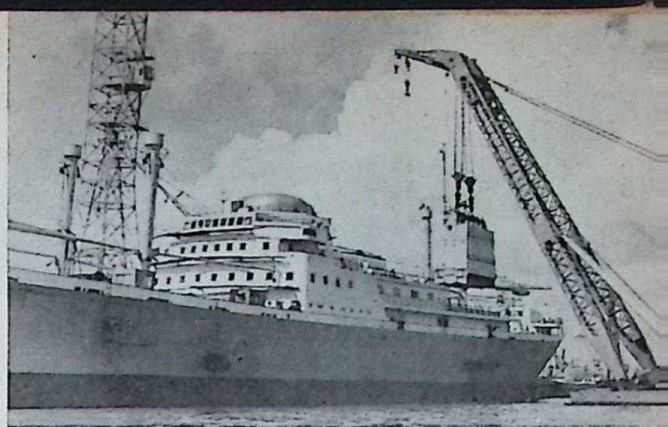


# Boele - nieuws

MAANDBLAD VOOR HET PERSONEEL

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



## BEDRIJFSNIEUWS

Op zaterdag 6 juli werd op ons bedrijf met goed gevolg tewatergelaten bouwnummer 962, m.s. „Straat Johore”, in aanbouw voor de N.V. Koninklijke Java—China-Paketaanvaart Lijnen te Amsterdam. De hoofdafmetingen bedragen:

lengte over alles .....	137,77 m
lengte tussen de loodlijnen .....	125,882 m
breedte .....	18,821 m
holte tot bovendek .....	10,897 m
diepgang .....	7,36 m
draagvermogen .....	7400 ton
motorvermogen .....	6800 pk
proeftochtsnelheid .....	16,7 knoop

Het schip heeft in totaal 5 laadruimen, waarvan 3 voor de motorkamer en 2 achter de motorkamer. Onderruim 4 is ingericht met 4 dieptanks voor het vervoer van droge lading of palmolie, terwijl in onderruim 5 zich nog een latextank bevindt.

Voor het vervoer van koel- en vrieslading zijn 6 lading-koel- en vriesruimen aangebracht, namelijk 2 stuks in boventussendek 2, 2 stuks in ondertussendek 3, 2 stuks in boventussendek 4.

De totale laadruiminhoud bedraagt ± 422.000 cub.ft., waarin begrepen ± 43.000 cub.ft. voor de lading-koel- en vriesruimen, ± 27.000 cub.ft. voor de dieptanks en ± 3500 cub.ft. voor de latextank.



De voortstuwing geschiedt door een direct omkeerbare enkelwerkende tweetact dieselmotor Burmaister-Wain, gebouwd door N.V. Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr., type 674-VTBF 160 met oplading, vermogen 6800 apk bij 114 omw. per minuut.

De diesel-dynamoaggregaten bestaan uit:

3 stuks Werkspoor 4-tact enkelwerkende dieselmotoren type TMA 276, vermogen elk 380 apk bij 375 omw. per minuut, elk gekoppeld met een compound gelijkstroom dynamo 250 KW - 220 Volt, fabrikaat Smit-Slikkerveer. Schip en motorinstallatie werden gebouwd onder toezicht en volgens eisen van Bureau Veritas en onder toezicht van Scheepvaart Inspectie.

De dooplechtigheid werd verricht door mevrouw C. P. Goudriaan—de Wit.

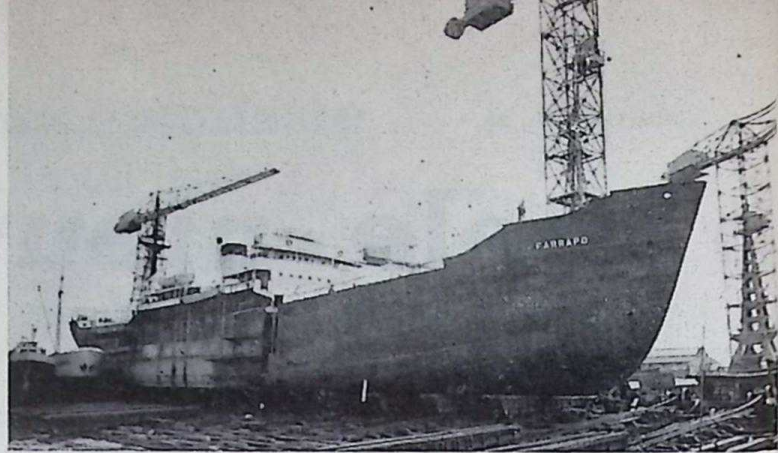
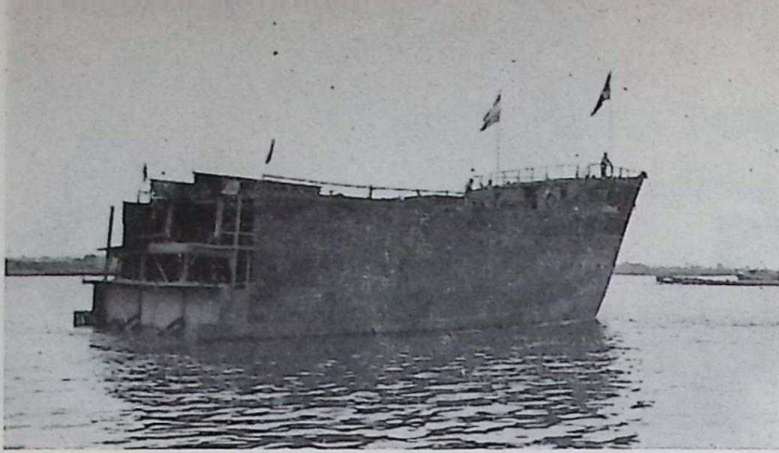
Na de tewaterlating werd de kiel gelegd voor bouwno. 963, het m.s. „Mebstuta”, dat opgedragen werd door N.V. van Nievelt, Goudriaan en Co's Stoomvaart Maatschappij te Rotterdam. Het m.s. „Mebstuta” zal het eerste schip worden van een serie van vijf, welke gebouwd zullen worden door respectievelijk ons bedrijf (2 schepen), N.V. Werf „De Noord” te Alblasterdam (2 schepen) en N.V. Werf Gusto v/h Firma A. F. Smulders te Schiedam (1 schip). Deze vijf schepen zijn een vervolg op de serie van 4, welke reeds eerder door N.V. van Nievelt, Goudriaan en Co. in opdracht werden gegeven aan N.V. Werf „De Noord”.

De hoofdafmetingen van beide series zijn gelijk, nl.:

Lengte over alles .....	495'—10 $\frac{3}{8}$ "	151,14 m
Lengte tussen de loodlijnen	455'— 0"	138,68 m
Breedte .....	63'— 0"	19,20 m
Holte .....	38'— 3"	11,66 m
Diepgang .....	29'— 9"	9,07 m
Motorvermogen .....		7200 APK
Dienstsnelheid .....		16 knoop

In overleg met de rederij is de indeling van de laatste serie ten opzichte van de schepen van Werf „De Noord” gewijzigd. De voornaamste wijzigingen omvatten: het toepassen van een lange campagne voor het vervoer van lading waardoor de laadruiminhoud wordt vergroot en tenslotte zal de motorkamer met de daarboven gelegen accommodatie, welke bij de 1e serie tussen ruim III en ruim IV was geprojecteerd, tussen ruim IV en ruim V worden geplaatst.

Om het uitzicht vanuit het stuurhuis niet te belemmeren zijn dekkranen i.p.v. laadpalen en laadbomen toegepast, terwijl de masten zijn gehandhaafd.



*Donderdag 11 juli ging het voorschip van de Farrapo te water en de volgende morgen werd het op de dwarshelling getrokken. Een ook voor ons bedrijf bijzonder karwei was weer een stuk verder gebracht.*

## BOUWACTIVITEIT

„'n Volk dat leeft, bouwt aan zijn toekomst”, is een bekende uitdrukking. En dat geldt evenzeer voor een bedrijf. Als er gebroken en gebouwd, veranderd en uitgebreid wordt, dan is dat een teken van leven, een teken van groei, een teken, dat we met onze tijd meegaan. En als we zo eens rondkijken in ons bedrijf, dan bespeuren we veel van deze levenstekens. We breken er vaak letterlijk de nek over, omdat voor elke bouw eerst gegraven moet worden, en waar gegraven wordt, daar komt rommel naar boven en wordt de weg versperd. Dat is nu eenmaal een noodzakelijk kwaad, waarvan de transportafdeling wel de grootste hinder ondervindt. Maar laten we nu eens rondkijken, wat er zoal aan de hand is.

