

# BOELE-NIEUWS

MAANDBLAD VOOR HET PERSONEEL

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

## Kosten en Verdienen

Als je op een eiland woonde, waar maar één bakker, slager, kruidenier, fietsenmaker, enz. was, dan hadden deze lieden het gemakkelijk.

Hun prijzen zouden, in theorie, kunnen liggen op het maximumbedrag, dat de klanten nog zouden willen betalen. Kwam de prijs hoger, dan zouden de klanten het noodgedwongen zonder het artikel moeten gaan stellen en krijg je een kopersstaking.

De kwaliteit van het geleverde artikel en van het werk dat zij er aan verrichtten zou dan zo kunnen zijn, dat het er net mee door kon, net zó, dat de klant het nog accepteerde en nog bereid was (of liever gedwongen) die maximumprijs te betalen.

Dat is natuurlijk slechts theorie, want de prijzen zouden al gauw, wanneer het de spuigaten uitliep (herinner de oorlog) bepaald worden door de georganiseerde gemeenschap en voor de kwaliteit zouden dan bepaalde keuringseisen gesteld worden, ook weer door die gemeenschap.

En wat de menselijke kant betreft natuurlijk, je moet maar als slager, fietsenmaker die bijna niet te betalen prijs durven vragen. Terwijl je weet dat je kostprijs (de prijs die het jezelf dus gekost heeft aan grondstof plus een redelijke beloning voor de eigen arbeid aan het produkt gegeven) ver onder de vraagprijs ligt.

Wat de kwaliteit aangaat, je hebt altijd nog je vakmanseer; als goed vakman kun je eenvoudig geen prul afleveren. Dat ligt je niet.

Zijn er meerdere bakkers, slaggers, kruideniers enz. in de woonplaats, dan gaat het er anders uitzien.

Dan krijg je als leverancier te maken met de prijzen die de collega's vragen en met de kwaliteit van wat zij leveren. De klant is meestal niet zo gek, dat hij het mindere produkt, of tegen een hogere prijs, bij je blijft kopen.

Zo ook ongeveer in de scheepsbouw.

Er is een tijd geweest dat de klant, in het algemeen, alleen maar vroeg, wanneer men klaar kon zijn met het gevraagde, 't zij nieuwbouw of reparatie.

Nu is het anders. De klant kan kiezen bij wie hij zijn werk wil laten verrichten.

Hij zal dus gaan, net als u en ik, bij hen, die hem de hoogste waarde (de kwaliteit) voor in verhouding het minste geld (de prijs) kan toezeggen.

Eerst de prijs.

Het geld uit te geven voor materiaal, gereedschap, elektriciteit, lucht, enz. ligt vast. De kosten van wat hiervan en dan zo nuttig mogelijk aangewend, voor het karwei nodig is, kunnen niet door ons worden beïnvloed.

Maar, die kosten liggen voor elk bedrijf praktisch gesproken, op hetzelfde bedrag. Hiermede kun je dus niet concurreren, hiermee kun je niet goedkoper of beter zijn dan de ander.

Wel met dat andere deel van die prijs, de kosten dus van wat wij boven dat noodzakelijke minimum gebruiken, te veel lucht of onnodige elektriciteit, mis-

bruik en wegraken van gereedschap en materiaal. Ook de kwaliteit bepalen wij zelf, wij die het werk plannen, leiden, uitvoeren en controleren.

Met verprutsen en prutswerk kun je eenvoudigweg niet concurreren. En concurreren moeten we nu eenmaal vandaag aan de dag. Vanuit dit gezichtspunt kunnen wij onszelf eens wegen en beoordelen. Wij beoordelen altijd anderen, veroordelen vaak. Doen wij het ook eens onszelf.

Hebben wij, aan het einde van elke werkdag, het werk van die dag naar beste kunnen verricht?

Is het materiaal zo voordelig mogelijk gebruikt? Is de volle werktijd in redelijk tempo benut? Ieder weet voor zichzelf wel wat „redelijk” is.

Als we naar huis gaan, is het spul dan behoorlijk opgeborgen, is de laskar afgezet, is de afsluiter dichtgedraaid, lekt er niets? Is er geen brandgevaar door ons werk ontstaan?

Ja nakijken, kijk eens even om je heen voor je het werk verlaat. Kijk om je heen op dezelfde manier als je dat thuis doet na het zaterdagmiddagkarweitje. Thuis laat je ook het licht in de schuur niet branden en als je 's zondagsmorgens je zaag in de tuin vindt, scheld je jezelf uit voor sufferd.

