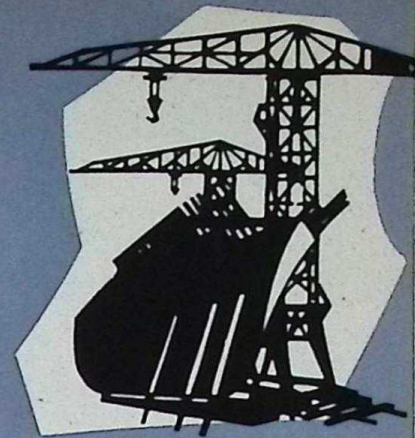
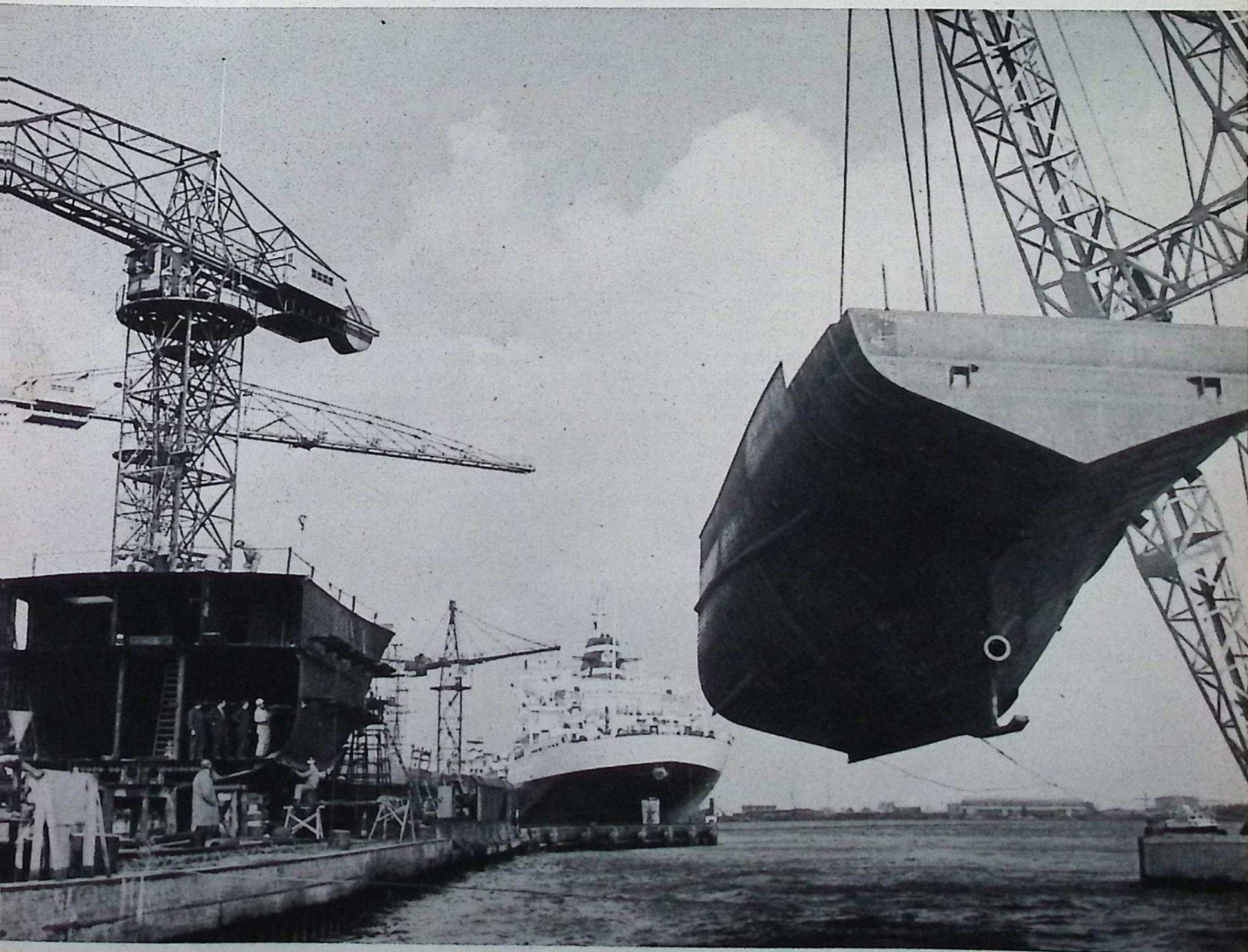


Boele-nieuws

PERSONEELBLAD VAN
BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK N.V.



NOVEMBER 1967 No. 108





Boele-nieuws

Uitgave ten dienste van het personeel van

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

tel. Rotterdam 010—134862
tel. Ridderkerk 01896— 3422

REDACTIECOMMISSIE (alf.):

L. Ardon
G. de Jong
E. H. Koch

EINDREDACTEUR:

J. G. v. Beek — telefoon toestel 290.
Datum van kopij-inlevering: 15e van elke
maand.

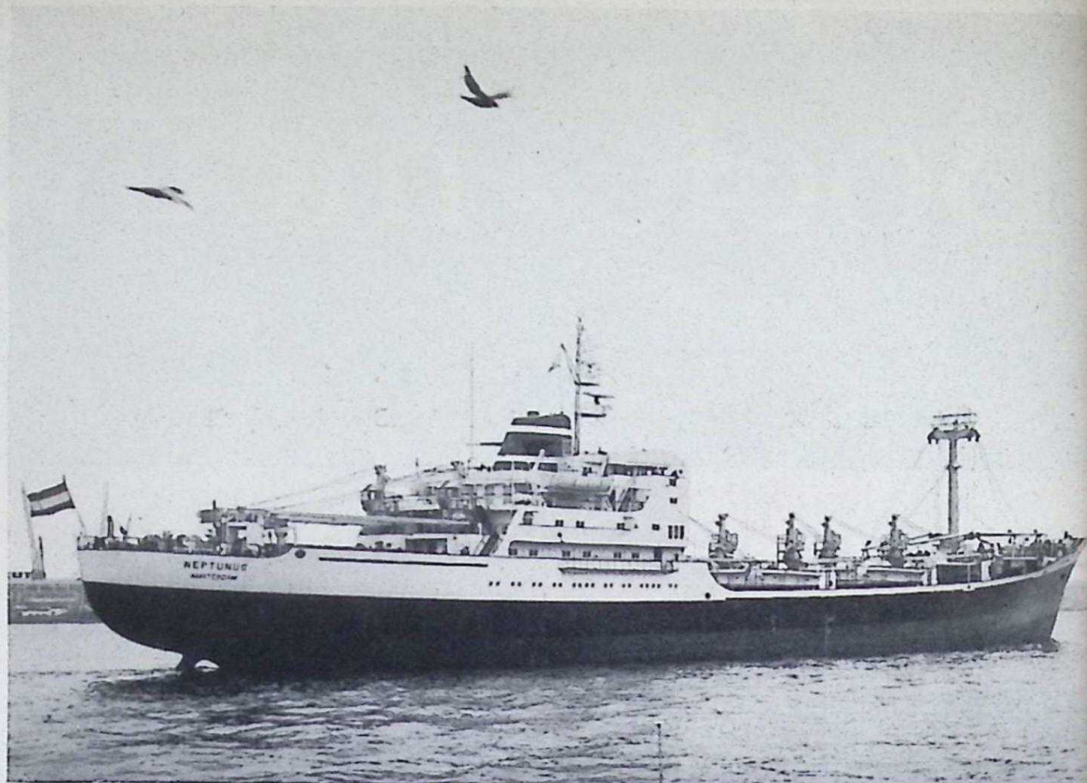
Zonder toestemming van de redactie
mogen geen artikelen, geheel of
gedeeltelijk, worden overgenomen.

De volgende uitgave van Boele-Nieuws zal
ongeveer één week voor Kerstmis verschij-
nen. Dat wordt het gecombineerde decem-
ber-januari-nummer.

BIJ DE VOORPLAAT:

Op 22 sept. werd het achterschip van de
„Duyvendijk“-trawler geplaatst.

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



HET WERK I

De oktobermaand ligt achter ons en het
weer liet ons niet in de steek. De stellig
mooie zomer heeft tot dusver een prach-
tige herfst als staartstuk gebracht.