### Opslagterrein bij afbouwkade

We rijden in gedachten per werfauto achter de machinefabriek om, tot voor de pijpenloods. Daar lag achter de voormalige loods van afd. Ocean, een haventje. Dat wordt nu door middel van een stalen damwand afgesloten van de Nieuwe Maas, en gedempt. Hierdoor winnen we weer een stuk grond, dat broodnodig is voor opslagruimte en we krijgen er nog een stuk afbouwkade bij. 't Is duidelijk, dat er bij de afbouw van een schip enorm veel goederen in betrekkelijk korte tijd, aan boord geplaatst moeten worden. Door deze goederen direct onder kraanbereik bij de afbouwkade neer te leggen, besparen we ons veel transport. En transport is kostbaar, vooral op een scheepswerf. Om die reden wordt ook een gedeelte van dat nieuwe opslagterrein straks gebruikt voor opslag van zwaar materiaal, dat door de machinefabriek wordt verwerkt, en dat nu nog achter op het nieuwe terrein ligt opgeslagen (bijv. zware assen). Tevens maken we op het nieuwe terrein ruimte vrij voor opslag van plaat en profiel.

### Kantooruitbreiding

We rijden weer terug, langs de machinefabriek, tot in de hoek bij het hoofdkantoor. Waar vroeger een ketelhuis stond voor de centrale verwarming, vinden we nu een krater als van een ingeslagen vliegtuigbom. Met dit verschil, dat een bom zo iets in een fractie van een seconde klaarspeelt, terwijl er nu weken achtereen aan gehakt en gegraven is. Op deze plaats komt de uitbreiding van het hoofdkantoor. Met de groei van het bedrijf is

ook de kantoorbezetting meegegroeid. Meer werknemers vragen wekelijks meer loonzakjes, dus meer personeel op de loonafdeling. Het geldt voor die loonzakjes, komt alleen goed binnen als we goed gespecificeerde rekeningen indienen. En meer klanten, vragen meer rekeningen en dus meer personeel. Met de boekhouding is het al niet beter gesteld. Alles vraagt om meer kantoorruimte, die er niet is. En dus moet er worden bijgebouwd. Aan de dijkzijde wordt het bestaande kantoorgebouw verbreed tot aan het huis van T. van Bosch, en in de diepte wordt het doorgetrokken tot aan de machinefabriek toe.

### Nieuwbouwhelling

We rijden verder langs het centraal magazijn, langs de brandweergarage en de tuinmuur van de heer J. P. Boele. Stop. Hier zien we dat de torenkraanbaan is doorgetrokken tot aan de tuinmuur. Het is nl. de bedoeling, dat de nieuwbouwhelling, waarvan zojuist de „Straat Johore” is te water gelaten, verlengd zal worden met ca. 24 mtr., zodat we straks schepen op stapel kunnen zetten met een belangrijk groter tonnage. En de fundatiepalen hiervoor zullen binnenkort de grond in worden gedreven, en de weg verlegd tot langs de tuinmuur. Deze werkzaamheden zullen een week lang het verkeer tussen scheepsbouwloods en lasloods zeer sterk belemmeren.

### Voormalige lasvloer

Doorrijdend komen we opnieuw op een plaats van activiteit. Het terrein voor het elektriciteitsbedrijf, dat vroeger lasvloer was, wordt ontdaan van de stalen balken, die nog in de grond zitten, de stoomkraanbaan verwijderd en het gehele terrein opgehoogd. Dat zal voor Baas Den Hoed het einde betekenen van een hoop tobberij, want het was een heel karwei om een lastransformator, omvormer, of een partij elektroden naar binnen te transporteren. Op datzelfde terrein werd ook een magazijn ingericht voor elektrodenberging, dat zodra de weg gereed is, in gebruik zal worden genomen.

### Nieuwe haven

Rijden we nog verder door, langs de lasloods, dan zien we, dat hier heel wat veranderen gaat. Vanaf de nieuwe pier wordt de waterkant geheel met stalen damwand af-

# Reisverslag reisvereniging 27 juni 1957

Zo maakten wij ons dan gereed om de elfde reis te gaan medemaken, vol goede moed, want De Bilt had ons goed weer voorspeld en met dat vooruitzicht was iedereen in goede stemming.

Al onze reisgenoten hadden redelijk op tijd de bussen bezet en na nog wat heen en weer gedraaf van de heer De Weerdt met zijn trawanten konden we om 7.30 uur vertrekken, maar niet voordat de heer De Bruin nog enkele filmopnamen had gemaakt.

Zo vertrokken wij dan onder veel belangstelling van de Boezemkade in de richting Ridderkerk—Breda—Tilburg—Vught.

Tussen Ridderkerk en Dorcht zagen wij ook nog hoe de heer Schop ons met tranen in de ogen stond na te kijken omdat hij niet mee kon, maar volgend jaar rekenen wij weer op hem.

Het is altijd de gewoonte dat een uur na het vertrek begonnen wordt met de uitdeling van een zeker soort koeken. Ditmaal waren het gevulde koeken, maar blijkbaar niet alle van dezelfde soort. Onze vriend Stout (de knipper) had er een die was gevuld met natuurzuivere triplex, vervaardigd bij Bruynzeel in Zaandam. Daar was zijn gebit niet tegen bestand en dat gaf nog al veel commentaar voor onze busleider De Groot, want Stout verlangde natuurlijk betere waar en die kreeg hij dan ook.

Om 9.30 uur waren wij ondertussen in de IJzeren Man in Vught aangeland, waar de koffie met gebak ons wachtte en onze reisgenoten hebben het zeker wel gemerkt, dat was koffie met bitterballen erin en gebak erbij.

Men dacht zeker bitter in de mond maakt het hart gezond, dus dan hebben wij er toch nog voordeel bij. Al spoedig maakten wij ons gereed om op verkenning uit te gaan in de prachtige omgeving, maar niet voordat wij onze koffie kwijt waren. De gelegenheid hiervoor was zeer beperkt, zodat dit veel tijd in beslag nam. Maar gelukkig brachten de vele bomen buiten hiervoor een oplossing, althans voor onze mannelijke reisgenoten. En zo hebben we wat rondgekeken tot omstreeks 11 uur. Toen gingen wij weer scheep via Den Bosch - Grave - Overassel - Heumen - Mook - Groesbeek naar Berg en Dal. Op dit gedeelte van de reis hebben wij veel moois gezien. Weet u nog die Zevenheuvelenweg? Daar kwam je niet uitgekeken, zowel voor als achter ons zagen wij het ene panorama na het andere.

Wij hadden hier wel kunnen zingen: Over bergen en door dalen wordt Lid laat je overhalen (van onze reisvereniging). En zo kwamen wij dan in Berg en Dal en nadat wij hadden gegeten en gedronken kon

elk zijn eigen vermaak zoeken, wat daar wel te vinden was.

Zeer velen gingen naar de uitkijktoren om de landschappen vandaar uit te bezichtigen en overal waar je liep zag je reisgenoten met vrolijke gezichten. We zagen maar één zwart gezicht (dat was van dezelfde man die de vorige reis zo volop genoten heeft in de golfmolen in Haastrecht, weten jullie nog wie dat was? Vermoedelijk had hij hier of daar een schoorsteen geveegd; nu ja elk heeft zo zijn hobby.

Maar aan deze middag kwam ook weer een einde, want half zes naderde met rasse schreden en wij moesten via Arnhem - Wageningen - Rhenen - Amerongen - Doorn naar Utrecht om in Tivoli de warme maaltijd te gaan gebruiken.

Daar aangekomen, omstreeks 7.45 uur, vonden wij de tafels reeds gedekt en de directie ook weer aanwezig evenals in Erica.

Nadat Louter de gebruikelijke stilte had verzocht gingen wij allen tot de aanval over, om het eten dat zeer goed was, in de kortst mogelijke tijd naar binnen te werken. Na het eten werden de heren Boele en mevrouw Boele op het toneel verzocht om bloemen in ontvangst te nemen, welke door Louter werden aangeboden. Voor mevrouw Boele te Bolnes waren bloemen thuisbezorgd omdat zij de reis niet mee kon maken.

De heer Louter bedankte de heren Boele hartelijk voor hun medeleven en aanwezigheid. Ditmaal niet op rijm, omdat voorzitter Hagoort die zijn indrukken altijd op unieke wijze in verzen weet om te zetten, deze keer door ziekte verhinderd was de reis mede te maken. Daarna maakten wij ons weer klaar voor het laatste traject via Rotterdam naar huis.

