995 Doorn, huwde 30-9-1936b Arnhem, Christiaan Willem Zeijlstra, na overlijden Christiaan, huwde zij 2-11-1962 Huizen met Willem Cornelis Bokhoven
 8. Jan (Ian) Rijsdijk, geb. 14-4-1913 Hendrik Ido Ambacht, overl omstreeks 1975, huwde Christina Piernella Havers.

De Mallin ligt bij de sloperij van Frank Rijsdijk te Hendrik Ido Ambacht.





Hennie, Hannie, Frank, Anneke, Polly en kleine Jan in de tuin van hun ouderlijk huis bij de sloperij in Hendrik Ido Ambacht.

VI-a **Johanna Wilhelmina Geertruida (Hannie) Rijdsijk** huwde 15-7-1926 Rotterdam
Pieter Boele, geb. 31-7-1906, overl. 5-8-1959 Slikkerveer, zn van Pieter Cornelis Boele en Geertruida Anna van der Giessen.

Kinderen: 1. Pieter Cornelis Boele, geb. 10-6-1927 Slikkerveer, overl. 29-6-1992 Rotterdam

2. Geert Jan Boele, geb. 13-7-1929 Slikkerveer, huwde 9-6-1956 **Johanna Elisabeth (Hannie) Eschauzier**, geb. 13-1-1936 Modjokerto, Java, Indonesië, overl. 21-6-2003 Slikkerveer, gem. Ridderkerk.



De "Faralis" wordt gesleept naar Scheepssloperij Frank Rijdsijk N.V.



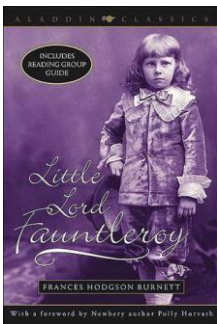
Hennie, Polly, Frank, moeder Rijsdijk-Lourens, Anneke en Hannie 1907. Het jongste broertje van Hannie werd pas in 1913 geboren en staat daarom nog niet op deze foto.

Oma Jannetje Rijsdijk was onderwijzeres geweest. Op latere leeftijd werd ze doof en hield een hoorn aan haar oor, waar G.J. dan duidelijk door moest spreken, zodat ze kon verstaan wat hij haar vertelde, of zijn antwoorden op haar vragen kon horen. Zij schreef G.J. en P.C. brieven in de tijd, dat zij niet meer thuis woonden. Ze werd graag op de hoogte gehouden van hun wel en wee.

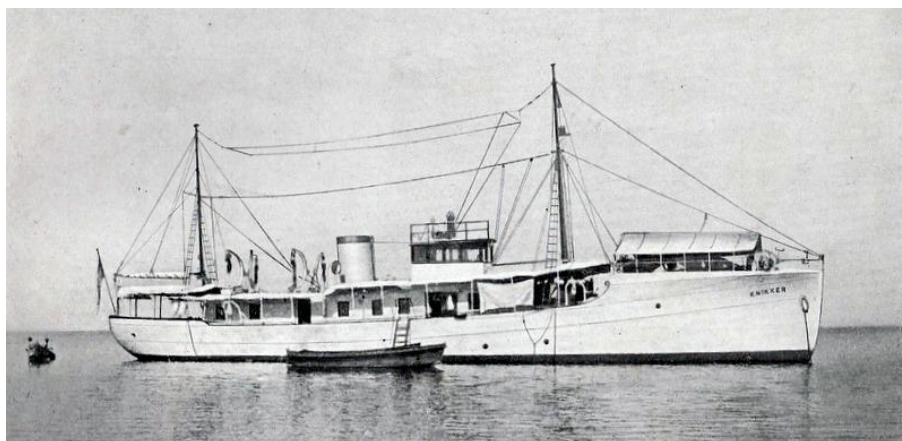
Gedurende de Tweede Wereldoorlog woonde zij in ieder geval met haar zoon Frank en diens vrouw, schoondochter Conny (Cornelia Agatha Rijsdijk-Kool) en hun twee zoons in Saint Cloud bij Parijs. Op 1 juni 1945 schrijft ze aan P.C. een brief voor zijn verjaardag. Zij zijn dan al bijna een jaar bevrijd van de Duitsers (25 augustus 1944), "wij zijn al tien maanden buiten de oorlog, een heele rust". Ze maakt zich in haar brief aan hem enorme zorgen om zijn familie en vroeg zich af of de Duitsers hem nog meegenomen hebben, "Hebben de moffen je nog weggehaald". Ze heeft geen idee wie er nog leeft, waar iedereen is. Ze heeft angst voor al hetgeen de Duitsers gebombardeerd hebben, de werf, hun huis en de polders die ze

waarschijnlijk hebben laten onderlopen. Op goed geluk stuurt ze de brief naar B41 Slikkerveer. In Parijs kan men weer aan voedsel komen al is het heel duur, maar ze heeft vernomen dat ze in Nederland een hongrewinter achter de rug hebben en dat het voedsel tekort erg groot is. "Hier is het nu wel wat beter met het eten, maar om genoeg te hebben kost schatten van geld. Hier zijn al kersen en perziken, maar aardbeien niet te betalen, zoo duur." Verder schrijft zij dat in Parijs iedere dag duizenden bevrijders arriveren per trein en vliegtuig. Ook vele vrachtauto's passeren Parijs met kleding en voedsel. De zoons van haar zoon Frank hadden thijmhoest en de arts schreef ze luchtverandering voor. Ze

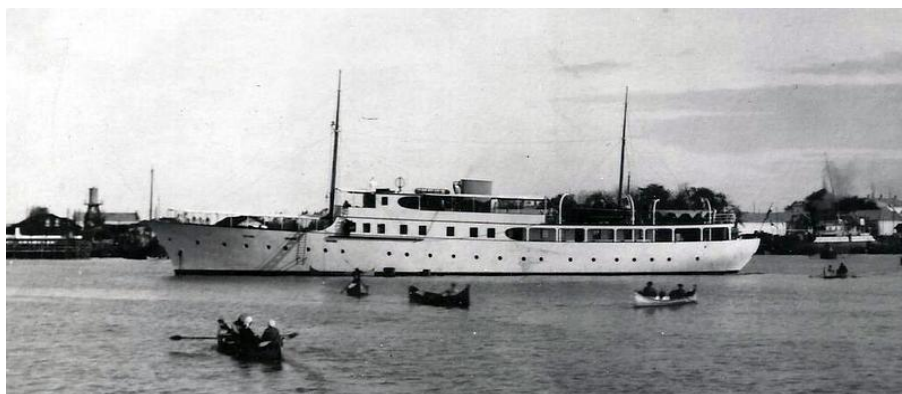
schrijft niet waar ze naar toe zijn gegaan, maar wel dat ze net weer genezen terug gekomen zijn met hun moeder Conny en dat de oudste Frank, in St. Cloud weer naar school is. Zijn haar is geknipt en nu is hij niet langer "little lord Fauntleroy".



Deze haarcoup zal haar kleinzoon Frank Rijsdijk in 1945 gehad hebben, voordat zijn haren geknipt werden.

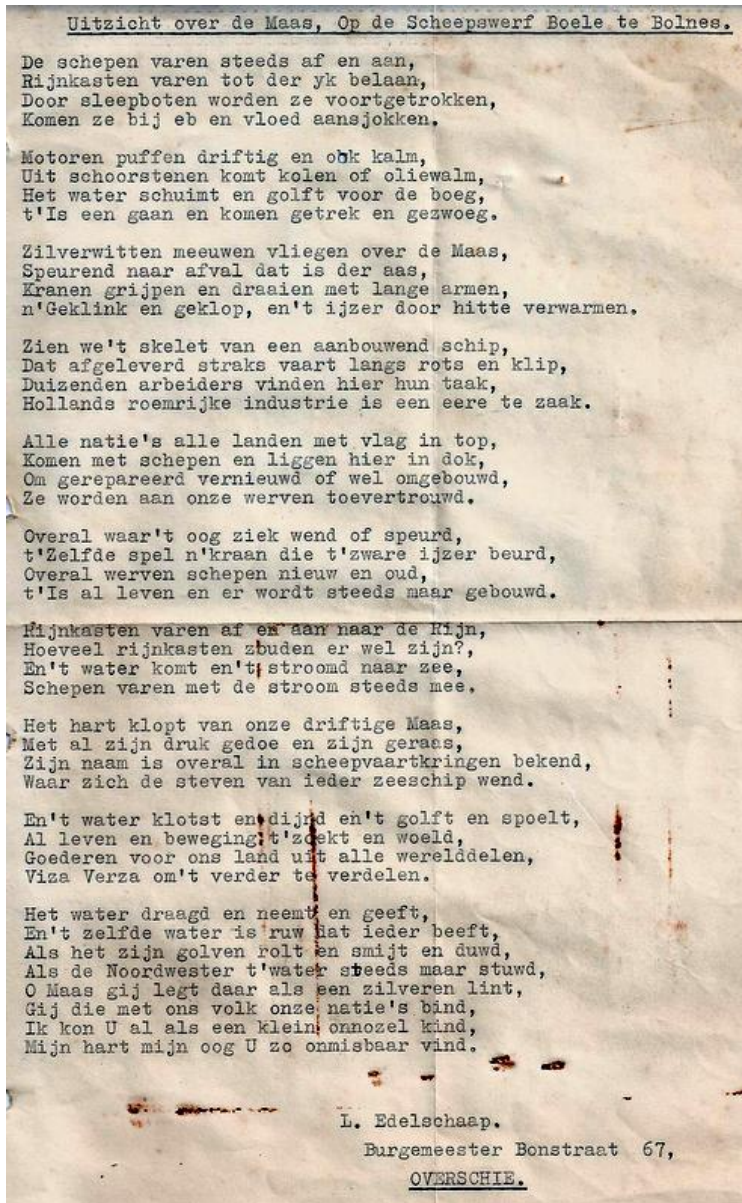


Het eerste dubbelschroef compressorloze dieselmotor jacht voor de Rode Zee, gebouwd in opdracht van de heer A. Neervoort van de Poll van de N.V. Zeevaart Mij. "Knikker" te IJmuiden. Het schip bezat ook de eerste ijskast, voor het bewaren van vis voor onderzoek in Leiden. Het ontwerp was van H.W. Voogd. De Knikker was een gecombineerd plezier- en vissersboot voor onderzoek op het gebied van de zeevisserij in de Rode Zee. Het is in 1925 met 33 meter lengte het grootste in Nederland gebouwde jacht. Zij zou een paar jaar later gevolgd worden door de "Chasevar". In mei begon de bouw en op 1 oktober 1925 werd het jacht door een bok in het water gelaten!