Wat natuurlijk niet kan verhinderen dat
bos en veld toch wel veranderen en de
dagen merkbaar korter worden.

De nachtploegen wisselen met de dag-
ploeg in het schemerduister. Enfin, ook
deze tijd heeft zijn bekoring.

De werf was weer redelijk goed van
werk voorzien.

De „La Molinera“ was een langdurige

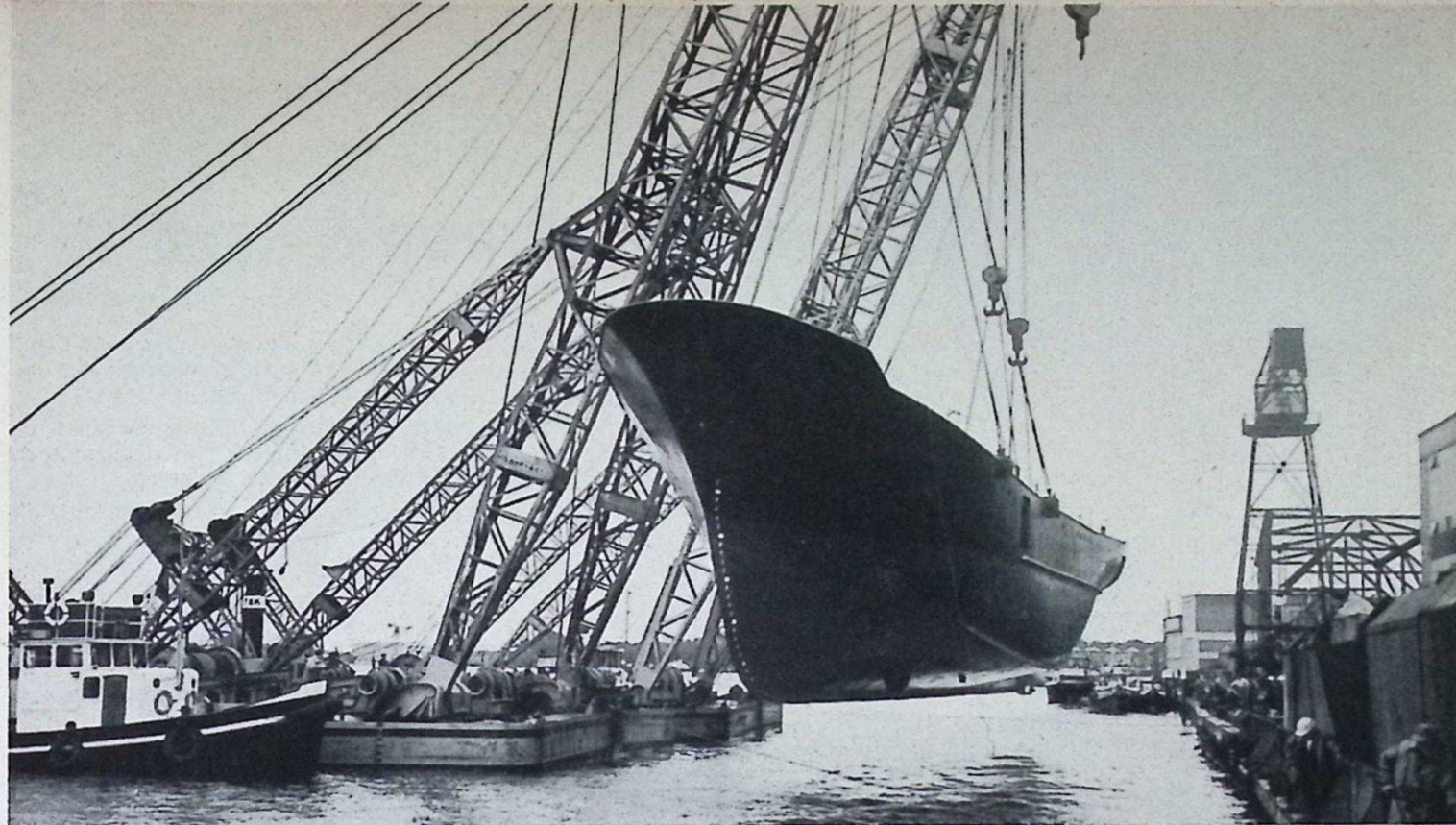
en wispelturige kostganger. De vele
wijzigingen maakten het werken niet
bepaald gemakkelijk.

Een ander groot object in de reparatie
vormde de „Curran“ en de „Moyle“,
die elkaar opvolgden voor versterking
van de Grier-luiken en het uitvoeren
van garantiewerkzaamheden.

De „Jason“ kreeg haar verlengingsbeurt.
Aangezien dit „de zoveelste“ is wordt
niemand daar meer warm of koud van.
Toch mag dit gerust een scheepsbouw-
prestatie van de eerste orde blijven heten.

Zo zag de lasloods er uit op 13 Okt.





Weer eens wat anders. Een tewaterzetting.

N OKTOBER

Het meest spectaculaire deel van de operatie, namelijk het koppelen van de drie scheepsgedeelten in dok, meestal in het nachtelijk duister, heeft alle elementen om vooral de buitenstaander geboeid bezig te houden. In alle rust en orde wordt dit karwei met een angstige precisie uitgevoerd.

De m.t. „Selje”, die op 19 oktober aan de werf kwam, vertrok op de eerste van de volgende maand met een gedeeltelijk vernieuwde huid. Niet minder dan 15 huidsecties werden aangebracht.

Het totaal gewicht aan materiaal dat aan deze grote reparatie verwerkt werd, bedroeg ongeveer 80 ton.

De nieuwbouwobjecten die onderhanden zijn lopen alle wat af. De „Neptunus” ging op 15 oktober haar 2e technische proeftocht beginnen, nu met goed gevolg (zie foto links boven).

De K.N.S.M. nam het schip op 25 oktober over.

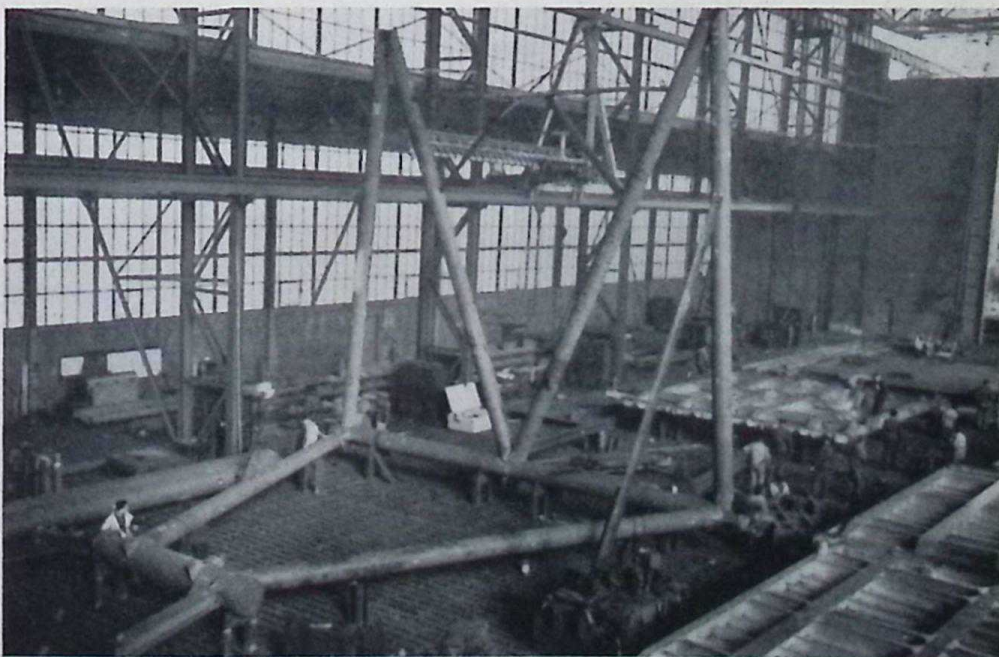
De zuiger, bouwnummer 1028, is uit het casco-stadium. Aan boord zijn de afwerkers druk in de weer met vloeren, fundaties, ramen, hekwerken etc. Op 9 december hopen we de stapelloop te vieren. Inmiddels startten beide lasloodsen met de eerste secties voor het 2e dok, bouwnummer 1029.