Omstreeks 11 uur kwamen wij in Bolnes aan, vermoeid en voldaan.

Wij danken vanaf deze plaats directie, personeel-chef, busleiders en allen die hebben medegewerkt om deze mooie reis mogelijk te maken en zeggen maar weer: tot de volgende keer.

A.v.R.

## Naschrift.

Uit bovenstaand verslag heeft u een indruk gekregen van het verloop van onze reisdag 1957. Meer dan een indruk kan het niet zijn, want wilden wij al het plezier, leuke momenten en gezelligheid weergeven, dan zou het Boelenieuws niet door de brievenbus kunnen.

Mocht u nog geen lid zijn van de reisvereniging, vraag dan eens aan leden van de reisvereniging hoe het is geweest of geeft u op als lid, dan kunt u de volgende keer ook mee.

Red.

gepaald, waarbij de vroegere „Nieuwe haven” belangrijk wordt vergroot en uitgediept. Dat levert ons nog meer kaderuimte op en wie op de afdeling binnenvaart wel eens heeft gezien hoe de heer Terhorst moet puzzelen op zijn plattegrondje om alle schepen een behoorlijke ligplaats te geven, zal begrijpen, dat hier grote behoefte aan is.

## Nieuwe dwarshelling

In de uitbreidingsplannen op ons westelijk terreingedeelte is o.a. opgenomen de bouw van een 3e dwarshelling. Voordat ons volgend „Boele Nieuws” uitkomt zal deze echter nog wel niet gereed zijn, zodat we een volgende keer hier iets meer van kunnen vertellen.

de Br.

## Muzikaal nieuws

Op zaterdag 15 juni jl. heeft onze muziekvereniging onder ideale weersomstandigheden een zomeravondconcert gegeven in de muziektent te Bolnes, tezamen met Boele's mannenkoor, het dameskoor Advendo en de Chr. Gem. Zangvereniging Laus Deo.

De vele toehoorders, die ten volle genoten van hetgeen ten gehore werd gebracht, bewezen hun waardering door elk nummer met een hartelijk applaus te belonen.

Op veler verzoek werd op zaterdag 6 juli d.a.v. wederom een avondconcert gegeven, ditmaal met medewerking van de kinderkoren van Advendo en Laus Deo, en ook hierbij liet de belangstelling niets te wensen over.

Een en ander zal voor onze muziekvereniging zeker aanleiding zijn om bij gelegenheid Bolnes nogmaals zulk een geslaagde muziektractatie aan te bieden.

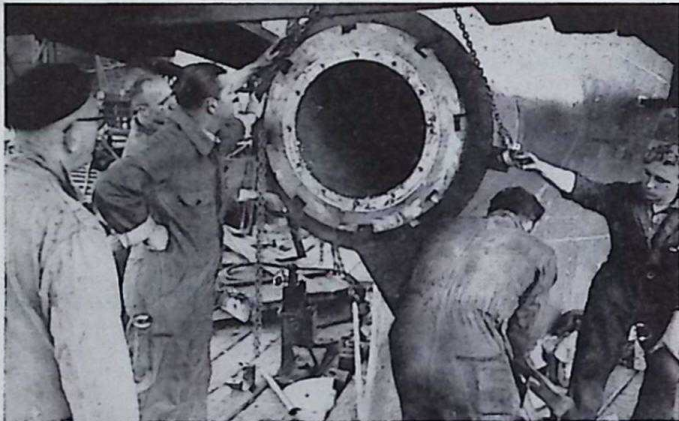
# DE MACHINEBOUW

(IV)

Ondanks de 30 en zelfs 35 graden warmte der laatste dagen is er steeds doorgewerkt aan onze boot, want het wordt nu toch wel tijd, dat het middelpunt van onze belangstelling te water gaat.

Daar zullen we in dit verhaal dan maar op aansturen.

In het vorige artikel heeft u kunnen lezen, dat er gekotterd werd aan de hoos en piekschot. Op de foto kunt u zien hoe bankwerker Ooms bezig is de verstijvingsring in het achterpiekschot te vlakken. Dit is om zo te zeggen het laatste gedeelte van het draaiwerk. Als het goed was geweest had de foto in het vorige blad moeten staan, maar dat ging om „technische redenen” (wat een duur standaard-smoesje) niet door. (Protesteer de Br.). De ronde as, welke u ziet, is de zogenaamde kotterbaar. De plaat, welke u aan de achterzijde van de ring ziet is een lager, waarin de as draait. De plaat aan de voorzijde is een beitelhouder, waarmede ook het support is vastgemaakt. Met de beitelhouder wordt het gat van de ring uitgedraaid en met het support wordt de voorzijde vlak gemaakt. Allemaal zelf gemaakt en



de trots van hoofdbaas v. d. Wilt. Na het uitdraaien gaat, zoals reeds gezegd, de baar eruit en wordt door de draaier nauwkeurig de maat opgenomen.

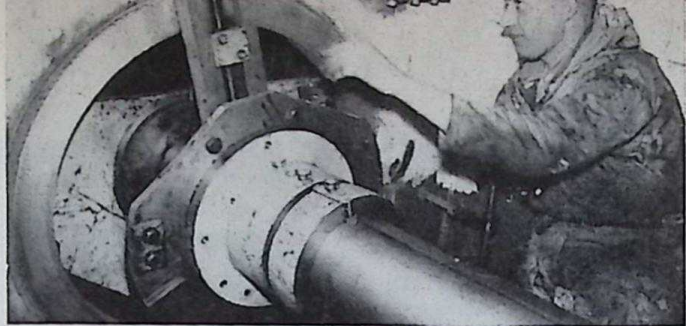
De hoofdbaas bepaalt hoe dik de koker moet worden gemaakt, zodat deze er met de vereiste druk kan worden ingetrokken. Dit is allemaal niet zo eenvoudig, als het wordt neergeschreven. Dat hier een jarenlange ervaring een woordje meespreekt laat zich verstaan, want het is geen werk voor de eerste de beste.

Vervolgens wordt de koker aan boord gebracht en voor „Gaats” gelegd. Hiervoor hebben ze in de tunnel rails gemonteerd met daarop twee wagentjes. De rails lopen vanuit de machinekamer tot achterin het schip. De koker wordt op de wagentjes geplaatst en zo achterin gebracht en verder met de nodige hijsgereedschappen „ingevoerd”. Daarna wordt het persgereedschap aangebracht, want het is de bedoeling om de koker erin te persen.

Dat persgereedschap bestaat uit een paar ronde platen (voor- en achterzijde een plaat), een lange dikke stang, de nodige moeren en opvulstukken en verder de perspomp, leidingen, manometer etc.

Dan gaan we persen en nadat de koker tot op ongeveer 20 centimeter er helemaal inzit, komen de opzichter en een inspecteur van de klas kijken of de koker er „zwaar” genoeg ingaat.

Tussen al die bedrijven door heeft de draaier, die de koker pas heeft gedraaid, de nodige zweetdruppels gelaten, want alhoewel alles pijnlijk nauwkeurig ge-



meten en berekend wordt, er wordt toch altijd een zucht van verlichting geslaakt als alles goed is verlopen. Tenslotte weet je nooit, wat er kan gebeuren, maar tot nu toe is alles altijd prima verlopen. In een verhaal mag echter niets fout lopen en aangezien het ook niet met ons werk fout is gegaan, laten wij u meteen zien, dat de kokermoer wordt vastgeslagen. Dat ronde geval met die lange steel is een speciaal voor deze moer gemaakte sleutel. Wel een beetje groter dan die u thuis voor de fiets gebruikt, vindt u niet? (Aan u de beoordeling of de met de voorhamer slaande bankwerker een goede „klap” over zich heeft).

Nu is het tijd geworden om de achterloopbus pas te draaien erin te trekken. Daarna wordt alles grondig schoongemaakt. Dan gaan we de schroefas aanbrengen met alle aanverwante artikelen. Door de stelling heen kun je nog net de schroef zien hangen om u enig idee van enige afmetingen te geven, let u eens op de mensen, die er naast staan? De diameter van de schroef is ruim 5 meter en weegt ongeveer 13.000 kg.