De Sjah van Perzië, Reza Pahlavi gaf Boele Bolnes in 1935 opdracht tot het bouwen van een jacht de "Chasevar" naar een ontwerp van H.W. Voogd. Voor de binnenkant werd alleen

teakhout en marmer gebruikt. Het schip was ruim 54m lang, 7.80m breed en de diepgang was 3.20m. Te diep echter om binnen door naar de Kaspische Zee, een binnen zee, te waren. Er werd daarvoor ook bij Boele speciaal een dok gebouwd, met het jacht had het een diepgang van 1.50m. In het dok voer het jacht na de te waterlating in 1936 via de Noordzee, de Oostzee, de Russische binnen wateren en de Wolga naar de Kaspische Zee.



Ir P. B O E L E.

Directeur N.V. Boele 's Scheepswerven en Machinefabriek, geboren 31 July 1896 te Slikkerveer, behoort tot een oud geslacht van Scheepsbouwers zoowel van Vaderszyde als van Moeders zyde, waarvan vele generaties zich op de scheepsbouw toelagden.

Aan de familie van zyn moeder behoort de N.V. Cvan der Giessen en Zonen's Scheepswerven te Krimpen aan de Yssel.

Sinds ongeveer 1600 legde de familie Boele zich op Scheepvaart en Scheepsbouw toe, en zoo was ook Ir P. Boele van jongsaf met hart en ziel scheepsbouwer.

Hy studeerde Scheepbouwkunde aan de Technische Hoogeschool te Delft, behaalde aldaar in 1926 zyn diploma van Scheepbouwkundig Ingenieur.

Na zyn studie werd hy adjunct Directeur en in 1930 Directeur van N.V. Boele 's Scheepswerven en Machinefabriek.

Zyn voorouders bouwden eerst uitsluitend houten rivierschepen en houten zeezeilvaartuigen, daarna yzeren schepen met hulpstoomvermogen weer later stalen rivier en zeevracht en passagiersschepen.

Sinds 1870 zyn ongeveer 920 schepen gebouwd van verschillende afmetingen en typen.

Hieronder Jachten, kleine en groote rivierschepen, zeevracht en passagierschepen tot 10.000 Ton D.W. veerponten dokken rivier en zeesleepboten tankschepen zand en bakkenzuigers loodsbooten

Onder de zeevracht en passagierschepen en tankschepen bevonden zich schepen voor Hollandische reeders als de Holland Amerika lyn, de Nederlandsch Indische Tankstoomboot Maatschappij, Koninklyke Paketvaart Maatschappij, Gebr. van Uden, Nievelt Goudriaan, van Ommeren Tankreedery enz.

Ook voor Braziliaansche, Noorsche, Zweedsche, Engelsche, Fransche, Duitsche, Italiaansche en Iraansche opdrachtgevers.

Tot de merkwaardigste prestaties mag zeker het 540 Ton metende luxe jacht van de Sjah van Iran gerekend worden, waarvan de opdracht in December 1935 gegeven werd en dat op 10 July 1936 klaar en geheel ingericht werd opgeleverd.

Hierby is een map gevoegd van eenige van de hierboven genoemde types.

Sinds 1896 is naast het nieuwbouw bedrijf een reparatie afdeling opgericht, welke zulk een vlucht nam, dat er ongeveer 800 groote en kleine schepen per jaar werden gerepareerd.

In 1912 werd naast het scheepsbouw en reparatie bedrijf ook een machinefabriek opgericht.

In het bedrijf zyn normaliter ongeveer 1250 werklieden werkzaam.

Wat de persoon van Ir P. Boele betreft moge nog worden vermeld, dat hy Commissaris is van de Reedery van der Schuyt en de Reedry Stanfries te Rotterdam. Van 1935 tot 1940 was hy gemeenteraadslid van de gemeente Ridderkerk. ~~Hy is~~

Hy is voorts lid van het Bestuur der Onderlinge Risico Vereeniging van Werkgevers in het Scheepmakersbedryf.

Hy heeft zich veel in het vereenigingsleven bewogen en is bestuurslid van de avondvakteekenschool van het Nyverheidsonderwys te Ridderkerk, lid van de Commissie van Toezicht van de Gemeentelyke Ambachtschool aldaar en bestuurslid van verschillende andere vereenigingen.

Referenties: Mr A. Diemer Kool, Directeur der Incasso Bank ~~HEE~~rengracht

531 Amsterdam.

de Heer C. Pot Directeur Electr. Technische Industrie Electro Slikkerveer.

de Heer W. H. de Monchy Directeur der Holland Amerika lyn Eschenlaan 68 Rotterdam.

de Heer Ch. Redede Directeur Biscuit Fabriek "Victoria" Huize "Grabbehoff" Oude Dyk 3 Dordrecht.

de Heer Mr A. Schadee, Advocaat en Commissaris Maatschappij de Maas Vredeshofweg 43 Rotterdam.

de Heer Jhr W. G. Groeninx van Zoelen van Ridderkerk. Huys ten Doack Slikkerveer.

Rehabilitatie van Ir P. Boele, opgeschreven door vrienden in het Ned., Frans en Engels.

I N N E R W H E E L
-----DORDRECHT-----

Bijeenkomst Inner Wheel op maandag 17 april 1967 ten huize van Mevrouw Boele, Slikkerveer.

De meeste leden zijn al vroeg aanwezig en het gezellige gastvrije huis van Mevrouw Boele staat gereed om ons allemaal te ontvangen. Onze voorzitter heet alle aanwezigen welkom. Na gebruik van een kopje thee met heerlijke bonbons krijgt Mevrouw Boele het woord. Zij spreekt over "scheepsmodellen". Zelf bezit zij 21 van deze modellen, heel gevarieerd en uit verschillende tijden. Heel vroeger begonnen de mensen hutten te bouwen aan het water en de eerste vaartuigen waren uitgeholde boomstammen. In oude koningsgraven werden al scheepsmodellen gevonden. Daarna werden scheepsmodellen opgehangen in de kerken, o.a. om behouden thuishoofden van de opvarenden af te smeken. Helaas zijn hier maar weinig modellen van over. Ze werden vuil van stof en kaarsvet, touwen gingen verrotten. Later werden de scheepsmodellen ook op de werven gemaakt. Jacobus II van Engeland schonk scheepsmodellen aan vorsten. Toen Willem van Oranje 16 mei 1666 een bezoek aan de vloot bracht, werd hem door de admiraliteit een scheepsmodel aangeboden. In het Louvre bevindt zich een grote verzameling scheepsmodellen uit de 18e eeuw. De hertog van Orléans bezat ook een verzameling. In de 18e eeuw liepen zelfs de dames met een volgetuigd scheepsmodel op hun hoofd. Voor scheepsbouwers is het belangrijk te beschikken over veel modellen. Czaar Peter liet al van elk schip dat de Russen in handen kregen een model vervaardigen. Dan mogen we verschillende modellen zien. Het oudste schip dat op Indië voer uit 1640. Dit is door vakkundige hand gebouwd. Het heeft prachtige lijnen. Die lijnen zijn het vakmanschap en monopolie van de scheepsbouwer. Speciaal vóór dat de schepen met motoren waren uitgerust, waren deze lijnen belangrijk o.a. voor de snelheid bij het varen. De moderne schepen zijn dan ook aanmerkelijk minder fraai van lijn. Ze worden gebouwd voor 20 - 25 jaar.

Als Mevrouw Boele klaar is met haar interessant verhaal, worden we nog op heerlijke koffie getraceerd. Dan bedankt Mevrouw Wiersma de gastvrouw, die tegelijk spreekster was, voor de boeiende, gezellige middag, die zij ons geboden heeft en spreekt de hoop uit, dat zij nog lang van Inner Wheel lid mag blijven.

De volgende bijeenkomst zal plaats vinden op maandag 22 mei om 2.30 uur in Taveerne Ter Merwe. Voor deze middag hebben wij de Heer de Veer bereid gevonden om over "Provo's" te spreken, een onderwerp, dat ons dit jaar speciaal door het hoofdbestuur werd aanbevolen te behandelen.

Gaarne bericht bij afwezigheid aan de secretaresse, Dubbeldamseweg 2, tel. 38092.

* * * * *

Een kort verslag van een voordracht die Hannie Boele-Rijsdijk hield voor de Rotary Inner Wheel van Dordrecht. Ze hield regelmatig een voordracht. Ze had interesse in veel verschillende onderwerpen waar zij zich dan goed over liet informeren. Ze vond het ook altijd leuk er anderen over te vertellen. Zij was regelmatig gastvrouw voor de bijeenkomsten van de Inner Wheel.

10 oktober 1936



Mijn
eigenlieve
Moeder

Ik hoef morgen
niet naar school
Hoe gaat het
nu met u ik
vind het zo
naar dat
u pijn heeft kom

“DINA” van grootvader P.C. Boele



U weer gauw
naar ons tref
vandaaghef
^{een benaact}
vergehad en ook
waardruif ^{yes} vader
doet kinderen
morgen ont
schaa ik heb
den keer maar
niet ergop mijn
m broek gek
dat lieve moeder

20 October 1936



Mijn lieve Moeder,
hartelijke dank voor
uwe lieve for brief.