Op 22 september kreeg C.O. 8087, de trawler voor werf Duyvendijk, zijn achterschip (zie foto voorpagina).

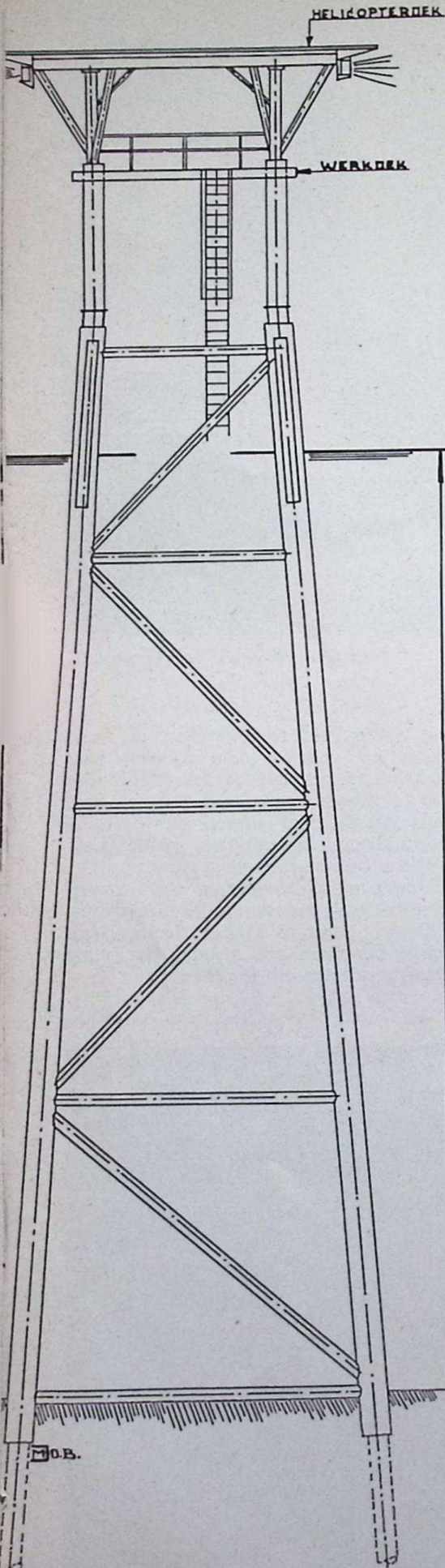
Tussen deze datum en 13 oktober werden de scheepshelften gekoppeld, de schroefas, koker, roer, inlaatkasten en nog talloze andere onderdelen aangebouwd. Op laatstgenoemde datum werd

het schip met twee bokken te water gezet en voor verdere afbouw naar Lekkerkerk gesleept (zie foto hierboven). De loodsboot kreeg haar neus en haar hek. Als dit blad gelezen wordt zijn de timmerlieden, de schilders en de bankwerkers hier aan de gang.

U kunt veilig aannemen dat er veel moeite wordt gedaan om de nieuwbouwhellingen bezet te krijgen. Iedereen zal echter begrijpen hoe moeilijk het is om dit in resultaten om te zetten.



De hoofdbok van de 1028.



Opdracht van Brown & Root

Heel vroeg in oktober (we konden dat nog in het vorige nummer vermelden) ontvingen wij van de firma Brown & Root een opdracht die speciale vermelding waard is. In sterke concurrentie met andere bedrijven verwierven wij de order die de maanden november en december heel wat aandacht en mankracht zal opeisen.

In deze twee maanden dienen wij te vervaardigen:

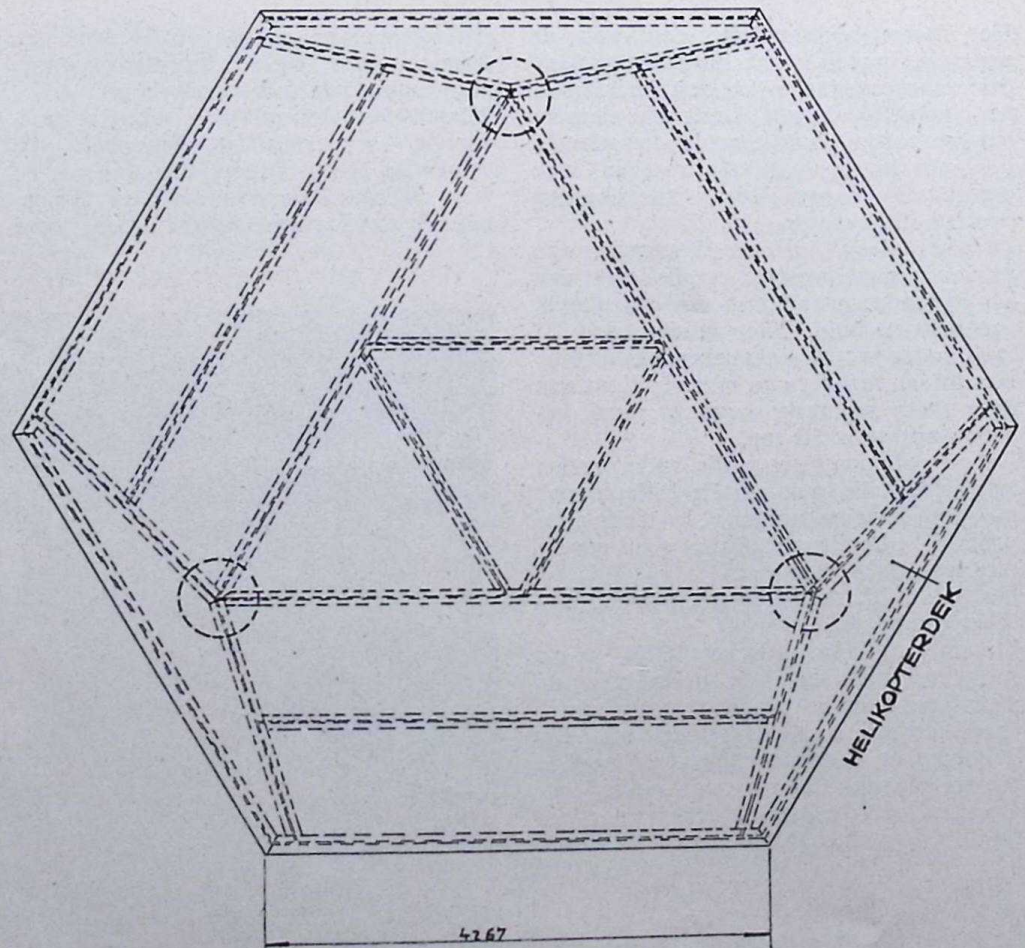
- 9 stuks compleet gemonteerde zg. „drilling-jackets”, driepotige buizenconstructies geschikt voor verschillende waterdiepten. De hoogte van deze torens varieert van circa 15 meter tot 24 meter.
- 12 stuks idem, doch deze jackets zullen in losse onderdelen naar de boorplaatsen van de „Cabinda-Oil Cie” nabij Portugees West-Afrika worden vervoerd.

- 21 stuks helikopterdekken, zeskante profiel- en plaatconstructies van ca. 8 meter lang en breed.
- 21 werkdekken, driezijdige plaat- en profielconstructies met een lengte en breedte van circa 5 meter.
- de „piles” voor 21 stuks jackets, dit zijn de „heipalen” die in de zeebodem worden gedreven.
- een hoeveelheid „klein werk”, behorende tot dit object.

Gezien de korte levertijd doen we alle moeite om het benodigde materiaal snel „in huis” te krijgen.

Begin november zal op Werf Oost moeten worden aangevangen met de dekconstructies. Op Werf West zal dit het geval moeten zijn met de jackets.

Met alle hulp zal dit een „gestroomlijnde” produktie kunnen worden. Onnodig te zeggen dat dit het instellen van dag- en nachtploegen noodzakelijk zal maken. Het werk krijgt het C.O.no. 8450.