Dit moet allemaal goed aan elkaar vastzitten, als u eens nagaat, dat dit gevaarte bij „volle kracht” 114 maal per minuut in de rondte moet draaien. (Moet u eens proberen om zoveel keer rond de tafel te lopen). Binnenin het schip wordt de as nog verpakt om het binnendringen van water tegen te gaan. Het schroefasblok wordt geplaatst en als laatste wordt de as vastgezet.

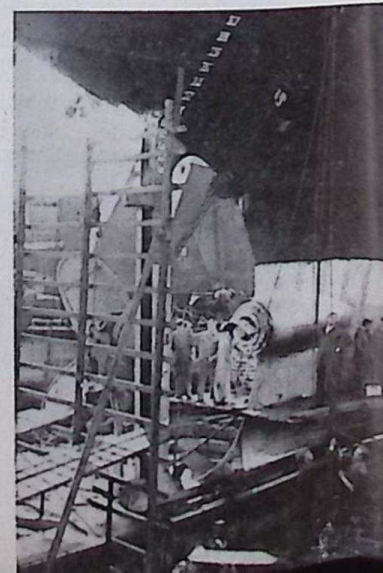
Zo, dat is een heel karwei. Nu nog de resterende assen naar boord sjouwen en in de tunnel brengen, met alle rustblokken, want als het schip te water ligt komt de hoofdmotor direct er achter en dan is daar geen tijd meer voor.

De ketelmakers zijn intussen al begonnen met het aanbrengen van de nodige bordessen en trappen. Jammer, dat we daar nog geen foto van kunnen laten zien, maar als je alles wilde fotograferen en in dit blad plaatsen, dan werd het een dik en kostbaar nummer, dat begrijpt u wel.

Tussen al die bedrijven door is de koperslager ook aardig aan het werk geweest. Lensleiding voor het gehele schip is gemaakt en aangebracht. Ontluchttingsleidingen, vulleidingen, peilpijpen, verwarmingsleidingen, enfin, te veel om op te noemen, zitten al voor een groot gedeelte in het schip, wanneer het te water gaat.

Na een grondige inspectie van alles wat maar met binnendringen van water te maken heeft, ook of alles vast staat, kortom, nadat wij al het mogelijke hebben gedaan om de stapelloop te doen slagen, laten wij de „Straat Johore” te water.

Dat daar de nodige belangstelling voor is, blijkt wel uit het feit, dat het niet meevalt om een goed plaatsje te bemachtigen. Het is ook een evenement voor ieder om dit te zien. Al heb je het vele malen gezien, het blijft toch steeds weer de moeite waard.



# HUURVERHOOGING EN LOONCOMPENSATIE

Wat is er nu eigenlijk aan de hand met de huren en de lonen in augustus aanstaande?

In dit artikel wordt gepoogd, enig inzicht te geven in de op handen zijnde veranderingen, die aan de ene kant de huren betreffen en aan de andere kant de lonen.

## WAAROM HUURVERHOOGING?

Als we willen begrijpen, waarom de huren weer omhoog gaan, moeten we beginnen met een blik terug, naar 1940, het eerste oorlogsjaar. Men zal zich herinneren, dat in dat jaar verschillende distributie- en prijsbeheersingsmaatregelen werden genomen. Verschillende goederen werden schaars of dreigden schaars te worden. Tegenwoordig wordt vrij algemeen aanvaard, dat bij zulk een tekort aan goederen de overheid maatregelen treft om te voorkomen dat die schaarse goederen onrechtvaardig worden verdeeld. Een der middelen om dat te voorkomen, is het ingrijpen in de vrije prijsvorming.

Zo was het onder meer met de woningen gesteld. Om te vermijden, dat door een te grote vraag tegenover een te klein aanbod de prijs — bij woningen de huurprijs — zo zou oplopen, dat er een onrechtvaardige verdeling zou ontstaan, werd bepaald, dat de huren van bestaande woningen niet zouden mogen stijgen boven de prijs van 27 december 1940. Aan het einde van de oorlog moest ook worden bekeken wat er met de huren diende te gebeuren. Men besloot toen, om voorshands de huurstop te handhaven voor de oude woningen — dat zijn die, gebouwd vóór 27 december 1940 —, ondanks een reeds enorme stijging van de kosten voor de verhuurders. Het doel was, de kosten van de produktie in ons verarmde land zo laag mogelijk te houden, opdat wij met het buitenland zouden kunnen concurreren. De lonen werden in 1945 namelijk gebaseerd op een schatting van de uitgaven van een gezin met 2 kinderen in die groeperingen, waartoe de meeste werknemers behoren. Door de huren laag te houden, konden de arbeidskosten voor de ondernemingen worden afgeremd.

Deze situatie is lange tijd onveranderd gebleven. In een tijd van stijgende prijzen en lonen werden echter de fouten van het stelsel steeds duidelijker. De vaste kosten van woningen, zoals grondbelasting, waterleiding, straatbelasting, rioolbelasting, dijkrechten, verzekeringen vermeerderd met de enorm gestegen onderhoudskosten, werden niet meer gedekt door de huren. Doordat, ondanks subsidies, de huurprijzen van nieuw gebouwde woningen sterk opliepen — als gevolg van duurdere materialen, stijgende lonen, etc. —, werd de situatie steeds onrechtvaardiger. Door de schaarste immers moesten bijv. jonggehuwden wel dure woningen betrekken, terwijl daar tegenover de bewoners van goedkope oude woningen er niet gemakkelijk toe kwamen — en komen — om naar een kleinere, nieuwe woning om te zien. Het hangt dus van het toeval af — en niet van het inkomen! — of men betrekkelijk duur dan wel betrekkelijk goedkoop kan wonen.

Er zouden nog tal van andere redenen zijn aan te geven om te bewijzen, dat het kunstmatig laag gehouden huurpeil schadelijk en onrechtvaardig uitwerkt.

## DE HUURVERHOOGING IN 1957

Het inzicht in de wenselijkheid van rechtekking der verhoudingen groeide. Maar doordat het zo lang heeft

geduurd, voor men tot maatregelen overging, is het vraagstuk steeds moeilijker geworden. Men bedenke slechts dat men vóór de oorlog gemiddeld ca. 1/7 deel van zijn inkomen aan huur uitgaf, en thans ternauwernood 1/10. Een rechtekking ineens zou een zo grote schok veroorzaken, dat er vrijwel overeenstemming over bestaat dat de oplossing in etappes moet worden gevonden.

Na enkele huurverhogingen in 1954 en 1955 heeft de regering na een daartoe strekkend advies van de Sociaal-Economische Raad (S.E.R.), een wetsontwerp ingediend dat ten doel heeft, als volgende, en zeker niet als laatste etappe, huren van oude woningen met één kwart te verhogen. Tengevolge van allerlei verwickelingen moest de ingangsdatum worden verschoven van 1 juli — wat de oorspronkelijke bedoeling was — naar 1 augustus aanstaande. Als de Eerste Kamer het wetsontwerp aanneemt — en dat lijkt wel waarschijnlijk — zullen de huurders van vóór 27 december 1940 gebouwde woningen belangrijk meer moeten gaan betalen: 25 %. Een oude woning van bijv. f 8,— per week nu, moet dan f 10,— per week gaan kosten.

Enkele soorten in en na de oorlog gebouwde huizen gaan met hetzelfde percentage — in sommige gevallen minder — omhoog.

Omdat het in dit artikel gaat om de gevolgen van de huurverhoging voor de huurders en niet om die voor de verhuurders, wordt de zogenaamde blokkering — waardoor de verhuurder maar de helft van de verhoging onmiddellijk in handen krijgt — hier buiten beschouwing gelaten.

## LOONCOMPENSATIE

Toen besloten werd tot een huurverhoging met 25 %, werd daarbij de wens uitgesproken, dat de financiële gevolgen van de huurverhoging deze keer zouden worden gecompenseerd door een loonsverhoging.

Een bijslag van 2 % op de rechtensgeldende lonen zal van 1 augustus af worden gegeven.

De bijslag bedraagt ten hoogste f 4,— per week in alle gemeenteklassen en minstens f 3,10 in gemeenteklasse I, f 2,60 in gemeenteklasse II en III en f 2,10 in gemeenteklasse IV en V.

De gemeente waar de werkgever is gevestigd is bepalend voor de indeling in de gemeenteklasse.

In de gemeenteklasse II bedraagt de toeslag tot een weekloon van f 130,— het minimum nl. f 2,60 per week. Enkele groepen werknemers worden van de bijslag uitgesloten omdat wordt aangenomen, dat zij in het algemeen niet door de huurverhoging worden getroffen. Het betreft hier:

- a. zij, die jonger zijn dan 23 jaar (tenzij zij gehuwd of kostwinner zijn);

- b. werkende gehuwde vrouwen (tenzij zij kostwinner zijn).