De beloning voor een dag werk, die ieder ontvangt als loon, ligt vast. Maar de prijs die voor diezelfde arbeid weer aan de klant gevraagd kan worden, ligt nergens vast. Nergens kun je vinden, de klant MOET maar zo en zoveel betalen.

Gaat de gevraagde prijs van een karwei uit boven wat het werk gekost heeft aan arbeid plus materiaal, gereedschap enz. dan maakt men winst.

Kan men geen opdrachten meer krijgen, voor een bedrag dat het mogelijk maakt het geleverde werk en het materiaal enz. voor die vastliggende prijzen te betalen, dan gaat de prijs over de rode schrap heen, dan ontstaat dus verlies, dan moet er geld bij.

Rond die rode schrap schommelen op het moment de prijzen die de reder bereid en in staat is te betalen, want voor hem gelden dezelfde economische wetten. Knoeien, verspillen, de „laat maar waaien” stemming beïnvloedt direct die schommeling. Natuurlijk verhoogt verspilling altijd de prijs. Maar het kan de prijs zodanig beïnvloeden dat het ons onmogelijk wordt zo te werken dat wij uitkomen, dat het ons onmogelijk is lonend te werken en dus werk te krijgen.

Het is dus zonneklaar dat wij in en door ons werk invloed uitoefenen op het verschil tussen kosten en uiteindelijke opbrengst van het karwei. Men kan zeggen „o, dan kopen „ze” maar een jas minder!” Goed, dat kan. Maar als geen lonende prijs meer gemaakt kan worden voor mijn werk, voor ons werk, dan gaat het ons als elke bakker, als elke fietsenmaker die niet meer uitkomt. En dat geldt voor allen die voor geld werk leveren.

Knoeien, verspillen, prutsen en maar laten waaien bedreigt ons werk, bedreigt onze bestaanszekerheid.

F.

## „BRAND“

Veel is reeds geschreven over Brand, zowel in boeken als in tijdschriften. Ieder heeft er wel eens iets over gezegd en knappere koppen dan steller dezès weten u precies te vertellen, hoe u een brand moet voorkomen, hoe te handelen in geval van brand en wat niet te doen.

Wat is dan wel de oorzaak, dat het vuur ons tot op de huidige dag zo dikwijls te slim af is?

Op het gevaar af verwijten naar mijn hoofd geslingerd te krijgen van: „Hij weet het weer hoor“, durf ik te zeggen, dat de hoofdoorzaak van 9 van de 10 branden **slordigheid** is, maar bovenal slordigheid met vuur en dan is het heus niet alleen het vuur van u branders en lassers, doch ook het vuur van de man met de sigaret. Zelfs is in vele gevallen het kleinste vonkje de oorzaak van een grote brand daar het minder snel opvalt dan de grote vonk. Slordig omgaan met vuur in welke vorm dan ook is uit den boze.

Nog in ons geheugen ligt de laatste brand op de „Bahama King“. Wat precies de oorzaak van deze en de voorgaande brand op hetzelfde schip is geweest is mij uiteraard niet bekend, daar ik niet ten tijde van het uitbreken van de branden aan boord was. Wél was ik even aan boord tijdens de laatste brand en wat daar te zien was, overtuigde mij van de noodzaak van een artikel als het hier volgende.

Dit stukje en de volgende zijn niet in de eerste plaats geschreven voor de leden van onze onversaagde bedrijfsbrandweer, doch voor diegenen onder u die door hun aanwezigheid ter plaatse als toeschouwer fungeren en mogelijk zelfs door onwetendheid de aanleiding tot de brand hebben veroorzaakt.

Laten wij ons dan eens om te beginnen afvragen, waardoor het eigenlijk mogelijk is, dat een klein vonkje een grote brand wordt. Bij het trekken aan uw sigaret doet u niets anders dan lucht langs het

vuurklontje halen. Omdat er nu zuurstof in de lucht zit gloeit uw sigaret op (gaat harder branden) en zodra u stopt met trekken vermindert ook weer de gloed. Legt u een brandende sigaret onder een omgekeerd glas, dan zal deze door gebrek aan lucht (zuurstof), doven. Voordat uw sigaret echter kon branden heeft eerst iemand u een vuurtje moeten geven (tenzij u zelf lucifers had natuurlijk).