BRAND IN DE 'PERNILLE MAERSK'



Op maandagmiddag 9 oktober hebben we een uur in angstige spanning geleefd, en iedereen slaakte een zucht van verlichting, toen bleek dat de omvangrijke brand in de motorkamer van de „Pernille Maersk” geen slachtoffers had geëist. 't Is inmiddels alweer een maand geleden en we hebben allemaal vernomen hoe sommige bankwerkers niet anders dan door de schroefaskoker de machinekamer konden verlaten, nadat ze daartoe eerst de schroefas moesten laten zakken. Hoe Frans Vermeulen helse momenten

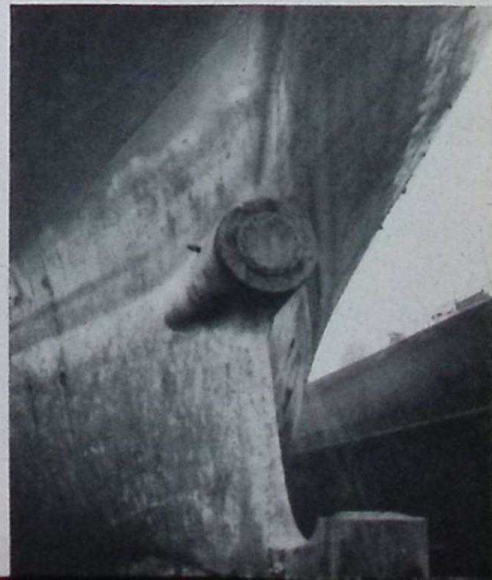
beleefde, omdat hij geen kans meer zag uit de motorkamer te komen en van de ene plek naar de andere moest vluchten om uiteindelijk door de kranige Walther Müller, werknemer van fa De Bruijn, bevrijd te worden. We weten dat onze bedrijfsbrandweer in combinatie met de Ridderkerkse brandweer manhaftige strijd leverde tegen het vuur, dat zich daardoor reeds na een uur gewonnen moest geven. We weten ook dat diverse mensen zich bij het blussingswerk bijzonder onder-

scheiden hebben door zich volledig in te zetten bij de bestrijding van de brand. Het ware onjuist hier namen te noemen, daar we ervan overtuigd zijn, dat door allen die bij het blussingswerk betrokken waren, naar vermogen is bijgedragen om de omvang van de brand te beperken. Weer eens extra werden we ervan doordrongen, welk een verantwoordelijke taak de mensen van de brandweer hebben. Een taak die zij geheel vrijwillig op zich genomen hebben en waaraan idealisme ten grondslag ligt.



Terwijl de verbandmeester hem in droge kleren hielp, deed Walther Müller verslag van zijn bevindingen.

't Lijkt onmogelijk, maar dit was voor sommige bankwerkers de uitweg.



ZUIGERS IN SOORTEN



Een geheel ander, doch in de moderne baggerwereld veelgebruikt werktuig is de zuiger. Als we praten over „zuigers” dan bedoelen we daar een groep baggerwerktuigen mee van nogal uiteenlopende constructie. In zijn eenvoudigste vorm pompt men via een zuigbuis die scharnierend aan het schip is bevestigd, met een zogenaamde zandpomp grond omhoog om dat via een persleiding af te voeren. Er zijn echter veel variaties mogelijk.

Om te beginnen de zogenaamde hopperzuigers. Deze ontleen hun naam aan het feit dat zij de grond die zij opzuigen bergen in een laadruim, de „hopper”. Het eerste type ging op een bepaalde plaats ten anker en vierde zijn zuigbuis tot in de grond. Dit was de zogenaamde „steekzuiger”. Uit dit type ontwikkelden zich de sleehopperzuigers. Voorbeelden hiervan zijn o.a. de „H.A.M. 305” en de „Geopotes IX”. Deze schepen bewegen

zich tijdens het zuigen op eigen kracht vooruit. Het uiteinde van de zuigbuis is voorzien van een zuigkop die over de bodem schuift.

Is de hopper vol dan vaart het schip naar de daarvoor bestemde plaats en stort daar zijn lading d.m.v. onder in de bodem geconstrueerde kleppen. Velen van u zullen ongetwijfeld weleens gezien hebben dat onze mensen bezig waren met het repareren van deze kleppen.

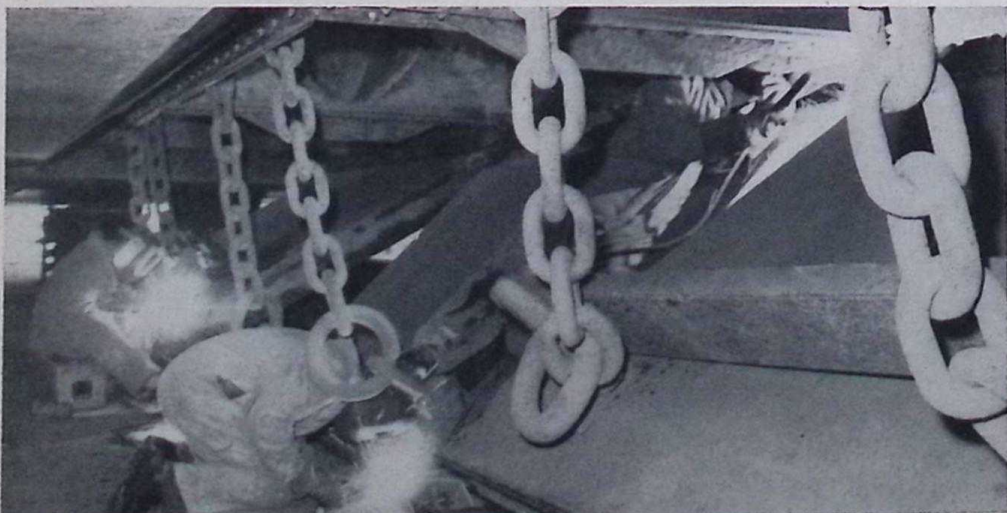
Eigenlijk heeft men voor iedere grondsoort een bepaalde vorm van zuigkop nodig. Is de grond te vast dan moeten we middelen toepassen om de grond verpompaar te maken. Soms gebeurt dit met een hogedruk waterstraal en soms met behulp van een snijkop.

Zo belanden we dan bij de „cutterzuiger”. Een voorbeeld hiervan is ons bouwnummer 1028. Op een scharnierbaar aan het schip bevestigde arm is een as gemonteerd die aan het uiteinde voorzien is

van een snijkop of cutter. De aandrijving kan geschieden door een elektromotor of een hydromotor.

In de beweegbare arm is een zuigbuis geconstrueerd die d.m.v. een aantal pijpen en bochtstukken is verbonden met de zandpomp.

De grond die door de cutter wordt losgesneden wordt door de zandpomp opgezogen en via de persleiding over boord geperst. Dat kan zijn in naast de zuiger liggende bakken of via een zogenaamde drijvende leiding naar een vaste leiding ergens op de wal. De zandpomp wordt meestal aangedreven door een dieselmotor. Vanzelfsprekend hebben deze pompen nogal te lijden van stukken steen, staaldraad en allerhande spul dat van de bodem wordt opgezogen. Deze pompen slijten dan ook enorm en het geeft ons handenvol werk om de pomphuizen en waaiers op te lassen met slijtvast materiaal.



In Dec. 1958 voltooiden wij de bouw van de cutterzuiger „Sliedrecht 17”, die direct ingezet werd voor de werken aan het Euro-poort-project. Opname 4-12-1958.

Links onder: Het oplassen in dok van de bodemkleppen van de sleehopperzuiger „H.A.M. 305”. De opname dateert van Juni 1967.

Midden boven: Dit is de zuigbuis van de profielzuiger „Sliedrecht 22”. Duidelijk kunt u aan het uiteinde de vier gaten van de waterkanalen rond het grote gat van de zuigbuis zien.

Rechts boven: Montage van de zuigbuis van de „Sliedrecht 22”. Op de buis G. Hulzer en C. Munter.