Door deze maatregelen krijgt nagenoeg elke werknemer, die huurder is van een woning, en niet meer verdient dan f 200,— per week, een compensatie, die ten minste gelijk is aan de huurverhoging plus de loonbelasting en de sociale lasten welke op de bijslag drukken. Velen krijgen, soms aanzienlijk, meer. Een aantal werknemers, bijv. sommige ongehuwden, van 23 jaar en ouder die bij hun ouders inwonen, bewoners van eigen huizen en huurders van veel naoorlogse woningen, krijgen geen huurverhoging, maar wel een bijslag. Voor hen die meer dan f 200,— per week verdienen zal in veel gevallen de bijslag kleiner zijn dan de huurverhoging.

# FOTOWEDSTRIJD 1957

## ORIGINELE FOTO'S

In onze fotowedstrijd wordt de keuze van het onderwerp vooropgesteld om daardoor te vermijden, dat de duurdere toestellen bij voorbaat al met de prijzen gaan strijken. Immers, zouden de foto's tevens op technische afwerking beoordeeld worden, dan heeft zo'n duur toestel, mits door een kenner bediend, de beste papieren. Dat moeten we natuurlijk niet hebben, de kansen moeten op een gelijk niveau liggen, hoewel degenen, die een duur toestel bezitten, over het algemeen wel meer kijk op fotosituaties zullen hebben dan de boxbezitters.

Om u de weg in de goede richting te wijzen, moet ik u in de eerste plaats aanraden: zorg voor originaliteit in uw foto's. Want alleen daarmee kunt u de betere toestellen verslaan!

Wat bedoelen we eigenlijk met een originele foto? Ja, dat is moeilijk, want, als ik u een tip zou geven hoe u iets origineels maakt, dan is het al niet origineel meer. Dan hebt u een idee van een ander gefotografeerd en daarom is het tweedehands geworden.

Wel kan ik u voorbeelden geven van originele foto's, die al gemaakt zijn. We beginnen dan met de foto, die de tweede prijswinnaar van de vorige wedstrijd, A. Kassels, mij te leen gaf en die hierbij afgedrukt is. De titel van de foto, die in Engeland gemaakt is, luidt: „Aflossing van de wacht". Op zichzelf biedt dit weinig nieuws, maar wel origineel is, dat de maker de soldaten kiekte zoals men het doorgaans niet doet, nl. van achteren. Daarbij komt nog, dat een flink stuk van die ouderwetse muur aan beide zijden van het hek „meegenomen" werd, waardoor deze foto alles aan sfeer won. En die sfeer suggereert ons: dit is een plaatje uit omstreeks het jaar 1850. Een fraaie foto!

Originele foto's zijn dikwijls niet het resultaat van lang wikken en wegen of van lang zoeken. Daar moet je zo ineens tegenaan lopen. Je gaat niet van huis af met de woorden: „Vrouw, geef mijn Zondagse schoenen en mijn regenjas eens aan, ik ga een originele foto maken. We eten vanavond een uurtje later".

Oh nee, de leukste momenten kom je meestal onverwacht tegen als je... je fototoestel niet bij je hebt. Vorige week fietste ik over de Leeuwenbrug in Rotterdam en daar zat zo'n Rotterdams boefje boven op de rug van één der leeuwen. Met de ene hand hield hij de leeuw stevig bij zijn kladden en met de andere hand bracht hij de leeuw met een houten dolkje de genadestoot toe. Ach, ach, ik had geen camera bij me om die Tarzan te vereeuwigen. Daarentegen had ik aan het Bolnesser Dijkje, oftewel, op dijsie, meer geluk, toen ik onlangs een daar geparkeerde knol wilde fotograferen.

Mooie knol, zo eentje van dat ruige soort met bonkige dijen, lange manen en vriendelijke ogen in zijn kop, kortom, 't was een hengst.

Die vriendelijke ogen schenen me te vragen: „Moet je mij fotograferen? Zie je niet meer in die merrie daar?" „Nee", zeiden mijn ook tamelijk vriendelijke ogen, „jou moet ik hebben", en ik toog aan het werk. Kop van links, kop van rechts, met tegenlicht, met



zijlicht, de hele knol op de kiek, van voren, van achteren en nog meer mogelijkheden geprobeerd en dat nou, waarde collega's, schijnt een knol te gaan vervelen. Dat schijnt zo'n knol gewoon zat te worden en dan laat zo'n knol dat merken ook. Dan kan het hem niet schelen wie er bij zitten, daar geeft hij dan net niks om. Dan gaat hij geeuwen, ongeneerd geeuwen. En juist dat moment kon ik knippen en het resultaat is een prent, die ik graag aan mijn kennissen laat zien.

Wat leiden we uit deze voorbeelden af? Dat u zoveel mogelijk uw camera mee moet nemen. Niet alleen in uw vakantie of op Boele's reisdag, maar ook als u een eindje gaat fietsen, een wandeling maakt, naar het park gaat of als u niet naar het park gaat. Dat wil zeggen: dikwijls. Destemmeer kans een mooi fotomoment tegen het lijf te lopen.

Natuurlijk zijn originele foto's lang niet altijd het gevolg van toevallige omstandigheden, maar kunnen ook ontstaan door het min of meer uitgebreid uitwerken van een idee.

Doodgewone voorvalletjes uit het dagelijkse leven leveren stof voor ongewone, originele foto's. Kijk goed uit, houd een idee goed vast en werk het zorgvuldig uit. Stuur uw foto's dan in naar de afd. Personeelszaken en let op de volgende

## VOORWAARDEN VAN DEELNAME

1. De foto's moeten genomen zijn in het tijdvak mei t.m. september 1957. Foto's van oudere datum mogen niet ingestuurd worden.
  2. De beoordeling geschiedt weer door drie buiten ons bedrijf staande personen.
  3. Per persoon mogen 4 foto's, op elk gewenst formaat ingezonden worden. Men kan slechts met 1 foto een prijs winnen.
  4. Achter op de foto moet u vermelden:
    - a. Titel van de foto.
    - b. Plaats en datum van opname.
    - c. Merk en soort camera, waarmee de foto gemaakt is.Vooraf geen naam op de foto vermelden.
  5. Foto's inzenden in gesloten enveloppe, waarop uw naam en adres staat.
  6. Na 30 september worden geen inzendingen meer geaccepteerd.
  7. De prijzen worden uitgekeerd in fotoartikelen via fotohandel Coppens te IJsselmonde, resp. van f 15,—, f 10,— en f 5,—.
- Ook deze keer zijn er weer troostprijzen beschikbaar.

J.v.B.

## Vakantiebesteding - Thuis

Vakantie houden betekent eens iets geheel anders gaan doen: een andere omgeving zoeken, andere mensen spreken, in een andere omgeving verkeren, andere dingen eten, kortom ons leven een andere grondslag geven — in onze vakantieperioden.

„Een paar honderd gulden: Wij brengen u naar Frankrijk, België, Duitsland, Oostenrijk en voor dat geld ook wel naar Italië” roepen ontelbare advertenties. Nu, wie die paar honderd gulden (per persoon) heeft kunnen oversparen, die zal aan die roepstem gehoor kunnen geven en verkeert inderdaad tijdens zijn vakantie in een nieuwe omgeving. Zijn biefstuk wordt gebakken in olijfolie en hij drinkt in zijn vakantie meer wijn dan hij in zijn gehele voorafgaande leven heeft gedaan.

„Breng uw vakantie door in eigen land” roepen andere advertenties en zij bezingen de vele geneugten, die de vakantieganger kan vinden op de Veluwe, het heerlijke heuvelland van Zuid-Limburg en de wijde velden van de Hollandse en Friese meren. Dat kost wat minder, maar toch altijd meer dan menigeen kan betalen.