Ik ben erg lief voor
Vader en de juffrouw.

Het is erg stil als ik uit
school kom.

Enx u is niet thuis.

Ik hoop dat u maar niet weet
zijn hebt dat vind ik erg naar
Moeder ik heb van dag



"BLONDINE"

van de familie Boele

een dubbeltje van Vader gehad
en daar heb ik vier suiker-
bieten voor het macerootje
gekregen.

Heer lust veel boterhammetjes.
De vrouwen krijgen drinken
en eten op zijn tijd.

Moeder om dat Vader zo alleen
slapen Geersjan en ik bij
Vader leukke x Moeder.

Moeder veel liefs van uw
Peter Cornelis.

1937
9 iunie # Lieve Moeders en Van-
der.
Ik heb in de bijen
bienenhoef zo lekker
gegeven, weet u wat
ik gegeven heb eerst
en boterham met een
ei, en toen een taartje
dat smaakt zo erg
lekker, ^{al} ~~al~~ ^{er} ~~er~~ ^{er} ~~er~~ ^{er} ~~er~~
was dat, fijn he.
Een Een soen lensik

Briefje geschreven op schriftjes papier op 9 juni 1937 (9 iunie), 7 jaar oud.

Als jong ventje hield G.J. al van taartjes en zoetigheid. Hij koopt altijd graag koekjes van de banketbakker, en stroopkoeken, boterkoek, tompoezen en de harde wener nu bij Carlier. Voor de borrel goede zoutjes en natuurlijk niet te vergeten na de lunch de Belgische bonbons, zoals Godiva en Leonidas.

met ons alle naar de
Strom gegaan en toen
zijn wij ingestapt en
toen zijn wij weer
uitgestapt en toen naar
de dierrentuin eerst
hadden we olienoten
gekocht, en de laatste
keer kochjes de dieren
smulde zo lekker, ze
vonden het ^{verr} heerlijk,
dat niet u wel.

En een kameel hat
sijn been gebroken,
dat vinden wij zo
sijn zielig we
de fde er niet naar
soe te gaan zo we
ly lig vond wij de

De groete van Geert
jan Boele.

ringdijk.

slikkerveen



Rotterdamsche School Vereniging, 1935

Piet Moret en zijn vrouw worden door Hannie Boele-Eschauzier gefeliciteerd voor 40 jaar trouwe dienst van Moret.





Laurenskerk 15 april 1926. Pieter Boele en Hannie Rijdsdijk waren vlak daarvoor samen tot de Hervormde Kerk toegetreden.



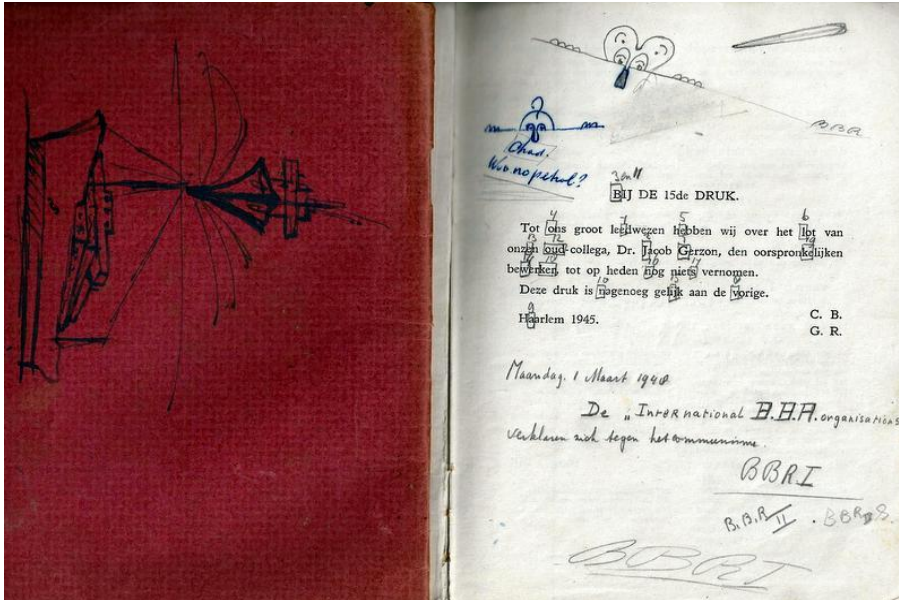
Het jong getrouwde stel.



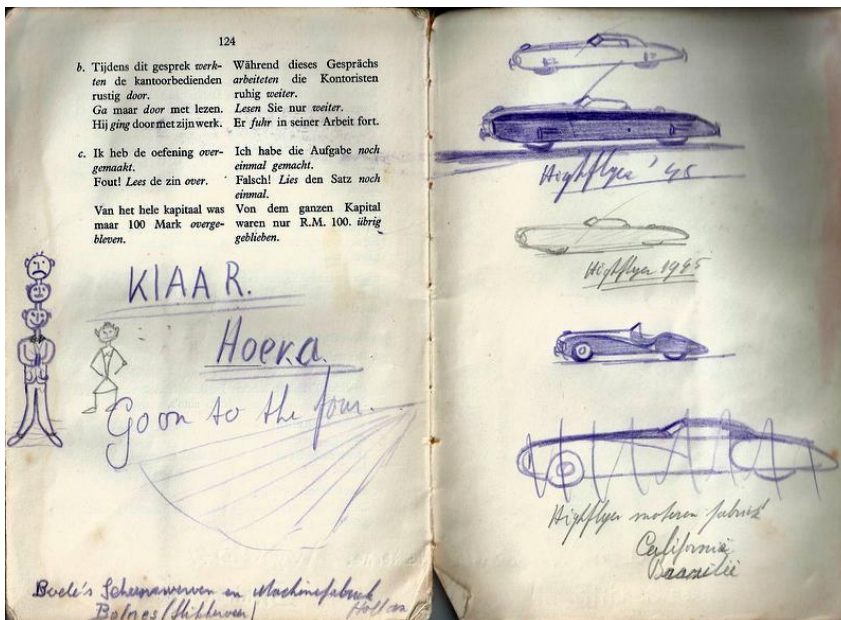
Identiteitsverklaring afgegeven voor G.J. voor een reis naar Duitsland als 5 jarig jochie. Op de foto met zijn broer en ouders is hij al weer wat jaartjes ouder. Ze maakten regelmatig een tripje van een paar dagen naar verschillende plaatsen en plaatsjes in Duitsland, onder anderen langs de Rijn.




P.C. met zijn grote trots, prijswinnares Bella en haar veulen die ook menig prijs zal gaan winnen. De dekhengst is P.C. zijn eigen Europese kampioen.



G.J. noemde zichzelf Gerry John Muche, directeur N.V. Muche motoren fabriek the Highflyer, maar ook Geert Jan Boele van Boudewijkerke, president van BBRI
 Zijn ontwerpen van auto's, boten heetten: Highflyer, en daarnaast had hij de bekende Highflyer motoren, 2 cylinder, voor auto en boot!!
 En HOERA hij is over naar de vierde klas HBS!!!!



<p>Model 44 5 064 Dienstplichtbesluit I. Form. 1955</p> <p style="text-align: center;"></p> <p style="text-align: center;">KONINKRIJK DER NEDERLANDEN</p> <p style="text-align: center;">* BEWIJS VAN ONTSLAG UIT DE DIENST ALS GEWOON DIENSTPLICHTIGE VAN DE LANDMACHT</p> <p>met ingang van <u>16 December</u> 19<u>54</u> wegens gebreken</p> <p>uitgereikt aan <u>B O E I E.</u> Geert, Jan. geboren <u>13 Juli</u> 1929, die op <u>1 October</u> 1948 bij <u>3e Regiment Infanterie</u> werd ingelijfd als G.D. der lichte 1949 uit de gemeente <u>Ridderkerk</u> en overgeplaatst bij het <u>Commando Luchtvaarttroepen</u> provincie <u>Z. Holland</u> onder nr. <u>M.i.v. 13/3/51</u> laatstelijk diende als <u>sergeant</u> <u>Nijmegen, 3 December</u> 1954 De Commandant van het Commando Luchtvaarttroepen De Res. Majoor, <i>[Signature]</i> A. M. J. [Signature]</p>	<p>N.V. ROTTERDAMSCH E SCHOOLVEREENIGING</p> <p style="text-align: center;">BEWIJS VAN INSCHRIJVING No. <u>1470</u></p> <p>OP <u>8 Juli</u> 1935. IS INGESCHREVEN ALS LEERLING VOOR DE <u>1e</u> KLASSE (AFDEELING <u>B</u>) VAN DE SCHOOL DER N.V. ROTTERDAMSCH E SCHOOLVEREENIGING <u>Geert Jan Boele</u> GEBOREN <u>13 Juli 1929</u> DE DIRECTIE <i>[Signature]</i></p> <p>SCHIEDAMSCH E SINGEL No. 155, ROTTERDAM</p>
--	--



De Merode, motorboot naar ontwerp van G.J. Boele wordt te water gehesen, nadat de leerschool haar gebouwd heeft.