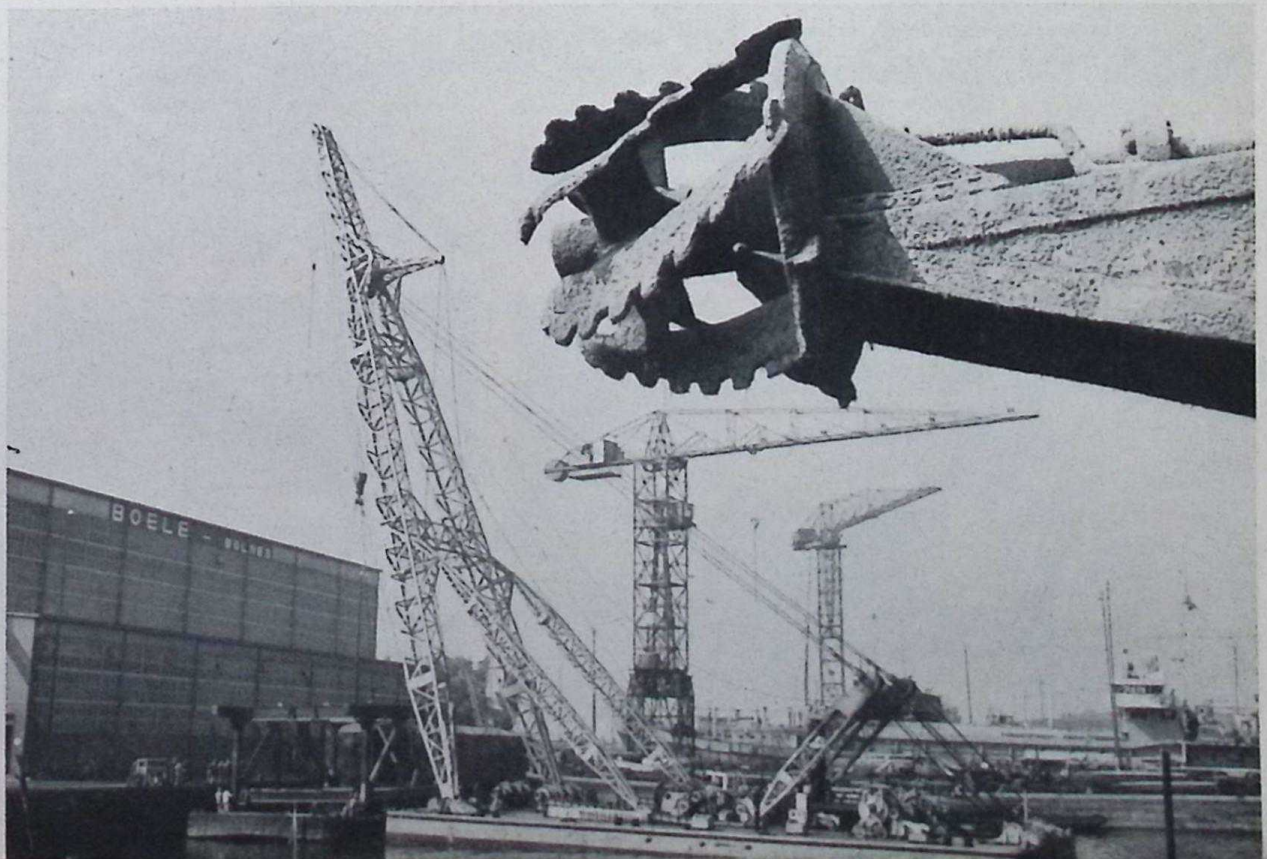
Rechts onder: Een foto, die veel laat zien. Allereerst de snijkop van de „Beverwijk 38”, in Aug. ter reparatie op helling II. Op de achtergrond kunt u de „H.A.M. 305” zien liggen. De bok is bezig met het laden van de substructure, die we onder C.O. 8402 maakten.

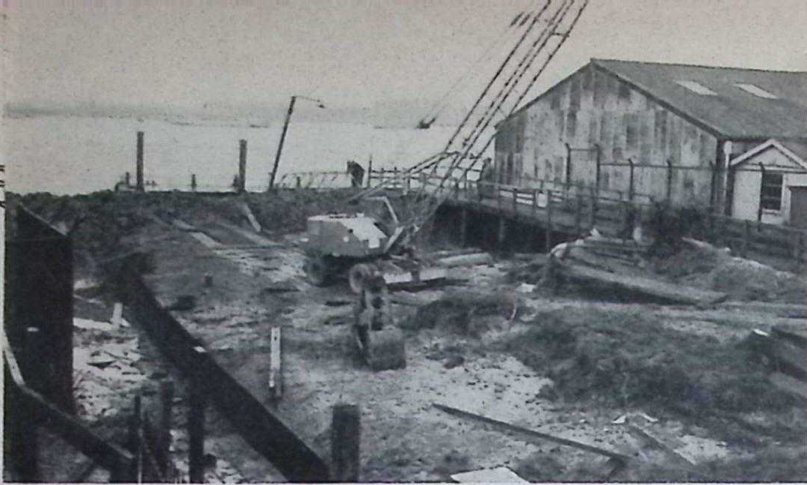


Zoals reeds eerder gezegd kan de grond ook losgespoten worden met een hogedruk waterstraal. Een voorbeeld van dit type is de profielzuiger „Sliedrecht XXII”, die onlangs bij ons repareerde. Rondom de zuigbuis bevinden zich 4 waterkanalen waardoorheen de „jetpomp” met hoge druk water perst. Deze stralen zijn zo krachtig dat men de zuiger gemakkelijk een stukje kan verhalen door de „jetpomp” in werking te brengen. Kenmerkend voor deze niet zelfvarende

zuigers zijn de spudpalen die men aan de grond zet als een soort ankers. In de nieuwbouw worden tegenwoordig meer zuigers dan molens gebouwd. In hoofdzaak om het feit dat de zuigers (lees sleep-hoppers) veel zeewaardiger zijn en dus zeer geschikt voor het grote werk op ruwer water. In IJmuiden en Hoek van Holland kunnen we deze sleep-hoppers af en aan zien varen. Toch komt het fijnere werk zoals het precies op diepte maken van geulen voor pijpleidingen of beddingen maken voor zink-

stukken voor rekening van de molens. Een goede molenbaas ziet kans om op centimeters nauwkeurig te baggeren. De laatste sneetjes gebeuren dan met kleine beetjes zodat de grond als het ware weggeschraapt wordt. Natuurlijk is het onmogelijk om in het korte bestek van dit baggerpraatje u een juist inzicht te geven wat de Nederlandse baggermensen over de gehele wereld presteren. Laten we hopen dat we met dit artikeltje een tipje van de sluier voor u opgelicht hebben.





Zo was de situatie op 13 oktober.



't Is een mooi object voor de gepensioneerden. Hier ziet u „toezichhouders” P. Valk en W. v. Gent.

OOST EN WEST WORDEN AAN ELKAAR VERBONDEN

Ook in geografisch opzicht gaan de bedrijven Oost en West nu naar een nieuw stadium. Aan het aannemersbedrijf Monster is opgedragen het maken van een verbindingsweg tussen de beide bedrijven. Op de hierbij geplaatste schets kunt u zien hoe de weg komt te lopen. Het begint achter de expeditieloods in het verlengde van de daar reeds aanwezige weg van Stelconplaten. Met een flauwe bocht zal de nieuwe weg dan rechttoe-rechtaan op Werf Oost belanden achter het kantoor.