Het verlossende woord is sparen, maar velen van ons moeten sparen voor andere dingen dan het extra geld, dat een vakantie in het buitenland of in het binnenland buiten onze woonplaats vraagt. Wij leggen allemaal wel wat geld terzijde voor onze vakantie: maar wat doen wij wanneer het vakantiespaarpotje een te klein saldo aanwijst om met het gezin in binnen- of buitenland gezamenlijk de vakantiedagen te gaan doorbrengen? Moet dan die dagelijkse sleur in huis gewoon doorgaan met dat verschil dat vader 's ochtends niet naar zijn werk gaat, maar dat wel van moeder de vrouw verwacht wordt dat zij naast haar drukke werkzaamheden bovendien de tijd vindt om 's ochtends uitgebreid met vader koffie te gaan zitten drinken en er 's middags een paar uur uitbreekt om met vader en de kinderen doelloos in de stad te gaan rondwalen? Dat is voor vader tot op zekere hoogte wel vakantie: hij smaakt de oprechte vreugde in bed te kunnen blijven liggen, terwijl de rest van de wereld werkt — en dat is eerlijk wel een vakantieplezier. Maar aan de andere kant blijft ook hij wel in het gareel van het huiselijke raderwerk; en voor moeder betekent vaders vakantie (die bovendien in de vakantie van de kinderen valt!) een extra belasting en precies het tegendeel van „iets anders doen”. Voor hen, die in eigen huis en in eigen stad of omgeving hun vakantie moeten vinden, geldt het wachtwoord, dat voor iedere andere vakantieganger geldt: overleg en voorbereiden! Iedere vakantiebesteding, of men er nu veel of weinig geld voor over heeft, moet met zorg worden voorbereid — en dat telt eigenlijk nog meer wanneer men voor die vakantie maar weinig geld ter beschikking heeft. Dan moeten alle mogelijkheden, die in het gezin en in de naaste omgeving ter beschikking staan, volledig worden uitgebuit.

Iets anders doen dan men pleegt te doen: dat is immers het grondbeginsel van iedere vakantie. Vooral voor de kinderen (en misschien ook voor de huisvrouw?) speelt daarbij het element van verrassing een rol. Keer daarom, en als het even kan steeds op een nieuwe manier, de gebruikelijke gang van zaken in het gezin eens om. Om met het eenvoudigste te beginnen: het is moeders taak dag in dag uit de drie maaltijden voor het gezin te bereiden. Dat kan in de vakantie misschien wel eens worden omgedraaid: laat iedereen, behalve moeder, eens de maaltijden klaarmaken. Dat betekent natuurlijk niet dat de kinderen nu maar ongebonden en zonder leiding in de keuken moeten gaan worstelen met de moeilijkheden, die biefstuk, worst, gehakt, groente en aardappelen maar kunnen stellen, maar wel dat de ver-

antwoording voor die samenstelling van het middagmaal eens bij vader en de kinderen komt te liggen, en dat zij maar eens gezamenlijk moeten trachten iets eetbaars op tafel te brengen. Er bestaat bovendien een beste kans dat op die manier de eerbied voor moeders kookkunst een belangrijk duwtje opwaarts krijgt...

Datzelfde geldt voor alle andere huishoudelijke bezigheden. De vakantie van vader is eigenlijk de vakantie voor het gehele gezin. Wanneer iedereen een deel van de huishoudelijke bezigheden, die gewoonlijk op moeders schouders terechtkomen, op zich neemt, dan is dat al een gezellige afwijking van het gebruikelijke. De bedden zullen misschien niet zo model zijn opgemaakt als dat onder moeders keurig bewind het geval pleegt te zijn, maar na een welbestede vakantie-dag slaapt men in zo'n bed ook wel voortreffelijk.

Weet u zeker dat u alle goedkope ontspanningsmogelijkheden in eigen omgeving voldoende kent? Probeer dit eens: Stel u voor, dat u uit een andere stad komt om met weinig geld in uw eigen omgeving de vakantie door te brengen. Waar zou u dan heengaan? Een wegwijzer hierbij kan voor ons zijn de door de N.V. „De Twee Provinciën” uitgegeven toeristengids „Glorie van Holland”. Het aardig uitgegeven boekje is geschreven door A. van der Vet. Het geeft een beschrijving van alle plaatsen in het gebied tussen de steden Utrecht, Gouda, Rotterdam, Dordrecht en Gorinchem. Met de bussen der Twee Provinciën met dagabonnementen zijn deze op één dag te bereiken. Ook op brommer of een gewone fiets zijn bijzonder aardige tochten door prachtige streken als de Alblasserwaard of de Krimpenerwaard, de Vijfherenlanden te maken. Ik denk aan het bijzonder aardige Berkenwoude, of anders Molenaarsgraaf (het huis met de „waterstenen”, waarop u kunt zien hoe hoog door verschillende eeuwen de overstromingen zijn gekomen).

Wist u dat bij Nieuw-Lekkerland nog een heuvel(tje), een zgn. donk (een kern van diluviaal zand, door krachten in de aardkorst door de kleilaag opgebouwd) ligt, waarop vroeger een burcht van roofridders heeft gestaan? Of Nieuwpoort, met zijn wallen, bastions en grachten.

De gids is verkrijgbaar aan het kantoor van de busmaatschappij aan de Kerkweg te Ridderkerk en kost f 0,60. U zult er plezier van hebben.

### Ziekmeldingen tijdens vakantie

De werknemers worden er op attent gemaakt dat tijdens de fabrieksvakantie het kantoor niet gesloten is, terwijl ook de bedrijfsarts aanwezig is, zodat bij ziekte de ziekmeldingen op de normale wijze dienen te geschieden.

Op de eerste ziektedag moet men dus schriftelijk of telefonisch gemeld worden op de loonadministratie, terwijl lopende patiënten zich tevens moeten melden op het spreekuur van dr. Meyer. Ook indien iemand ziek wordt op zijn vakantieadres moet dit direct ten kantore worden gemeld, waarbij dan niet verzuimd mag worden het vakantieadres duidelijk te vermelden, alsmede naam en adres van de behandelende geneesheer.

**JUBILARIS  
DE HEER  
P. LABRIJN**

**40**

**JAAR  
TEKENKAMER  
SCHEEPSBOUW**



Op 24 juni, 40 jaar geleden, trad de heer P. Labrijn, 19 jaar oud, bij ons in dienst, op advies van zijn vader, die als sloopstimmerman bij Boele op Slikkerveer werkte (en ook ruimschoots de 40 jaar volmaakte). Met 12 jaar kwam hij van de schoolbanken in de Kopergieterij van Jaap Pool op Slikkerveer. Daar was hij de lucht na 3 maanden al knap zat en hij stapte over naar de sloepenmakerij van Bothof. Eerst in het ijzerwerk, maar al spoedig in het hout. Beginnen als maatje van 12 jaar, bij een „ervaren” sloepenbouwer van 16. Totdat ook hij op zijn 16e jaar zelfstandig zijn eerste sloep in elkaar timmerde, waar hij nu nog trots op is. En 's avonds naar de vaktekenschool, 6 jaar lang. Totdat vader Labrijn een mogelijkheid voor hem zag bij Boele. Na een grondig examen bij ir. v. d. Berg, kwam hij op de scheepsbouwtekenkamer, die verder bestond uit de heer de Jooden (onze huidige chef tekenkamer), de heer Hamel, en de heer Bothof. In die tijd werd voor het houtwerk op de schepen alleen een schetsje gemaakt door de timmerbaas,

en daarmee was de kous af. Maar de rederijen zoals de K.N.S.M. begonnen gekeurde tekeningen te verlangen, en zo moesten ook van het houtwerk allerlei aanzichten en details getekend worden. En dat was geknipt voor Labrijn, want die had immers „al jaren in het hout” gezeten.

Heel veel leerde hij van timmermansbaas Jan de Jong, (de vader van onze chef machinebouwtekenkamer). En zo tekende hij dus vanaf de eerste dag, op een heel klein tekenkamertje met uitzicht op de dakpannen. Geen stalen bureaus met barkrukken, geen Kuhlman-tekenmachines, geen TL-verlichting, maar een gewone plank op 2 schragen. Geen lichtdrukmaschine, maar een klein primitief afdrukraam met zonlichtaansluiting, en een ontwikkelbak, die alleen bereikbaar was via een W.C., die bij haastwerk meestal juist bezet bleek voor nog dringender werk.