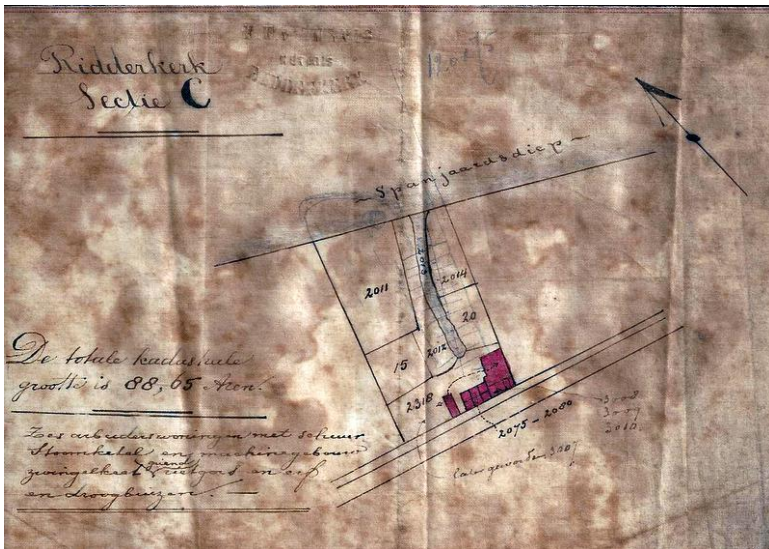
Houten schip "Vivat" gaat te water en ervoor ligt een stalen schip,
P. Boele Pz. te Slikkerveer

Boele&Pot





Boele Bolnes 1929

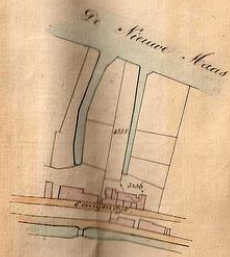


Littreksel uit het kadastrale plan.

Gemeente *Ridderkerk*

Section *A*

Schaal van 1 à 2500



Voor Extract conform
de bepalingen v/h. Kadaster

W. J. van der Meas

Afgegeven door mij bevoegder ook de hypotheek en
het Kadaster te Dordrecht den 23^{den} September 1896.

W. J. van der Meas

N^o. 17.
(KADASTER.)

KANTOOR VAN
BEWARING DER HYPOTHEKEN
EN VAN HET KADASTER

UITTREKSEL van den Perceelsgewijzen Kadastralen
Legger der gemeente *Ridderkerk*

TE *Dordrecht*

ART. <i>1447 g</i>	N A A M.	VOORNAMEN.	BEROEP.	WOONPLAATS.
EIGENAAR	<i>Kamsteeg</i>	<i>Janit</i>	<i>koopman</i>	<i>Ridderkerk</i>
MEDE-EIGENAREN				
VRUCHTGEBRUIKER ...				
ERFPACHTER				
RECHT VAN OPSTALHOUDER OF BEZITTER VAN HET RECHT VAN GEBRUIK EN BEWONING.				

POLDER, GEHUCHT of plaatselijke benaming. (Straat, Gracht enz.)	VERWIJZING NAAR HET KADASTRALE PLAN.		SOORT van EIGENDOM.	GROOTTE.	Bedrag der gewasste pachtwaarde per hektare, verminderd met den per hektare bepaalde afslag wegens polder- en dijklusten.	BELASTBARE OPBRENGST.		Bedrag per hektare van den afslag wegens polder- en dijklusten.	VERWIJZING naar vroegere of latere toestanden.
	Section.	Nommer van het perceel.				On-gebouwd.	Gebouwd.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.

<i>Bevindinge A</i>	<i>3235</i>	<i>Landbouw perceelen</i>		<i>1240</i>		<i>12</i>	<i>10</i>		<i>Art. 1447 g, Art. 1447 h</i>
	<i>3236</i>	<i>schuur en</i>		<i>800</i>					
<i>De twee perceelen</i>									

De ondergeteekende Bewaarder der hypotheeken en van het kadaster verklaart, dat bovenstaand uittreksel overeenstemt met de stukken behorende tot het kantoor van Bewaring te *Dordrecht* en de veranderingen bevat, die tot op den heden ten gezegden kantore bekend zijn.

Afgegeven op verzoek van *J. G. Almonst en Z. van der*

Dordrecht den *13* februarij *1896*

Kosten voor *2* Perceelen. *0.30*

N^o. *1572*

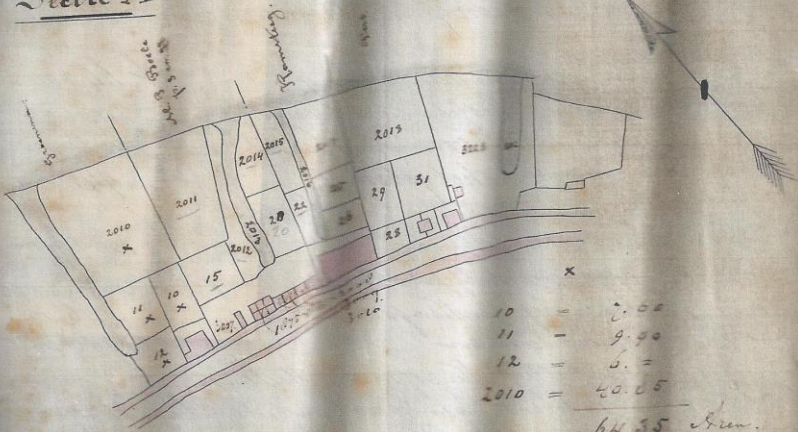
De Bewaarder voornoemd,
Van der

Raming van een Dwarshelling
 te Bolnes
 van den Heeren Boele en den Ouden

Fundatsie voor 2 hellingen of beddingen waerop een wagen loopt	
1	Heijpaden 60 ficks met in slaan / 390 00
2	Heijpen, hellingleggers enz met het opmaken der rails " 272 00
3	Heijelwerk onder 2 hellingen " 154 00
4	Afsperstak van steunbering " 54 00
5	Fundatsie met gemetselde put voor den lieer " 90 00
6	Rails met toebehooren gerekend op 22 Heijpen weder 2 60 ficks " 137 00
7	Wagen van plaat u- hoek en smeeijer " 136 00
8	Giet en draaiverk, rollen, asjen enz " 141 00
9	Heijlinggestakten Leken met braken enz " 91 00
10	Voor den lieer compleet " 100 00
11	Voor 42 Heijer 16 m helling, hangen en helling schijf " 02 50
	50 Staven / 1727 50
Een stel met wagen en toebehooren / 1727 50	
14	Stel " " " " / 32022 50
Graafwerk, aanhooging, geul of uitspaart naar de rivier enz " 3205 00	
Schoeiwerk / 5310 00	
Totaal / 41417 00	
Hiervan bedragen de afnemers tot gans de posten 6-7-8-10-11-14 / 2053 50	
De overige werken besloopen dan 20543 50	

Offerte voor het maken van een dwarshelling op het stuk grond gekocht februari 1896 te Bolnes, gemeente Ridderkerk aan toen de Eenigendijk, later de Ringdijk, aangevraagd door de heren Boele en den Ouden (van Gebr. Pot)

Sectie A



10	=	2.00
11	=	9.50
12	=	5. =
2010	=	40.05
		64.55 Acre.

Familie Gramson

De onderstaande...
 met behoren op te maken met de
 rekening als een inkomsten

De onderstaande...
 de hulp van een landbouw...
 voor de oprichting der...
 gemeente...
 1875. 1876. 1877.
 1879. 1880. 1881. 1882. 1883. 1884.
 1885. 1886. 1887. 1888. 1889.
 1890. 1891. 1892. 1893. 1894. 1895.
 1896. 1897. 1898. 1899. 1900.
 1901. 1902. 1903. 1904. 1905.
 1906. 1907. 1908. 1909. 1910.
 1911. 1912. 1913. 1914. 1915.
 1916. 1917. 1918. 1919. 1920.
 1921. 1922. 1923. 1924. 1925.
 1926. 1927. 1928. 1929. 1930.
 1931. 1932. 1933. 1934. 1935.
 1936. 1937. 1938. 1939. 1940.
 1941. 1942. 1943. 1944. 1945.
 1946. 1947. 1948. 1949. 1950.
 1951. 1952. 1953. 1954. 1955.
 1956. 1957. 1958. 1959. 1960.
 1961. 1962. 1963. 1964. 1965.
 1966. 1967. 1968. 1969. 1970.
 1971. 1972. 1973. 1974. 1975.
 1976. 1977. 1978. 1979. 1980.
 1981. 1982. 1983. 1984. 1985.
 1986. 1987. 1988. 1989. 1990.
 1991. 1992. 1993. 1994. 1995.
 1996. 1997. 1998. 1999. 2000.
 2001. 2002. 2003. 2004. 2005.
 2006. 2007. 2008. 2009. 2010.
 2011. 2012. 2013. 2014. 2015.
 2016. 2017. 2018. 2019. 2020.
 2021. 2022. 2023. 2024. 2025.

Van...
 Gemeente van...
 Dordrecht.

Rekening Fabrieksgebouw

Graafwerk en aanvulling	f 640 00
Steenwerk, keelen en vloeren	" 2431 00
Werkstukken voor het gebouw	" 4629 00
Schaafwerk in het gebouw	" 945 00
Stommenwerken aan Kap. Gooten	
Handen en fechtwerk	" 1532 00
Geegalvaniseerd ijzeren dakbedekking	
met inbegrip penker gaten	" 006 00
Ijzeren raamen	" 200 00
Ijzeren balken, hoefpantelen, steylen en	
langverbindingen met transport. Hella.	" 2429 00
Glaswaantie en Keijwerk	" 432 00
Totaal	f 14640 00

Renningschendingen bespauwlatide
van 336. M² ad f. 20

Steenwerk Kegel en Schroeven	f 335.-
Werkstukken Schroeven	" 446.-
Fundament en bemiddeling der Kegel	" 679.-
Totaal	f 1500 1500.-

Steenwerk van Machine en	
2 draaibancken	f 466.-
Werkstuk fundament voor die machines	" 462.-
Totaal	f 928.-
Totaal	f 3175.-

AANSLAGBILJET.

HOOFDELIJKE OMSLAG.

Gemeente **Ridderkerk.**

Dienstjaar **1910.**

Wijk *A* No. *10*

Artikel *132* van het Kohier.