Om dit te kunnen bereiken is het nodig om op het zogenaamde sluishoofd een dam van zand en klei te maken met de nodige steenbestorting aan de rivierkant. Dank zij de medewerking van het Pol-

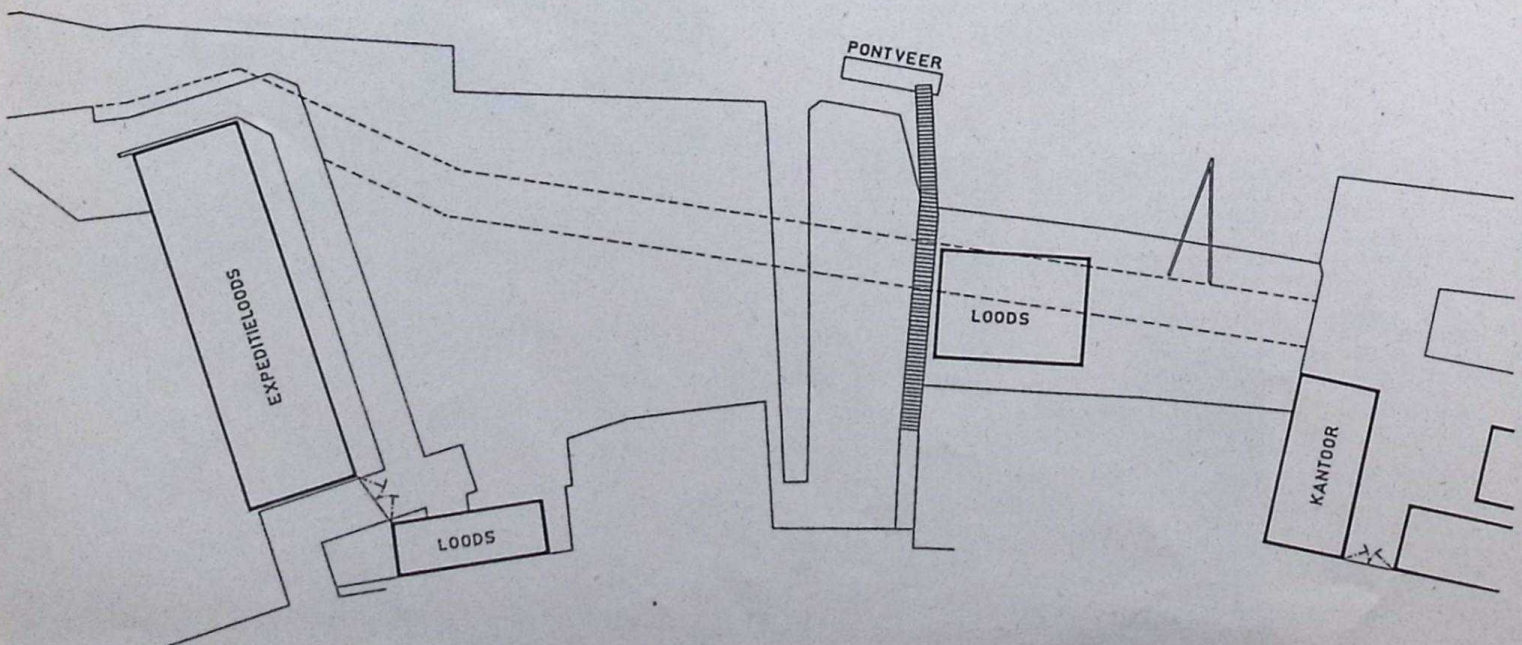
derbestuur van Oud- en Nieuw Reijerwaard te Ridderkerk en het waterschap „De Dijkkring” te Barendrecht is dit werk al aangevangen. Het haventje met de balken gaat dus verdwijnen. Kan verdwijnen, omdat de bestaande uitwatering van het poldergemeal al enige jaren niet meer in gebruik is. De uitwatering geschiedt via hulpleidingen over door ons beschikbaar gesteld terrein.

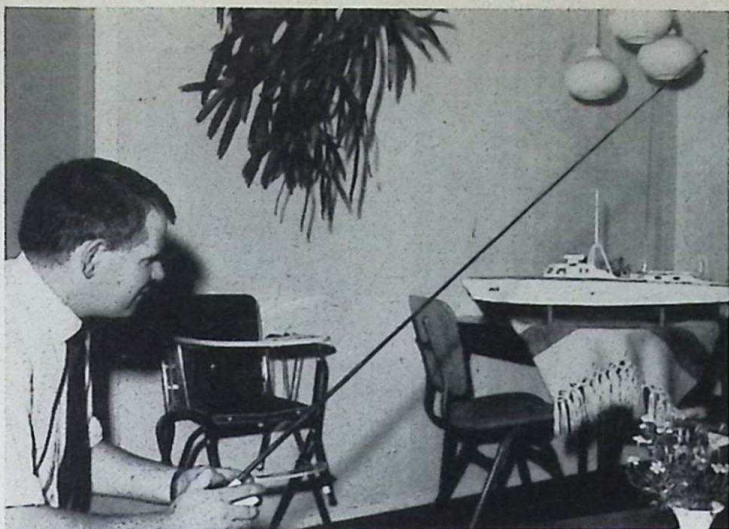
Het pontveer blijft voorlopig nog bestaan, al zal de verbindingsweg de „plankenweg” naar de aanlegponton gaan kruisen. Naar nieuwe mogelijkheden voor het pontje wordt gezocht.

U ziet, dat de nieuwe weg dwars door een loods geprojecteerd is. Deze loods, die in gebruik was voor onderaanne-

mers, is inmiddels verplaatst en staat nu aan de rivierzijde naast de grote hal. Ze zal gebruikt worden voor het gritstralen, daar deze ontroestingsmethode steeds meer wordt voorgeschreven. Het in- en uitbrengen van de te gritstralen secties zal geschieden door middel van een lorrie die op vrij eenvoudige wijze gemaakt kan worden van de wieldragers van de afgekeurde kraan die daar langs de loswal stond.

De onderaannemers zijn inmiddels niet dakloos gebleven, maar zijn nu gehuisvest in Pot's voormalige bedrijfskantoren. Eind november moet de verbindingsweg gereed zijn en dan zal tevens een einde gekomen zijn aan het omslachtige transport via de openbare weg.





Waarin we gaan kijken bij Harm van Dijken

BIJ DE FOTO'S:

Hiernaast: Proefneming in de huiskamer . . . de schroef begint op Harm's bevel te draaien.

Links onder: 250 werkuren zitten er al in dit elektronisch orgel, waarvan u hier de achterzijde ziet.

Rechts onder: Harm borduurt altijd op hetzelfde thema. Zijn vrouw ook, maar geen electronica, zo u ziet.

We dachten dat de hobbyrubriek tot een einde gekomen was, maar ziedaar, er is er weer eentje. Een vriendelijke tipgever maakte ons attent op de meer dan gewone liefhebberij van Harm van Dijken, één van onze onderhoudsbankwerkers.

En daarmee zijn we dan gekomen aan het tiende artikel in onze serie. Maar met deze tiende hebben we het moeilijk gehad. Iemand die zelf voor zijn gezin een motorbootje bouwt kunnen we geheel volgen. Iemand die aan paardensport doet begrijpen we ook. Iemand die modellen maakt vormt ook geen probleem.

Iemand die aan radiotechniek doet begint een lastpost voor ons te worden, maar iemand die een boot op afstand bestuurt, die een vliegtuig op commando door de lucht kan laten suizen, en die zelf een elektronisch orgel maakt, zo iemand kunnen we in zijn uitleg helaas niet bijbenen.

Alles wat Harm van Dijken, Ruwaardlaan 6 te Slikkerveer ons vertelde over transformatortjes, oscillatortjes, indicator-tjes, condensatortjes, separatortjes en andere tortjes, stootte dan ook af op een wereld van onbegrip. Neemt u ons niet kwalijk dat we u geen goed verslag kunnen geven van de werkzaamheden die Harm in zijn vrije tijd verricht. We kunnen u vertellen, wat hij maakt, maar daar houdt het mee op. Het hoe is een duister geheim.

Die boot bijvoorbeeld. Zelf gebouwd natuurlijk, bijna 1 meter lang, mooie lijn. Hij zet het ding in de vijver vlak bij huis, begint geheimzinnig te frunneken aan een zelfgemaakte(!) zender en de boot gaat varen. Een behoorlijke gang heeft-ie. Zes kilometer per uur. Hij laat de boot allerlei manoeuvres maken, terwijl hij zelf op zijn gemak in het gras zit.

't Vliegtuig is nog niet klaar, maar ook dat zal eerdaags in

orde komen. Alles kan niet tegelijk. Hij heeft ook al een buizentester gemaakt, waarmee je radiolampen uiterst secuur op hun deugdelijkheid kunt controleren.

„Hoe ben je eigenlijk tot deze liefhebberij gekomen?”

„Ik ben begonnen met aan radio's te prutsen en omdat het me interesseerde ben ik een schriftelijke cursus gaan volgen. En dan maar van allerlei dingen uitproberen, hè? 'k Lig er soms van wakker als ik een probleem niet direct op kan lossen.” Hij sleept dikke boeken aan en laat uitgebreide schema's zien. Wijst op een hoofdstuk, waarin uiteengezet wordt hoe je zelf een elektronisch orgel kunt bouwen. „Daar ben ik nu mee bezig. 'k Heb er al 250 uur inzitten.”