Op den duur kreeg de heer Labrijn ook het lijnenplan met spantenlijsten te verzorgen. Een zeer nauwkeurig tekenwerk, waarop de gehele verdere maatvoering van de scheepsconstructie steunt. Voor al onze nieuwbouwschepen sinds 1920, met uitzondering van 2 stuks, heeft hij deze tekeningen gemaakt. Zijn tekenwerk werd alleen onderbroken in de malaisejaren van 1932 tot 1935. Toen viel er niet veel te tekenen, maar gelukkig had baas Sla nog wat timmerwerk voor hem en de heer Labrijn wist nog heel goed hoe hij een hamer moest vasthouden. Thuis komt dat nog dikwijls goed te pas. En als hij niet met een timmerkarweitje bezig is, dan kun je hem in zijn bloementuin vinden, of hij zit te piekeren over een scheepsbouwkundig probleem. Want de liefde voor de scheepsbouw kreeg hij van zijn vader, en hij gaf die ook weer door aan zijn zoon, die (jammer genoeg niet bij Boele), maar op het ontwerp bureau van de Stoomvaartmij. „Nederland”, in de voetsporen van zijn vader is getreden. We wensen de heer Labrijn met zijn vrouw nog veel gezonde jaren toe, en hopen nog veel tekeningen van zijn hand in het bedrijf te ontmoeten.

de Br.

## BOELE I KAMPIOEN

Na de wedstrijd tegen v. d. Ben met 2-1 te hebben gewonnen moest dinsdag 16 juli 1957 ons eerste aantreden tegen de „Combinatie”. Wij moesten winnen, wilden wij kampioen worden. Tot ver in de tweede helft was het een bijzonder spannende wedstrijd van twee tegen elkaar opgewassen ploegen. Pas in de 34ste minuut kwam een goed opgebouwde aanval vanuit het middenveld; J. van Beek kreeg de bal na goed werk vrij en gaf een afgemeten voorzet die linksbinnen F. Vermeulen met een prachtig schot benutte. Toch hield „Combinatie” goed vol, zodat de onzen tot de laatste minuut de voorsprong moesten verdedigen. Een eresaluut voor beide sportief spelende partijen.

De kampioensploeg bestond uit: C. de Haard, W. Hagedijk, A. Bode, J. de Jong, J. Paardekam, P. van Dongen, A. Dekker, F. Vermeulen, J. Valster, N. Kruithof en J. van Beek.

Zo zijn we weer kampioen, nu voor de vierde maal. Nog één keer en de wisselbeker is definitief voor ons.

Het tweede elftal staat met 7 punten uit 6 wedstrijden

op de vierde plaats in zijn afdeling, na Nederland II, Van Nes I en Velo I.

Een prettig verlopen zomerbedrijfscompetitie is weer ten einde. Tot de volgende keer.





# PUZZLE-RUBRIEK

VERENIGING NEDERLANDS FABRIKAAT

## AFGELUISTERD GESPREK IN 1975

„Wat kan je hier ver kijken, hè opa?”

„Ja jongen, maar toen ik zo oud was als jij nu, was het uitzicht veel mooier. Vele jaren geleden hadden we die grote fabrieksgebouwen en hoge schoorstenen, hier niet. De mensen leefden voornamelijk van de landbouw. Maar de bevolking werd op het laatst zo groot, dat er voor velen niet voldoende werk meer was op het land. Heel wat jongens uit het dorp trokken naar de stad om daar hun brood te verdienen. Zo'n gelukkige oplossing was dat niet. Het had wel kunnen gebeuren, dat de buurt hier in de loop van de jaren ontvolkt zou worden. Ook omdat overall tekstort was aan arbeiders, zijn toen verschillende bedrijven naar hier gekomen en die hebben niet slecht geboerd.”

Hè, hè, dat was een hele toespraak van opa tot zijn kleinzoon. Ze waren wat gaan wandelen en rustten uit op de heuvel in het park, vanwaar je de omgeving goed kon zien. Achter hen rustte welig akkerland, groen tot aan de donkere bosrand. Voor hen lag het dorp, dat een gezonde provinciestad geworden was. Het had zelfs een eigen schouwburg en een zwembad. „Ja, die industrialisatie heeft ons goed gedaan”, zei de oude man, nog helemaal in gedachten verzonken over vroeger.

Dat was een nieuw woord voor de jongen. „Wat is dat... industrialisatie?”

„Hoe zal ik je dat uitleggen? Industrialisatie is... nou ja, gewoon het mechaniseren van de industrie.” Opa begreep niet, dat hij er daarmee niet was. Prompt kwam de volgende vraag: „Nou zegt u weer zo'n moeilijk woord. Dat ken ik ook niet.” Opa nam er even de tijd voor om naar zijn woorden te zoeken. „Mechaniseren wil eigenlijk zeggen, dat alles van zelf gaat.”

Met het gezag van de ouderdom valt bij zulke gelegenheden nog wel wat te bereiken. „Onthoud maar”, zei opa onderwijzend, „dat al die nieuwe bedrijven gezorgd hebben voor meer werk en daardoor ook voor een veel prettiger leven voor heel wat mensen hier.”

Het imponeerde de knaap maar matig. „Dan hoeven de mensen toch niet te werken”, zei hij, zonder te beseffen, dat hij zijn grootvader hardvochtig in moeilijkheden bracht.

Och, voor de jongen waren die fabrieken eigenlijk heel gewoon. Z'n vader werkte in een wagonfabriek in Noordholland, waar de industriële bedrijven bijna naast elkaar staan. Z'n oudste broer had juist een baan gekregen als bankwerker in een groot metaalbedrijf. Het was het jaar 1975 en er waren duizenden fabrieken in Nederland. En in die duizenden fabrieken werkten honderdduizenden arbeiders. Veel was er veranderd in al die jaren. Hoe veel, dat wisten alleen de oudere mensen. Ze maakten er wel eens een spelletje van om op te sommen wat nog allemaal bij het oude was gebleven. De Martinoren bij voorbeeld, ja, die stond nog steeds in Zwolle. Het paleis op de Dam in Amsterdam was gelukkig evenmin een centimeter verplaatst en Zeeland hield zijn naam nog steeds hoog als grootste tuinbouwgebied van het land. Friesland was bekend gebleven om zijn prachtige stamboekvee en de grote scheepswerven in Gelderland leverden als vanouds prachtige zee-kastelen af ondanks het steeds groter worden van de vliegtuigen, die honderd en meer passagiers tegelijk binnen enkele uren naar de verste uithoeken van de aarde vervoerden. Toch had Nederland in de zestiger

jaren een lange periode meegemaakt, waarin het helemaal niet zo zeker was, dat het zijn door de industrialisatie gewonnen welvaart zonder extra krachtsinspanning zou behouden. Dat was in de tijd toen een aantal landen bezig was de Euromarkt tot stand te brengen. De Euromarkt was een markt ergens in Europa, waarop de landen, die hem hadden mogelijk gemaakt, vrije handel mochten voeren. Duitsland, Frankrijk, Italië en de Beneluxlanden, waartoe ook Nederland behoorde, waren de deelnemers aan deze Europese nieuwigheid. Ze hadden afgesproken, dat ze de produkten van hun landen vrijelijk bij elkaar mochten invoeren. In Frankrijk en Duitsland kon je dus net zoveel Nederlandse artikelen kopen als de Nederlanders daar maar kwijt konden. De Fransen en Duitsers op hun beurt kregen geheel vrij spel in Nederland. Daar was heel wat over te doen geweest. Opa wist het nog precies.

„Die Euromarkt”, vertelde hij aan zijn kleinzoon, „was een schitterend idee, omdat de aangesloten landen hun handel en dus ook hun omzetten en daardoor ook weer de werkgelegenheid aanmerkelijk konden vergroten. Maar de Fransen, de Duitsers en de Italianen hadden zoveel waardering voor de produkten van eigen bodem, dat ze aan buitenlandse artikelen alleen kochten, wat in hun eigen land niet of niet zo goed gemaakt werd. In Nederland stond de vlag er anders voor. Daar kenden de mensen in die jaren hun eigen industrie nog te weinig om er voldoende waardering voor te hebben. En omdat ze niet wisten wat voor goede artikelen gemaakt werden in de kantoren van hun land, kochten ze zo grif de produkten van andere landen, dat zeer vele vaderlandse bedrijven in moeilijkheden dreigden te geraken. Door objectieve voorlichting over het landbouwonderwijs begon men algemeen te beseffen, dat het voor de welvaart van Nederland noodzakelijk was, er meer waardering voor te hebben.”

„Tjonge, dat is een spannende tijd geweest”, zuchtte de oude man, zich in het geheel niet afvragend of zijn kleinzoon er wel iets van begrepen had. Nu was het ook wel moeilijk voor een jongen, levende in een tijd waarin iedereen trots was op hetgeen in de Nederlandse industriële bedrijven werd gepresteerd.