Maarten Pieter Poole

is aangeslagen in den **HOOFDELIJKEN OMSLAG**, dezer gemeente, naar een belastbaar inkomen van *f 1362* voor 12 twaalfde gedeelten, tot een bedrag van *f 404.36*.

Dit bedrag moet in twee termijnen, ieder voor de helft, worden voldaan ten kantore van den ondergeteekende, vóór of op den 2en Juli 1910 en vóór of op den 2en November 1910.

UITGEREIKT te Ridderkerk den **10 JUNI 1910**

De Ontvanger der Gemeente,

H. G. JANSEN.

De Ontvanger zal zitting houden zooals aan de achterzijde van dit biljet is vermeld.

KWITANTIE.

DAGTEKENING DER BETALINGEN.		BETAALDE TERMIJNEN.	BEDRAG DER ONTVANGEN SOMMEN.		BETAALDE VERVOLGINGS-KOSTEN.	HANDTEKENING VAN DEN ONTVANGER VOOR QUITANTIE.
MAAND.	DAG.		Voluit geschreven.	In cijfers.		
1910.			Zegelrecht . . .	f 0.22 ⁵	<i>veij</i>	
	<i>Jul</i>		<i>tweehonderd tweeënveertig</i>	<i>242.36</i>	<i>-</i>	<i>veij</i>
	<i>Nov</i>		<i>Restant</i>	<i>242.36</i>	<i>-</i>	<i>veij</i>
			<i>484.50</i>			

Men wordt verzocht ten spoedigste te betalen.

Z. O. Z.



Boele Bolnes voor
1963, nog geen
droogdok



Boele Bolnes met
droogdokken

Boele shipyards and engineering co. ltd.
Bolnes, Holland
Postal address: P.O. Box 3002, 2980 DA Ridderkerk
Telephone: (0)1804-18555
Telex: 20012 boele nl Cables: Boele-Bolnes

Bouwnummer 989	Droogdok	Eigen Rekening.
Lengte over alles:	175.00 m.	500' (OVERALL)
Grootste breedte:	32.60 m.	103'
Breedte tussen de wanden:	25.80 m.	84'0" (CLEAR)
Max waterhoogte tussen de kielblokken:	7.40 m.	geg. 7.00 m = 24'4"
Max. diepgang:	3.35 m.	
Totale hoogte:	13.40 m.	
Hefvermogen:	11.250 ton.	(voor schepen tot + 20.000 tdw.)
2 langsschotten en 3 dwarschotten verdelen het dok in 12 tanks.		
4 pompen.....		
Het dok wordt opgebouwd uit 4 delen.		
Deel II(1ste sectie),geplaatst:	9-6-1960	
tewater :	20-10-60	
helling :	1 en 2	
Deel III(2e sectie),geplaatst:	7-11-1961	
tewater :	14-9-1962	
helling :	1 en 2.	
Deel I (4e sectie) geplaatst:	30-4-1963 3-5-1963	
tewater :	4-9-1963	
helling :	1 en 2.	
Deel IV(3e sectie). geplaatst:	19-10-1962	
tewater :	24-4-1963	
helling :	1 EN 2.	

Droogdok ("Drydock") met bouwnummer 939 werd voor eigen rekening gebouwd. Het eerste eigen dok met lengte van 175 meter gebouwd op de werf, was in oktober 1963 klaar en werd direct met het schip, de m.s. "Ringdrude" gedokt. Het Dok werd in West neergelegd. Op de foto op de vorige pagina, kun je zien waar Dok I kwam te liggen (direct onderaan de foto). Dok II en Dok III liggen van beneden naar boven.

De tanker "Vanessa", was voor de sloop bedoelt, maar BSM besloot haar te ontdoen van achterschip en voorstevan en van het overgebleven deel werd een klein dok van 105 meter lengte gemaakt, bestemd voor haar dochteronderneming "De Jong" in Schiedam. In 1978 werd deze locatie verplaatst naar D. van de Wetering B.V. en toen werd er besloten om Dok IV in Bolnes te leggen.

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

heeft opmaak toegepast: Niet onderstrepen, Tekstkleur: Auto

MAANDAG 7 JUNI 1948

Nationale en Onderlinge Zeilwedstrijden

Een mooie en spannende strijd

Aeolus heeft wel zijn medewerking verleend bij de wedstrijden, die gisteren door de zeilvereniging voor Dordrecht en Omstreken werden gehouden. 's Morgens bij de start stond er al een lekker windje, wat echter in de middagen aanwakkerde tot een stijve bries met vinnige vlaggen, die de schepen voortdurend op één oord deed liggen. De wedstrijdbaan liep vanaf het begin van de Noord-via de Nieuwe Maas tot de loop van de IJssel, waar een boei moest worden gerond. De finish lag ter hoogte van de Gasfabriek. Een prachtige baan overigens, waarvoor de zellers van alles te beleven viel. De wind was pal Zuid, dus ging het met de fokken te loeven tot het eind van de Noord. Op de Nieuwe Maas was het vrijwel geheel in bezit, sommige schepen moesten af en toe een slasje maken. Op de terugweg voorde de Noord een prachtig kruisrak, waardoor de wedstrijd een wel weer afwisselend karakter kreeg, omdat de schepen onder alle omstandigheden hun goede of slechte eigenschappen konden tonen. Er is heftig geknuffeld in de verschillende klassen en de mededingers hebben zich van hun beste zijde laten zien. Er zijn mooie snelle tijden gemaakt en een woord van lof komt zeker toe aan Ad van Dongen in de Pibeer, die het presteerde als snelste van de 65 deelnemers te eindigen (3.17.37). Nummer twee werd het Dakenjacht „Maria Lecina“ met de heer Lela aan het roer.

In de nationale wedstrijden kwam de Gorkummer Van Wingerden met zijn 12-voetsjool „Beroeboe“ met zijn stadgenoot Stozeman in de „Wolfa“ op zijn hielen, als overwinnaar uit de strijd. Bij de 12 m2 B.M.'s moest Ot Woerdenbach in de vlienspiegel het loofde leggen tegen de vlienspiegel het loofde leggen tegen de heeft, zal de strijd tussen deze twee concurrenten nog wel teller worden. De bekende N.N. 16 m2 zeller Boele uit Slikkerveer in de „Breehorn“, ging weer eens met een eerste prijs strijken.

In de onderlinge wedstrijden ging het al even spannend toe. De voorritser in de Z. D. en O. Herman Ahuis, in v. Wildzang, boekte een mooi succes bij de 12 m2 B.M.'s als zezat te finaal Harry van Beek uit Slikkerveer had aan de helmstek van de „Victory“ een goede dag door Fons van Loon in de „Capriol“ met 1 m. 10 sec. te kloppen.

Gerrit de Mey bereed succesvol met zijn „Stokpaardje“ de woelike baren, terwijl ook de „Chérie“ van De Kok in de eerste prijzen viel, evenals Jan Veerkamps, die een keurige wedstrijd in de kajuitklasse zelfde met zijn „My Hobby“.

In de volgende kajuitklasse werd een titanensrijd gestreden tussen Van der

Hoogt in de „Swift“ en Overbeek in de „Joan“, van wie eerstgenoemde één seconde voor zijn concurrent door de finish ging!

De prijzen in de derde kajuitklasse vielen allebei buiten de stad, de Blue Bird van J. Borstlap uit Barendrecht, liet de IJsselmondenaar Hooftman in de Rap zijn achtervlienspiegel zien. In de laatste twee klassen waren het de Pibeer en de Maria Lecina, die met de eer gingen strijken.

Als prettig besluit van deze uitstekend geslaagde wedstrijd van de Z. D. en O. werden 's avonds de prijzen in N.A.B. aan de volgende trotse winnaars uitgereikt:

NATIONALE WEDSTRIJDEN:

12-voetsjellen: 1. Beroeboe, H. van Wingerden Jr., Gorinchem 4.12.13; 2. Wolfa, W. Stozeman, Gorinchem 4. 16.19.

12 m2 B.M.: 1. Snip, H. Martin 3.31.29;

2. Vlienspiegel, O. Woerdenbach 4.32. N.N. 16 m2: 1. Breehorn, P. C. Boele, Slikkerveer 3.36.59; 2. Jan van Gent, O. W. van der Stek 3.43.2.

ONDERLINGE WEDSTRIJDEN:

12 m2 B.M.: 1. Wildzang, H. Ahuis 3.33.9; 2. Waterland, J. Verduyn 3.43.38; 3. Anger, A. C. Outhuizen 3.53.47.

N.N. 16 m2: 1. Victory A. van Beek, Slikkerveer 3.39.39; 2. Capriol, A. van Loon 3.35.10; 3. Marianna, W. Buytendijk, Rotterdam 3.38.28.

Klasse E I: 1. Stokpaardje, G. de Mey, 3.30.37.

Klasse E II: 1. Chérie, G. de Kok 4.42.3.

Kajuitklasse F I: 1. My Hobby, J. Veerkamp 3.43.44; 2. Don Mac Rae, J. van der Salm, Harinxveld 3.46.41.

Kajuitklasse F II: 1. Swift, A. van der Hoogt 3.43.17; 2. Joan, Z. Overbeek 3.43.18.

Kajuitklasse F III: 1. Blue Bird, J. Borstlap, Barendrecht 3.23.48; 2. Rap, T. Hooftman, IJsselmonde 3.33.29.

Sharpes: 1. Pibeer, A. v. Dongen 3.17.27. Gemengd G II: 1. Maria Lecina, B. J. M. Lela 3.21.27.

P.C. nam in deze Nationale en Onderlinge zeilwedstrijden deel in de 16m2 de “Breehorn”, van zijn broer G.J.

De “Breezand” lag op de Kaag. P.C. was de kapitein, zat aan het roer en won de Nationale zeilwedstrijd 16m2.