In een kamertje bekijken we, wat er in die 250 uur tot stand is gekomen.

Een prachtig afgewerkt elektronisch orgel staat te lonken om bespeeld te worden. Als we het proberen komt er een ijl muziekje uit het binnenste. „Hij is nog lang niet klaar”, zegt Harm, „kom over een poosje maar eens terug als alle 48 registers aangesloten zijn en als ik er alle bedradingen in heb zitten.”

Hij draait het orgel om en toont het binnenste. Een warwinkel van draden, buisjes en knopjes geeft een idee van het enorme gepruts dat hieraan vooraf ging, maar spreekt ook van doorzettingsvermogen en intelligentie.

Harm zelf ziet dat niet zo. „Och, als je grote interesse voor iets hebt, dan leert het zoveel gemakkelijker. Je moet het graag doen, anders leer je het nooit!”

Na alle bezichtigingen vond Mevrouw van Dijken in de kast nog iets wat ook waard is bekeken en beproefd te worden: een staartje Oranjebitter (van het pakket). Wat ons een goede afsluiting leek.





Het wegen en noteren van de gevangen vis. Links J. Hoekman en J. Dam. Rechts J. Munter.

JAAP HOEKMAN WERD VISSER VAN HET JAAR



Boele's

hengelsportvereniging „De Rietvoorn”

Op 7 oktober jl. was de laatste wedstrijd voor het puntenconcours 1966-'67 aangekondigd.

Deze wedstrijd werd gevist in „De Waal” te Rijsoord, waar om 6.30 uur v.m. vanaf de theetuin van Van Ooyen met 10 bootjes werd gestart op weg naar een voor elke deelnemer zorgvuldig geheimgehouden stekje dat al dagen van tevoren was uitgedacht.

De plaats op de ranglijst van iedere hengelaar van de voorgaande 9 wedstrijden was voor de aanvang der wedstrijd bekendgemaakt.

Even een uiteenzetting hoe de ranglijst tot stand is gekomen.

Na elke wedstrijd wordt steeds de gevangen vis zorgvuldig op lengte gecontroleerd. De vis mag niet korter zijn dan 15 cm. Daarna wordt ze gewogen en het aantal grammen wordt genoteerd. Nadat iedere hengelaar bekend is met zijn plaats op de ranglijst, kan hij voor zichzelf bepalen hoeveel grammen hij meer moet proberen te vangen dan zijn collega die op de ranglijst boven hem staat. Dit is altijd bijzonder spannend voor iedere hengelaar.

Na het einde van de wedstrijd om 10.30 uur werden de bootjes afgemeerd en de gevangen vis ingeleverd voor de vaststelling van het gewicht als hierboven omschreven.

Na de weging was al snel bekend dat J. Hoekman met een totaal van 17.835 grammen de koningsvisser van het jaar is geworden. Proficiat, Jaap.

10 oktober was voor bestuur en leden weer een belangrijke dag. Toen werd de jaarvergadering gehouden, waarbij bestaande regels gewijzigd of helemaal nietig verklaard werden. Er kwamen weer nieuwe ideeën die al of niet geschikt zijn om te worden uitgevoerd, of aan de praktijk zullen worden getoetst.

Als afsluiting van de vergadering werd de koningsvisser gehuldigd en de prijzen uitgereikt in volgorde van de plaats die op de ranglijst werd behaald.

LOON EN SALARIS OP GIROREKENING

Voor degenen die in 1967 een gedeelte van hun loon of salaris op hun bank- of girorekening lieten overschrijven bestaat de gelegenheid het maandelijks over te schrijven bedrag per 1 januari 1968 te laten wijzigen. Laat men echter niets van zich horen, dan wordt aangenomen dat men ook voor 1968 met hetzelfde bedrag wil doorgaan. Ook eventuele nieuwe opgaven worden per 1 januari 1968 aangenomen.

Wijzigingen en nieuwe opgaven moeten echter voor 15 december a.s. opgegeven worden bij de loonadministratie (de heer De Weerd) of bij de boekhouding (de heer Seton).



▲ Vreugde in het kamp der scheepsbouwers.



„Ik hoop, dat je 'm volgend seizoen met succes zal verdedigen“, zei de heer B. A. v. d. Graaff.

◀ Doelman Jelles: „Geef hier die bal...“



SCHEEPSBOUW-BUITEN WERD KAMPIOEN

De onderlinge competitie is nog niet ten einde, maar op zaterdag 14 oktober viel de beslissing al. De ploeg van Scheepsbouw-buiten behaalde door een overwinning op het elftal van de Magazijnen voldoende punten om niet meer door de concurrerende teams ingehaald te kunnen worden. Onze alg. bedrijfsleider, de heer B. A. v. d. Graaff, reikte direct na afloop de door de directie geschonken wisselbeker uit aan aanvoerder J. Jelles. De heer G. de Jong, als voorzitter van de personeelsvereniging, feliciteerde de scheepsbouwers met het be-

haalde kampioenschap en constateerde, dat deze onderlinge competitie bij de deelnemers bijzonder in de smaak gevallen is. De beslissende wedstrijd stond op behoorlijk peil en de magazijnploeg heeft bijzonder goed partij gegeven tegen de technisch betere scheepsbouwers. Zelfs slaagden de Magazijnen erin een 1-0 voorsprong te bereiken, waarna de scheepsbouwers er wat steviger tegenaan gingen. 't Resultaat was, dat ze drie treffers achter de balie der Magazijnen deponeerden. En met die stand, 3-1, kwam het einde.

Gespeelde wedstrijden voor de onderlinge competitie

Magazijnen	— Administratie	3—0
Scheepsb.-buiten	— Scheepsb.-binnen	5—0
Mach.fabriek	— Timmerloods	5—2
Administratie	— Koperslagerij	3—6
Scheepsb.-binnen	— Magazijnen	1—1
Lasloods	— Scheepsb.-buiten	1—3
Mach.fabriek	— Lasloods	3—1
Timmerloods	— Administratie	2—6
Koperslagerij	— Scheepsb.-binnen	0—2
Magazijnen	— Scheepsb. buiten	1—3

Standen onderlinge competitie t/m 14-10-'67

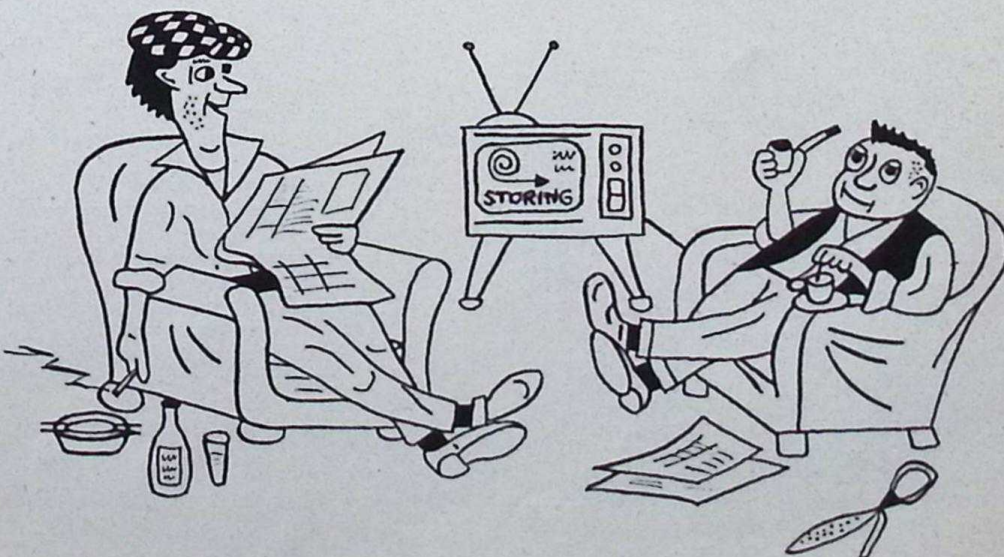
Scheepsb.-buiten	6 gesp. — 11 p. (kamp.)
Magazijnen	6 „ — 8 „
Mach.fabriek	6 „ — 8 „
Koperslagerij	6 „ — 6 „
Lasloods	6 „ — 5 „
Administratie	6 „ — 5 „
Scheepsb.-binnen	6 „ — 4 „
Timmerloods	6 „ — 1 „

Gespeelde vriendschappelijke wedstrijd

Boele comb.	— Alpina	2—4
-------------	----------	-----

Bassie: „... en als er geen storing is zijn het nog waardeloze programma's...“

Gijssie: „We kunnen eigenlijk veel beter lid worden van één der bedrijfsverenigingen, vinjeniet?“



TOONEELNIEUWS

In de reeks „verenigingsnieuwsberichten“ die aan het begin van elk seizoen zo in Boele Nieuws verschijnen, wil de toneelvereniging niet achterblijven om u de stand van zaken van het moment uit de doeken te doen.