Is het de lieve lezeres en de geachte lezer helemaal duidelijk? Of hebben ze wel gemerkt, dat in dit verhaal nogal wat fouten en onjuistheden voorkomen? De strekking van het geheel is wel juist, maar wat er niet klopt moet u maar eens laten weten aan de Vereniging Nederlands Fabrikaat. Want dit verhaal is tevens een puzzel, waarvan de goede oplossingen gaarne beloond zullen worden. Om u wat op weg te helpen: het gaat om tien fouten en onjuistheden. Schrijf ze achtereenvolgens op een briefkaart en zendt deze vóór 23 september 1957 aan de Vereniging Nederlands Fabrikaat, Prinsessegracht 32, Den Haag. Voor de goede oplossingen stelt V.N.F. de volgende prijzen beschikbaar: 1e prijs f 100,—; 2e prijs f 75,—; 3e prijs f 50,—; 4e prijs f 25,—. Voorts zijn er tal van aanmoedigingsprijzen (in natura) beschikbaar. Ingeval van meer goede oplossingen wordt geloot onder toezicht van de Werkcommissie Personeelsorganen van het Centraal Sociaal Werkgevers-Verbond. De uitreiking van de hoofdprijzen zal plaats hebben op woensdag 2 oktober 1957 te Utrecht in Café-Restaurant „Esplanade”.

De oplossing van het kruiswoordraadsel in het vorige nummer is als volgt:

**Horizontaal:** 1. Torenkraan; 10. bijna; 11. Ida; 13. t.d.; 15. pi; 16. n.o.; 17. ra; 18. oog; 20. gong; 23. s.o.s.; 24. oker; 26. pu; 27. stem; 28. ui; 30. A.P.; 31. fa; 32. k.b.; 34. ir.; 35. si; 36. raam; 38. me; 40. lach; 43. aal; 44. kiel; 46. R.A.I.; 47. ar; 48. ba; 49. Ob; 51. on.; 52. er; 53. roer; 55. snijbrander.  
**Verticaal:** 2. Ob; 3. rijp; 4. enig; 5. na; 6. ring; 7. A.D.O.; 8. Aa; 9. stoomkraan; 12. lasmachine; 14. dok; 17. roef; 19. ge; 21. op; 22. nu; 23. St.; 25. ruim; 27. spil; 29. ir.; 30. as; 33. baar; 37. al; 38. mi; 39. Ee; 41. ar; 42. c.a.o.; 44. ka; 45. loon; 48. brij; 50. bed; 52. en; 53. ra; 54. re.

De eerste prijs behaalde na loting: L. Put, boekenbon van f 5.—

Tweede prijs: G. de Graaff, 1 grote doos sigaretten.

Derde, vierde en vijfde prijs: J. Berkenbosch, R. Verschoor en P. G. de Winter, 1 pakje sigaretten.

## WANDELSPORT

Ongetwijfeld zal Nijmegen in de laatste volle week van juli weer overbevolkt zijn met wandelenthousiasten die gaan deelnemen aan de 41e Internationale Vierdaagse Afstandmarsen, en natuurlijk bevinden zich onder hen ook dit jaar weer Boele-lopers.

De „grote” groep, die slechts met 9 man kan uitkomen op de 55 km, start voor het eerst met een nieuwe captain, nl. Bs. Nugteren.

Oud-leider Van Wingerden en de heer L. Nugteren, die beiden de leeftijdsgrens voor de 55 km hebben overschreden, moeten genoegen nemen met 40 km per dag. En om zich wat beter onder de oudjes thuis te voelen zullen zij voor deze gelegenheid hun baard laten groeien. Het gehele gezelschap vertrekt op zaterdag 20 juli om 6 uur per schip „De IJssel” naar Nijmegen en zal ligplaats nemen in de Waalhaven beneden de spoorbrug. Onze goede wensen vergezellen hen hierbij en wij hopen dat zij ook deze Vierdaagse weer met succes mogen volbrengen.

Gevraagd voor halve dagen

### EEN KETELPAKNAAISTER

aanmelden en inlichtingen bij de afdeling  
Personneelszaken.

8 juni jl. overleed na een kort ziekbed, in de leeftijd van 80 jaar, onze vroegere magazijnmeester

### GIJSBERTUS C. KOEDOOD

Van 24 september 1896 tot 5 januari 1942 was hij aan ons bedrijf verbonden.

Op laatstgenoemde datum werd hij gepensioneerd.

Vele ouderen, die hem gekend hebben, zullen een zeer goede herinnering aan hem behouden.

## PERSONALIA

### In dienst getreden:

- 8 juni 1957: C. Pivetta, machinebankwerker.  
11 juni: E. J. Fokkens, hellingsschipper; W. F. Denie, hulp machinebankwerker (volontair); J. S. Blokzijl, hellingsschipper; D. Terpstra, kantoorbediende.  
17 juni: C. v. Wijngaarden en J. Sneep, machinebankwerker; B. Westerbeek, onderhoudsbankwerker; J. Kuling, platenvlakker.  
24 juni: J. M. v. d. Steijlen, ketelmaker; A. Bentem, klinker; J. Goudriaan en E. H. E. Nabbe, hulp machinebankwerker (volontair).  
1 juli: A. Klerk, hulp machinebankw. (volontair); R. H. J. Gunters, elektr. lasser; H. J. Noorman, hulp ijzerwerker (volontair); P. Bergakker, kantoorbediende.  
8 juli: A. v. d. Berg, machinebankwerker; H. C. M. Gravestein, hulp ijzerwerker (volontair).

### De dienst hebben verlaten:

- 20 juni 1957: Mevr. F. J. Schoutene-Konijnenburg, werkster.  
24 juni: J. Blok, machinebankwerker.  
29 juni: P. Kamp, elektrisch lasser; H. Uittenbogaard, leerling machinebankwerker; W. Uilen, hulp ijzerwerker (volontair); J. H. Wassing, elektrisch lasser; H. J. Wiepking, hulp machinebankwerker (volontair); B. Teeler, kantoorbediende; A. C. Donker, bedrijfsassistent; J. J. Sluiter, tekenaar (volontair).  
3 juli: E. Grooten, hellingsschipper.  
4 juli: C. Lagendijk, ijzerwerker.  
5 juli: M. Appel, machinebankwerker.  
6 juli: Mej. J. M. de Heer, naaister.

### Naar militaire dienst:

- 4 juni 1957: J. Huyser, elektricien.  
21 juni: G. C. Pijl, machinebankwerker.

### Terug uit militaire dienst:

- 1 juli 1957: F. v. d. Aa, ijzerwerker.  
2 juli: T. Pijpers, machinebankwerker.

8 juli: C. H. Bijl, scheepsbeschieter.

### In het huwelijk getreden:

- 7 juni 1957: B. de Vos (kraanmachinist) met mej. C. J. de Vos.  
12 juni: A. de Jongh (ijzerwerker) met mej. J. M. de Graaf; R. Verschoor (machinebankwerker) m. mej. A. M. van Campen.  
19 juni: T. de Zeeuw (ijzerwerker) met mej. H. Klijn.  
26 juni: K. Nouwen (elektrisch lasser) met mej. J. F. Schriek.  
27 juni: C. Smits (machinebankwerker) met mej. L. Herlaar; J. J. Zoeteman (machinebankwerker) m. mej. G. v. d. Nat.  
4 juli: J. Dupré (tekenaar S.) met mej. D. C. Verheul.  
2 juli: J. J. Krabbe (kantoorbediende) met mej. M. A. Fictorie.  
9 juli: H. Hoek (ijzerwerker) m. mej. S. de Ruiter.

### Geboren:

- 12 juni 1957: Jacob Pieter, zoon van J. P. Mans (elektrisch lasser).  
13 juni: Maria Klasina, dochter van J. Hagendijk (machinebankwerker); Bastiaan Arie, zoon van N. Ravenstijn (hakker).  
21 juni: Arie Johannes, zoon van J. J. de Jong (afschr.).  
28 juni: Johannes, zoon van H. Kelder (ijzerwerker).

## UITSLAG BEMETEL-EXAMENS ZOMER 1957

Geslaagd

### Pijpenbewerken:

H. Heiden, W. M. Heinen.

### Scheepsbeschieters:

D. M. Andeweg, C. van der Poel.

### Afschrijven in de scheepsbouw:

J. M. H. Walraven, C. van der Welle, A. C. van der Voorde, J. Munter.

### IJzerwerken en afschrijven:

A. Noordhoek.

### Machinebankwerken:

J. C. van den Berg, W. Hagendijk, A. Huizer, P. Lodder, J. van der Sande, H. Weeda, H. Zondervan.

Allen onze gelukwensen.