Aan Zyne Excellentie
 de Minister van Oorlog
 31 Augustus
 Geeft met vereerbiedigste eerbied te kennen
 G.J. Boele Directeur N.V. Boele's Scheepswerven
 en Machinefabriek te Bolnes, wassende B41
 Slikkerveer, dat zijn zoon G.J. Boele als ingekomen
 van de richting 1949, na het verstryken van het oordeel
 hem verleende uitstel zal worden opgescheept bij
 het Commando der Luchtvaarttroepen
 dat ~~op~~ zijn zoon in het bezit is van het
 diploma 5-jarige H.B.S. Blijft aan de doeling
 lag, hem zijn studie en technische richting te doen
 doorlopen aan de Technische Hoogschool of aan
 de Middelbare Technische School, welke mogelijkheid
 voorschiet, in verband met het verzoek van
 zijn dienstplicht eekter met aanvraag is
 Requiesant moze er eekter Zyne Excellentie
 met nadruk op wijzen, dat het in zijn bedoeling
 ligt, deze zoon eerlang te doen bestemmen tot zijn
 opvolger in zijn bedrijf als boven vermeld
 dat zijn oudste zoon als dienstplichtig soldaat
 sinds October 1949 zijn dienstplicht vervult ^{by het Commando} ~~in~~ ^{aan} ~~aan~~ ^{aan}
 naar alle waarschijnlijkheid dit zal moeten
 vervullen tot ^{de eufelief van} ~~met~~ 1952.
 dat hij derhalve ten eerste op prijs van
 steller, indien beschikbare zijn dienstplicht zou ^{eekter} ~~aan~~ ^{aan}
 vervullen, nadat bovengenoemde oudste zoon
 met groot verlof naar huis zal worden gezonden

Deze brief schreef Pieter Boele 3 July 1951 te Slikkerveer, waarin hij voor zijn zoon G.J. vraagt om uitstel van eerste oefening te verlenen in verband met de toekomst van zijn zoon alsmede zijn bedrijf, tot de oudste zoon met groot verlof naar huis zal worden gezonden.

Aan
Hare Majesteit de Koningin
der Nederlanden.

Majesteit,

Ondergetekende S. Nugteren, geboren van Pelt gevoelt zich gedrongen Uw Majesteit langs deze weg haar diep gevoelde dank te betuigen voor de Koninklijke onderscheiding, die haar werd verleend in verband met het feit, dat zij op 1 Mei j.l. gedurende 50 jaren in dienst was van de familie Boele te Slikkerveer (gemeente Riddermark).

Op de dag van haar jubileum heeft de Burgemeester van Riddermark haar persoonlijk deze hoge onderscheiding uitgereikt in tegenwoordigheid van de Heer en Mevr. Boele, in wier dienst zij thans is en tal van hun familieleden, alsmede een grote schare van familieleden van ondergetekende zelf en meerdere bevriende personen.

Voorts waren op deze middag aanwezig een tweetal afgevaardigden van de Ned. Vereniging van Huisvrouwen te 's-Gravenhage. Namens deze Vereniging werd ondergetekende een broche met toepasselijke inscriptie aangeboden.

Behalve van de familie Boele, die haar een enveloppe met waardevolle inhoud schonk, ontving zij meerdere andere geschenken en bloemen.

Daarbij bevondien een onderscheiding van Uw Majesteit te mogen ontvangen, deed 1 Mei 1948 voor ondergetekende een onverwachte lijke dag worden.

Met de meeste hoogachting heeft ondergetekende de eer te zijn
van Uw Majesteit,
de dw. dn. esse.

S. Nugteren van Pelt

Riddermark,
4 Mei 1948.

Sophie (Fie) Nugteren-van Pelt kreeg een Koninklijke onderscheiding voor 50 jaar trouwe dienst bij de families Boele.



Wullings 1943

Hermans III
(Amsterdam)
Boele (Slikkerveer B41)
Mol (Lekkerkerk)

G.J. schreef de namen
van zijn twee vrienden
achterop de foto. G.J. is
hier 13 jaar oud.

(Wullings)



Henri Eschauzier een leerling op Wullings is overleden



Henkie Key en G.J.



De heer Holtrop is nog altijd een goede vriend van hem, waar G.J. regelmatig contact mee heeft.

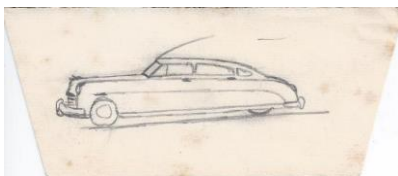
Nauwkeurig worden de kosten genoteerd, die gemaakt worden voor het bouwen van één van de serie van de "Wacht am Rhein". Twee bladzijden uit het kasboek Boele werf te Slikkerveer. Uitgaven aan de "Wacht am Rhein VI!" van 6 tot 13 dec.'79, van 27 dec.'79 tot 3 jan. '80, van 10 tot 17 jan.'80, van 7 tot 14 jan.'80 en van 6 tot 13 maart 1880.

Transp. 1879-19		Schroeflood. Wacht am Rhein VI	
Land	f 223	Transp. 1879-19	f 1738 31
de Loo	2 180	Van 10 tot 17 jan 80	
Harreboom	3/4 285	A. Underdeltman	274 095 3 10 f 233
de Loo	1/4 256	P. de Harreboom	74 235 0 021
de Loo	5/2 120	H. Kuura	2 035 0 070 3 22
de Loo	5/2 245	Van 7 tot 14 jan 80	
de Loo	5/2 245	H. de Loo	12/1155 0 067
de Loo	5/2 245	A. de Loo	1 135 3 14 177
de Loo	5/2 245	P. de Loo	1 010 0 010
de Loo	5/2 245	P. de Loo	2 3 5 015
de Loo	5/2 245	Van 6 tot 13 maart 1880	
de Loo	5/2 245	P. de Loo	2 2 0 0
de Loo	5/2 245	O. de Loo	4 17 0 88
de Loo	5/2 245	P. de Loo	7 1/2 110 0 129
de Loo	5/2 245	P. de Loo	1 7/2 0 15 0 110
de Loo	5/2 245	P. de Loo	1 7/2 130 0 195
de Loo	5/2 245	P. de Loo	2 0 4 5 0 092
de Loo	5/2 245	P. de Loo	2 1 3 5 0 270
de Loo	5/2 245	P. de Loo	2 0 3 5 0 010
de Loo	5/2 245	P. de Loo	1 7/2 130 0 112
de Loo	5/2 245	P. de Loo	1 1 1 1 0 010
de Loo	5/2 245	P. de Loo	1 1 1 1 0 010

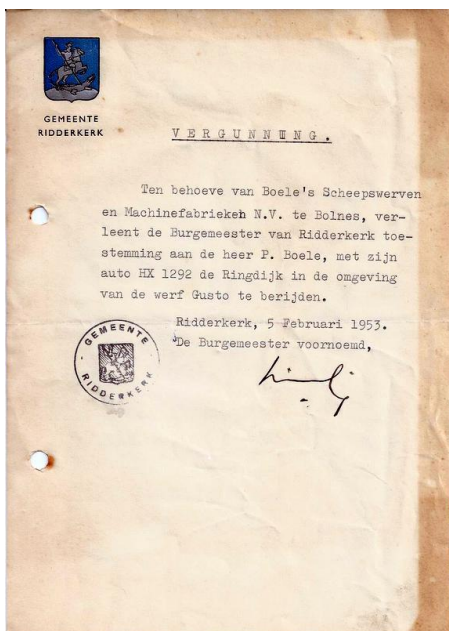


97.75 veld. mei 1951
 Mercedes 170 S
 H 12924, oorspronkelijk
 no van P.C. Zwambag St

Tussen alle foto's bevond zich ook deze en met een grote uitzondering, er stond iets achterop de foto geschreven en wel door G.J. zelf. Hieruit blijkt, dat hij op zijn auto het oude kenteken van zijn grootvader, die hij nooit gekend heeft, mocht monteren, de H12924.



een eigen schets ontwerp van zijn Highflyer getekend door G.J. op het achterflapje van een enveloppe.



Fairey Huntsman 007 From Russia with love. Eén van de twee snelle Engelse motorjacht van G.J.

BOLNES,
SLIKKERVEER,

December 1915.

M. M.

Wij hebben de eer U hierbij kennis te geven, dat met ingang van
1 Januari a.s. is opgericht de naamlooze vennootschap:

„Boele's Scheepswerven en Machinefabriek ^{Bolnes} Slikkerveer”

ter voortzetting der zaken van de firma „BOELE EX POT” te Bolnes en van
de firma „P. BOELE Pz.” te Slikkerveer.

Van deze naamlooze vennootschap zijn de ondergeteekenden tot
Directeuren benoemd en gelieve U van hunne onderstaande handteekeningen
goede nota te nemen.

Hoogachtend,

M. P. BOELE.

P. C. BOELE.

J. P. BOELE.

De Heer M. P. BOELE zal teekenen:

M. P. Boele

„ „ P. C. BOELE „ „

P. C. Boele

„ „ J. P. BOELE „ „

J. P. Boele

had gedaan. Geld behoeft, je my niet meer te sturen.
Heb je Hippo al gevraagd om te reizen en Bob v.d. Veyen
Ik heb verder geen nieuws. De hartelijke groeten
ook aan G.J. Tack Co, Childred, Cornelia de Juffrouw
en jullie
Piet Cornelis

Grootmoeder heeft geen leuke dingen onder moeder's hoeden
te schrijven, want dat is helemaal niet aardig ik zeg van
hij haren ook niets. Hij hoeft van zijn niets te
zeggen. Het is alleen jalouzie omdat hij geen betere
knappen, aardiger vriendin heeft. !!!