Wij hielden u op de hoogte van ons optreden in het afgelopen seizoen en we stellen ons voor dit zo voort te zetten.

Het tijdrovende en vermoeiende uitzoeken van een nieuw stuk, rekening houdende met aard en inhoud, genre, decors, bezetting, kleding om maar wat te noemen, mogen wij u misschien besparen en meteen vertellen, dat we druk bezig zijn aan het kinderprogramma dat wij aan de kinderen willen presenteren op de St.-Nicolaasfeestmiddag.

Intussen hadden wij de keus voor een avondvullend blijspel bepaald, maar dat dit niet zomaar ging kunt u gerust aannemen. Te meer omdat wij hiervoor enige heren nodig hadden en, eenvoudige zielen als we zijn, we dachten dat dit geen probleem was. Maar het gaf ons wel zoveel problemen, dat we de keus nog even op moesten schorten. De problemen zijn nu opgelost en u kunt ervan

overtuigd zijn, dat we druk bezig zijn een onwaarschijnlijk verhaal alleszins geloofwaardig en acceptabel voor het voetlicht te brengen.

Nogmaals maken wij u erop attent dat nieuwe leden nog steeds welkom zijn, ook al zou u voorlopig „buitenspel“ staan. Er is op een repetitie altijd wat te leren. Ingeval van verhindering moeten er invallers zijn. Voetlichten, geluiden en doek vragen de nauwgezette aandacht, decorbouw en opstelling, verzorging van de rekwisieten om maar wat te noemen.

Voor mensen die idee hebben zouden wij zeggen: loop eens een seizoen mee. Het geeft ons ook een ruimere keuzemogelijkheid van te spelen stukken.

Het bestuur.

MUZIEK-TONEELAVOND OP 6 OKTOBER

Zonder anderen te kort te doen, moeten we vaststellen dat er op deze avond een groot winstpunt te boeken viel. Boele's Muziekvereniging Excelsior is aan een opmars be-

zig. Dat was wel de overheersende gedachte die bij de vele aanwezigen postvatte. Hopelijk kunnen we in de toekomst deze opmars eens aan een nader onderzoek onderwerpen. We volstaan nu met het bericht, dat er correct en zuiver(!) gemusiceerd werd en dat Excelsior, vooral in combinatie met Boele's Mannenkoor en dameskoor „Advendo“, de handen enthousiast op elkaar kreeg. Toneelvereniging „De Kreek“ speelde de klucht „Het hing in de lucht“ en ook daarmee hebben de aanwezigen zich prima geamuseerd.

BOELE'S MANNENKOOR

Ten overvloede maakt het bestuur van Boele's Mannenkoor erop attent, dat het mannenkoor op dinsdagavond repeteert.

Het zou zo mooi zijn, als ze met 50 of 60 man aan een concert zouden kunnen meewerken. Dan zouden ze veel beter voor de dag kunnen komen dan nu het geval is. Een goed bezet mannenkoor kan zo prachtig zijn.

Denk er nog eens over!

PERSONALIA

Jubilea:

50 JAAR:

5-11 H. v. d. Bolsem, ijzerwerkersbaas
A. Rijdsdijk, machine-bankwerker

40 JAAR:

29-12 L. M. Bijkerk, verver

25 JAAR:

2-11 H. den Hoed, elektriciensbaas
16-11 A. A. de Jong, magazijnmeester
23-11 L. Teeler, hoofd expeditie

In dienst getreden zijn:

18- 9 P. J. A. Verbeek, koperslager
Th. G. Rouffaer, elektrisch lasser
2-10 J. C. v. d. Wagt, praktikant (scheepsbouw)
W. J. den Heeten, praktikant (scheepsbouw)
3-10 R. Goma Martinez, corveeër
C. J. Altena, practisant (machinebouw)
4-10 P. Rueda Martín, elektrisch lasser

Gepensioneerd:

28- 9 B. Molendijk, ijzerwerker

Terug uit militaire dienst:

18- 9 J. van der Velde, ijzerwerker

De dienst verlaten hebben:

15- 9 A. Delgado Falcon, hulp-ijzerwerker
21- 9 R. Pico Villaso, ijzerwerker
22- 9 A. T. Meriën, stellingmaker
28- 9 A. Dubero, transporteur
29- 9 K. W. de Vogel, scheepsbeschieter
G. Honkoop, leerling-scheepsbeschieter
C. L. de Boer, volontair
C. v. d. Zwet, brander

E. Garcia Santamaria, elektrisch lasser

P. J. Dekker, scheepsbeschieter

R. E. Heijer, ijzerwerker

J. Rodriguez Rodriguez, brander

30- 9 H. B. Tideman, bedrijfsassistent
(scheepsbouw)

T. C. Dijkgraaff, tekenaar (scheepsbouw)

P. J. Goedhart, tekenaar (scheepsbouw)

mev. M. C. Dekker, telefoniste

mevr. C. Hakkesteegt-Donker, kantoorbediende

G. C. van Helden, sociaal werker

J. C. F. van Steen, souschef loonadministratie

C. P. Lange, assistent-inkoper

H. N. Kort, tekenaar

P. C. Stapel, constructeur/groepsleider

A. de Ruiter, beheerder houtopslag

H. Noorlander, voorman-draaiër/bankwerker

3-10 J. J. Eykhout, leerling-metaalbewerker in de scheepsbouw

5-10 W. L. v. d. Sluis, onderhoudsbankwerker

6-10 A. Aded Rivera, brander

H. Dokter, leerling-metaalbewerker in de scheepsbouw

B. van Bruggen, scheepsbeschieter

J. van Pelt, scheepsbeschieter

G. B. A. Scholtens, scheepsbeschieter

E. Lenting, scheepsbeschieter

R. W. van Nijnatten, scheepsbeschieter

H. S. Bravenboer, scheepsbeschieter

H. Corino, scheepsbeschieter

P. Brongers, scheepsbeschieter

D. L. C. Lindhout, tekenaar (scheepsbouw)

12-10 C. J. Wallaart, tekenaar (scheepsbouw)

C. Roest, bankwerker

13-10 J. Verhoeven, scheepsbeschieter

H. Melis, scheepsbeschieter

mevr. I. C. van Wijk-Smit, telefoniste

A. Siersma, elektrisch lasser

A. van Zoest, baas smederij

W. Olyrhook, scheepsbeschieter

Gehuwd:

28- 9 De heer A. P. Dubbelman met mej. L. Broere

Geboren:

16- 9 Aletta Cornelia, dochter van de heer en mevrouw Klerk-Berger

16- 9 Heleen, dochter van de heer en mevrouw Spruit-van Beek

24- 9 Gerrit Marinus, zoon van de heer en mevrouw v. d. Ruit-Sprong

29- 9 Erwin, zoon van de heer en mevrouw Dekker-Lodder

12-10 Robin, zoon van de heer en mevrouw Brandsema-Ooms

Op 28 september jl. is plotseling overleden de heer

C. LIGHAAM

op de leeftijd van 71 jaar.

Na 21 jaar als scheepsbeschieter in ons bedrijf te hebben gewerkt werd hij 3 februari 1961 gepensioneerd.

In 1946 werd de heer Lighaam gekozen als voorzitter van de toenmalige kern. Het kernwerk heeft hij door zijn welbewust en eerlijk optreden, zonder zijn principes prijs te geven, op uitstekende wijze verricht.

Hiervoor zijn wij hem dankbaar.

Hij ruste in vrede.