Brief van P.C. geschreven, 6-8-1949, aan zijn moeder vanuit zijn verblijf Zazpi Aniak te Guéthary, een vissersdorpje in de Pyrénées Atlantique, Baskenprovincie van Labourd in Frankrijk. Hij moest hier 6 weken vertoeven, maar wilde eerder terug omdat hij het zat was om iedere dag te zonnebaden en te zwemmen, na een paar weken voelde hij zich net een vis! Hij had er uitstapjes gemaakt, leuke jonge mensen ontmoet, waaronder een meisje Ilja!

"Een scheepswerf is een aan het water gelegen bedrijf, dat tot taak heeft het bouwen en/of repareren van schepen, booreilanden of andere drijvende constructies."

Deze definitie van een scheepswerf noemt twee belangrijke factoren: water en veelzijdig vakmanschap. Onze gemeente heeft ze beide. De gemeente Ridderkerk is immers verbonden met rivieren en dus ook van oudsher met scheepvaart, scheepsbouw en scheepsreparatie.

En het vakmanschap?

Welnu, daarvan vooral spreekt dit boekje: 133 jaar vakmanschap bij Boele's Scheepswerven en Machiniefabriek B.V. in Boines. Het bouwen, verbouwen en repareren van schepen is bijzonder gecompliceerd en vereist een groot aantal vaklieden die, verdeeld over verschillende beroepsgroepen, in samenwerking met elkaar het ingewikkelde project tot stand brengen. Het is dit vakmanschap, dat de naam Boele Boines nationale, maar vooral ook internationale bekendheid heeft gegeven.

Ik ben daarom de Stichting Oud Ridderkerk dankbaar - en met mij ongetwijfeld de vele oud-medewerkers - dat zij juist nu, nu Boele door de omstandigheden gedwongen in dit voorjaar haar poorten moest sluiten, een expositie aan de historie en glorie van dit eens zo dynamische bedrijf heeft willen wijden. Ik voel dit als een hulde aan al die werkers voor wie het bedrijf "leven en werken" betekende en die door hun kennis en vakmanschap technisch hoogwaardige producten hebben vervaardigd.

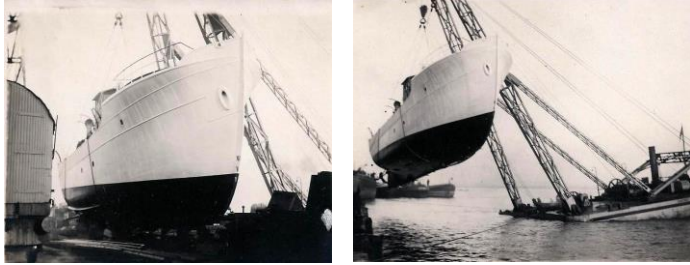
Ik hoop van ganser harte, dat de tijdelijke tentoonstelling en dit blijvende boekje de overtuiging zullen schenken, dat al dat "leven en werken" niet plotseling voor niets is geweest. Wat met elkaar gebouwd en gepresteerd is blijft recht overeind en we mogen met gerechtvaardigde trots gewagen van een 133-jarige periode, die buiten onze schuld moest worden afgesloten.

Het is mede daarom, dat ik de Stichting Oud Ridderkerk, die met zoveel enthousiasme haar belangeloze, maar zinvolle werk verricht, veel succes toewens.

Geert Jan Boele



Lorelay voor Allseas, gebouwd in 1986 bij Boele, zeer geavanceerd schip voor het leggen van pijpen. Zij werd door Nelia Kroes gedoopt.



Bij het afsluiten van het schrijven aan de biografie over G.J. Boele, ontving ik een email van de heer Egbert van der Lugt, een vriend van mijn echtgenoot Thierry van 't Hoff uit zijn studententijd. Ik heb Egbert voor de eerste keer ontmoet in de tijd dat ik in Bahrein woonde en hij daar ook werkzaam was als expat.

In deze email vroeg hij of het mogelijk was om een oude vriendin Shafiah van hem de plek te laten zien van Boele Scheepswerven en Machinefabriek N.V. te Bolnes. Haar vader, de heer **Arthur Neervoort van de Poll** (1891-Amsterdam, overleden en begraven in Montreux ca. 1977) had in 1924 voor zijn N.V. Zeevaart Maatschappij Knikker aan BSM de opdracht gegeven tot de bouw van een 33m lang plezier- en vissersjacht voor onderzoek in de Rode Zee. Dit werd voor die tijd het grootst gebouwde jacht van Nederland naar een ontwerp van de heer H.W. Voogd uit Haarlem. Het was ook het eerste jacht met een twin-screw diesel engine en met een ijskast aan boord voor het bewaren van vissen voor onderzoek in een laboratorium te Leiden.

Egbert stuurde bij de email tekeningen van het schip en enkele foto's. Toen ik de foto's zag herinnerde ik mij, dat ik deze al eerder gezien had en dook ik weer in de kratten met foto's. Ik vond deze en het unieke van dit schip was, dat het niet op de traditionele manier te water gelaten werd, maar van de dwarshelling door een bok opgetild werd, die het schip daarna langzaam in het water liet zakken.

De heer N. van de Poll had deze opdracht in 1924 gegeven. Jan en Pieter Boele waren toen directeur en G.J. was nog niet eens geboren. De heer N. van de Poll was van 1894 en hij heeft twee dochters Nora en Safiah gekregen. Safiah is zijn jongste dochter, geboren toen hij zelf al 69 jaar oud was. Na zijn overlijden in 1977 liet hij porcelein, kristal en zilverwerk, de tekeningen, foto's etc. van de "Knikker" aan zijn kinderen.

Natuurlijk vertelde ik G.J. over deze email, en ondanks het feit dat hij nog niet eens geboren was, herinnert hij zich dit jacht, de "Knikker", Juist omdat het een opdracht was met specifieke eisen. Voor Boele was alles mogelijk en gedurende haar bestaan heeft zij altijd goede vaklui en technici gehad, die iedere keer weer de meest uit één lopende opdrachten konden laten uitvoeren. De "Knikker" was daar één van. Op een zondagmiddag is Safiah met Egbert op Slikkerveer geweest met enige gegevens, tekeningen, album, foto's en een zilveren schaal van "de Knikker". G.J. was hier natuurlijk bij aanwezig.

Nog geen week later kwam er een heer langs op de Ringdijk. Ik was niet thuis maar wel Nathalie een dochter. Zij nam zijn gegevens en hij reed weer weg, om toch de volgende dag nog even spontaan langs te rijden. Deze keer was ik wel thuis. Hij, de heer W.H. Bouma uit Drachten, was samen met de heer Paulo Renato Baptista uit Brazilië. De heer Baptista wilde

meer informatie over een schip met bouwnummer 512 hebben en die “Pieter Caland” zou heten. Professor Paulo Renato Baptista kende de heer Bouma en heeft hem al wat werk laten verrichten voordat hijzelf naar Nederland kwam. Bouwnummer 512 zou op de werf Weduwe C. Boele of op de Boele werf te Slikkerveer gebouwd zijn. Om meer hieromtrent te weten te komen is professor Baptista zelf overgekomen.

Op zijn initiatief is het schip, een sleepboot genaamd Silveira Martins van de sloop gered en heeft de gemeente van Rio Grande do Sul het moogerlijk gemaakt voor hem om in Pelotas, een havern ten zuiden van de haven Porto Alegre, een maritiem museum op te zetten. Het schip Silveira Martins dankt zijn naam aan een belangrijk Braziliaanse magistraat en politicus Silveira Martins (1835-1901). Het schip heeft tot in de jaren 1990 gevaren totdat het gestrand is. De heer Baptista kreeg het voor elkaar, dat het gestrande schip los getrokken werd en naar het museum kon worden gesleept. Nu dit schip opgeknapt is, wil hij een ander schip de Pieter Caland ook voor het museum behouden, omdat dit schip een mooie en belangrijke geschiedenis met zich meedraagt. Een Nederlandse reder gaf opdracht voor de bouw, maar deed dit voor een Société in Frankrijk met belangen in Zuid-Brazilië. Bouwnummer 152 is terug te vinden in de registers van de vaartuigen vervaardigd door Pieter Boele Pz. en de firma P. Boele Sr. De naam van bouwnummer 152 is “Arkona”, gebouwd in opdracht van J. Muller. De bouw van de sleepaak startte februari 1906 en het schip werd in oktober 1906 afgeleverd. Volgens G.J. wordt er met Muller het bedrijf Gebr. M ller uit Lorch am Rhein bedoeld. Vaak werden de stoommachines voor de schepen die gebouwd werden op de werf Weduwe C. Boele gemaakt door N.V. Machinefabriek Bolnes, zoals bijvoorbeeld de stoommachine voor de August Borreman in 1917.



Naam s/s Dido (1), Bouwjaar 1917, Bouwnummer 561
Bouwwerf N.V. Scheepswerf Weduwe C. Boele & Zn.,
Slikkerveer-Nederland. Bouw tewaterlating 31 maart 1917 en
22 mei 1917 opgeleverd als “AUGUST BORREMAN”. BRT
756 NRT 327 DWT 1.025 LxBxH 58,32 x 8,59 DG 3,81
Type schip: Passagiers Vrachtschip, raised-quarterdek type, 1
dek. - Machine Triple expansie stoommachine, 3 cyl. PK 600
ipk. Mijl 9, Machinebouwer N.V. Machinefabriek Bolnes,
Bolnes-Nederland

Historie 22.05.1917-1919 “AUGUST BORREMANS”, N.V. J. van Steen's Rijnrederij, Rotterdam-Nederland.
08.1919-1927 “DIDO”, Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij N.V., Amsterdam-Nederland.
04.1927-1930 “NORTHFIELD”, G. Frew, Northfield Steam Ship Co. Ltd., Glasgow-Schotland.
10.1930-1934 “CAID KEBIR”, Union d'Enterprise Marocaine, Kenitra-Marokko.
1934-1941 “GIBEL DRIS”, M.H. Bland & Co., Gibraltar. 1941-1941 JON, Navigation Ortu Zera S.a., Panama-R.P.
5 oktober 1941 op reis van Lissabon naar Dublin ten westen van Kaap Clear, in positie 48.30 N.B. en 13.00
W.L., getorpedeerd en gezonken.



Werk Boele Slikkerveer, links Weduwe C. Boele en haar woonhuis



Te waterlating van de "HOP" te Slikkerveer, gebouwd in opdracht van de Gebr. Van Uden, bouwnummer 610. Begonnen met de bouw in september 1915 en levertijd juni 1916. Tekeningen en foto werden gevonden door zijn achterkleinzoon Quincy op de zolder van de botenloods te Slikkerveer, 29 mei 2014. Op 4 februari 1940 is de "Hop" getorpedeerd door de "U37".

In de tijd dat G.J. in dienst ging en daarna naar de M.T.S./H.T.S. in Dordrecht, was P.C. uit dienst gekomen en had zijn opleidingen met succes afgerond. In 1950 werd het gezonken schip Marie Flore met hulp van vier bokken van de Noordzee bodem boven water gehaald en in opdracht van de eigenaar bij Boele gerepareerd. Tegen de tijd dat de reparatie van het schip geklaard is, is de eigenaar in financiële moeilijkheden geraakt. Zo wordt het schip eigendom van BSM. P.C. is net werkzaam bij Boele. Wijnne & Barends Cargadoors- en Agentuurkantoren gaat het schip de Marie Flore, die door P.C. gedoopt is met de naam "Breezand" beheren. Op 11 februari 1957 raakt de "Breezand" met kapitein Mulder en zijn bemanning in een hevige storm in de Golf van Biskaje net buiten de haven van Bayonne een Spaans wrak en strand op de Franse kust. Het duurt enige weken, maar het lukt, want op 14 april is het schip los en kan zij haar reis vervolgen.

G.J. wilde graag weten wat er uiteindelijk met de Breezand gebeurd is en na wat zoeken via Google werd onderstaande informatie gevonden:

Te water als Marie-Flore voor Armement René Geurts in Antwerpen, vaart onder Belgische vlag. In december 1937 opgeleverd door de werf Belliard, Crighton & Co. in Oostende met motor van Cockerill-Seraing. In 1940 in geallieerde dienst. Op 1 juli 1949 gezonken na aanvaring met het Noorse schip Ragnhild Brövig (1949 - BRT=3128) bij de Belgische kust; op 3 juli 1950 gelicht en naar Vlissingen gesleept. Gerepareerd en verkocht aan BSM.

In 1951 vaart de Breezand voor N.V. Boele Scheepswerven & Machinefabriek te Bolnes, thuishaven Rotterdam, onder Nederlandse vlag. Beheer over Breezand wordt uitgevoerd door Wijnne & Barends te Delfzijl.

In 1951 nieuwe motor: 4T 8 cil. MAN (285x420) 390 rpk bij 10 knopen

Op 11 februari 1957 tijdens een storm aan de grond bij Bordeaux in de monding van de Ardour; het schip werd op 14 april 1957 geborgen.

In februari 1960 voor Gösta Dampegård in Skärhamn, zelfde naam, vlag Zweden.

In 1970 voor Partrederi Stig H. Björnhage in Skärhamn.

In 1975 nieuwe motor: 4T 6 cil. Alpha-Diesel (250x300) 800 rpk bij 9,5 knopen.

In 1981 Magdalena voor Gösta Karl Johan Bagenholm in Skärhamn.

In september 1985 gestript te Stockholm en in november 1985 gesloopt in Naantali.

BULLDOZERS BRACHTEN REDDING „Breezand” na twee maanden harde strijd weer thuis

„WE LIETEN DE HOOP WEL EENS VAREN”

(Van onze speciale verslaggever)

ROTTERDAM, dinsdag

„Aan de bewoners van Boucau, Frankrijk - goed aangekomen - bedankt voor alles en tot moedige weerzien - kapitein en bemanning Breezand”.

Nauweliks had kapitein A. Mulder (27) uit Delfzijl zondagavond de kustvaarder „Breezand” aan de Rotterdamse Stieltjeskade geroemd, of hij zat zijn waterkerk dit telegram te verzenden.

Daarmee gaf de kapitein zijn „afhalers” meteen een indruk van de vriendschap, die met de Fransen was ontstaan.

„De ruim twee maanden, dat wij daar bij de monding van de Ardour op het strand hebben gezeten, waren voldoende voor de hele bemanning om — zij het dan officieus — erenburger te worden van dit kleine stadje”.

Van de dag af, dat de „Breezand” (440 ton) naast de pieren van Boucau terecht kwam — op 11 februari — leefden de bewoners met het wel en wee van het schip mee. „Er waren er die dagelijks op het strand kwamen kijken en toen wij op 14 april eindelijk los kwamen, warty de mensen wild van enthousiasme”.

„VERLOREN”

Trouwens, niemand had gedacht, dat de „Breezand” ooit weer vrij zou komen. Niet ver van de plek, waar wij strandden lag het wrak van een Hollands schip en bij onze stranding zijn wij over het wrak van een daar in 1936 aan de grond gelopen Spaans schip heengetrokken. In de oeren van de Boucau-ers was ons schip ook verloren.”

De kapitein van de „Breezand” wil best weten, dat hij de hoop voor zijn schip ook wel eens liet varen: het maken van een vaartocht voer zijn schip was een verschrikkelijk karwei. Niet zelden had men de romp van het schip vrij, of de vloer kwam op. Het zand sloeg zich er dan weer zo vast omheen, dat men zonder ladder van boord kon komen.

Met een paar bulldozers — die de brandweer van Bayonne beschikbaar had — en met brandslangen is men ten slotte het zand de baas geworden. De „Breezand” is — zeer zwaar draaien: via lieren trok het schip zich vrij met een in zee uitbrecht anker, waarna de steerbout „rijen” van bureau Willemsen, Ljuiden al zijn draaibekrachten in de strijd stopte.



KAPITEIN A. MULDER
„vrienden in Frankrijk”

South Riverside Bee Correspondence.

HERB C. POSTER

Entered as second-class matter at the South Riverside Post-office, March 8, 1888.

TERMS OF SUBSCRIPTIONS:

1 year	2 00
6 months	1 00
3 months	75

Subscriptions invariably in advance. Terms of news-letters and general information asked. Address: Herb C. Poster, South Riverside, Cal.

THE KING OF HOLLAND DIED AT 6 O'CLOCK SUNDAY MORNING.

The Santa Monica Soldiers' Home is to have 112,000 worth of new buildings erected.

If the next Republican County Convention is based on one delegate to every fifteen votes San Bernardino will be entitled to 33, Riverside 42; Colton 10, Redlands 15, Ontario 11, South Riverside 5.

Col. P. HENTENLOT is meeting the management of the

SOUTH RIVERSIDE, SOUTHERN CALIFORNIA, NOV. 28TH, 1889.

The undersigned who arrived here on Monday, Nov. 25th, declare to all Holland parties who may read this, that we feel more than content and satisfied over what we saw and found in South Riverside. Climate and nature go hand in hand here and the soil can produce everything. Orange groves are in great number and all of them in fine condition.

We state this to assure our count ymen, who think to emigrate, that only Southern California is the place to go to. Inquire before going anywhere else. Easy terms. Success assured.

J. H. TER MEULEN, Tiel,
P. DIRKSEN, Gonia,
J. VAN DALEN, s'Hagen,
D. TESSCHENBROEK, Rotterdam,
P. BOELE & family, Alblasserdam.

Geo. E. Jay has let the contract for the building of two first-class five room cottages. The buildings will be built in good style and made as convenient as possible with closets, pantry, etc. Leo Kroonen has the contract and will proceed at once to erect the buildings.

welcomes them here to become neighbors and citizens.

Hotel Arrivals.

Mrs P. P. Morgan, Kansas City; H. S. Jones, New York; J. C. Lynch, Mentone; J. W. Gubette, J. D. McNaby, Mentone; John Jones, Lewis Wright and wife, W. W. Baldwin, R. Baldwin, M. B. Ramona; C. C. Haskell, San Bernardino; G. W. Bishop, Lordsburg; H. E. Allutt, D. C. Two good, Mrs. M. D. Lyman, R. W. Keame, Geo. H. Dole and wife, Walter K. Johnson, Roy L. Mings and lady Riverside; Geo. S. Gay, wife and boy, Hawaiian Islands; James N. Crossman, D. A. Meendenhall, San Francisco; H. T. Knight, Porphyry Camp; Thos. S. Southwick, Miss J. A. Cankling, W. T. Austermed, C. A. Mead, Edward Fox, F. W. Rust, B. A. Oudebeek, South Smith, E. D. Williams, W. A. Bingham, Jas. R. Bond, C. A. Warner, Los Angeles; J. Von Rykom, P. Dirksen, H. ter Meulen, J. Van Dalen, A. Tusschenbroek, P. Boele and family, Holland, W. R. Clancy, Leo Kroonen, City.

Buback
Crawford
HALL

M

Ite

You
ing and
by whi
comfor
You la
the eos

BORN

South Riverside Newspaper, waarin vermeld staat wie er aan gekomen zijn, o.a. de familie P. Boele uit Alblasserdam, en wie er in de hotels van South Riverside, San Bernardino, Californië verblijven en waar ze vandaan komen (P. Boele and family, Holland), maar ook een kleine mededeling dat de Koning van Nederland om 6 uur 's ochtends in Nederland is overleden!



Hier rijdt G.J. Warmond binnen in de Dodge Beep HX-7810. Deze foto stond een dag later in het Haagsche Dagblad van 8 september 1949. G.J. is dan goed 20 jaar oud.

*Met erg veel plezier heb ik mijn vaders biografie samen met hem geschreven.
A.M. van 't Hoff-Boele*