Wat is er nu nodig geweest om u het genot van een sigaret te bezorgen? Dat waren twee voorwaarden en wel:

- a. een hoge temperatuur (het vuurtje)
- b. aanvoer van zuurstof (trekken)

Welnu, de hierboven genoemde voorwaarden voor rookgenot zijn eveneens de voorwaarden voor het ontstaan en uitbreiden van een brand. Doch in de meeste gevallen kan een hoge temperatuur **alleen** geen brand tot gevolg hebben (denk maar aan uw sigaret onder dat glas) evenmin als in een gang waar het flink tocht geen brand kan ontstaan, wanneer daar geen vuur aanwezig is.

**Maak het uzelf dus tot een gewoonte om, indien u ondanks alle waarschuwingen van medische aard hiertegen, het roken niet laten kunt, ieder weggegoorpen sigaretteneindje onmiddellijk uit te trappen. Zorg dat de plaatsen waar u heeft gebrand of gelast tijdens koffiedrinken of schaften tochtvrij zijn afgedekt of afgesloten.**

Is dit niet mogelijk, overtuigt u dan, dat geen open vuur meer aanwezig is bij het verlaten van deze plaatsen.

Ook al is u nog zo voorzichtig en nog zo precies, niet altijd zal het u gelukken een brand te voorkomen. Denkt u maar eens aan het gezegde: „Waar gehakt wordt vallen spaanders“. Wat we in geval van het begin van een brand moeten doen, daarover wil ik het hebben in het volgende nummer.

## Verlof- en Sociaalfondsbonnen

Een verlofbon dient minstens één dag voordat het verlof zal ingaan te worden ingeleverd bij de baas bij wie men werkt. Deze tekent de verlofbon voor gezien en stuurt deze door naar de Loonadministratie. Inlevering van een bon geeft op zichzelf nog geen recht weg te blijven.

Eerst moet het duplicaat voorzien van een goedkeuring weer in handen van de aanvrager zijn. Dit kan gebeuren via het loonzakje, voor verlof dat na een bepaalde vrijdag valt doch voor die dag is aangevraagd.

In alle andere gevallen moet na einde werktijd de bon op de Loonadministratie worden afgehaald.

Eerst dus verlofbon terughalen, dan pas het werf-terrein verlaten. De bon moet dan tevens aan de portier worden getoond.

Laat men een van deze regels na dan zal betaling van de verlofuren worden geweigerd, of wel, indien het verlofuren zonder behoud van loon betreft, worden deze als ongeoorloofd verzuim geboekt. Ook dus als de bon niet is afgehaald!

Vult men een verlofbriefje in voor dokters- of tandartsenbezoek dan moet de bon tevens de tijd van het spreekuur vermelden dat men wil bezoeken, alsmede de naam van de arts.

Beoordeeld kan dan worden hoeveel tijd van te voren men van de werf zal moeten vertrekken.

In het algemeen zal men gebruik moeten maken van die spreekuurtijden die zo min mogelijk kosten voor het Sociaal Fonds mee zullen brengen.

Voorbeeld: heeft een huisarts spreekuur tussen 8 en 9 uur dan is het, mits men tijdig genoeg op het spreek-

uur komt, niet nodig tot 9.30 uur weg te blijven.

Ander voorbeeld: heeft een tandarts spreekuur tussen 5 en 6 uur dan behoeft men niet reeds om 3.15 uur 's middags te vertrekken.

Bij de beoordeling van de vergoeding van verleturen ingevolge de bepalingen van het Sociaal Fonds zal in het vervolg nauwkeurig hiermede worden gerekend. Voor spoedgevallen, waarbij het niet mogelijk was vooruit verlof aan te vragen, dient men zich bij de eerstvolgende „einde werktijd“ op de loonadministratie te melden en het geval voor te leggen.

## FILMAVOND „DRAAIERS“

Op donderdagavond 10 juli jl. werd een ontwikkelingsavond gehouden, waarbij gesproken werd over het gebruik van snelstalen beitels. De temperatuur in aanmerking genomen, kon van een goede opkomst worden gesproken. Steller dezès, geen technische knobbel hebbende, volgde met belangstelling de discussies, welke naar aanleiding van de verhandeling ontstonden. Alle obstakels uit de weg geruimd zijnde en na het nuttigen van een kop koffie, werd de avond vervolgd met het vertonen van een film over dit onderwerp. Bij stijgende temperatuur en toenemende (rook) mist, kon men niet anders dan het uithoudingsvermogen van de aanwezigen bewonderen. Als klap op de vuurpijl werd vrijwel zonder uitzondering door een ieder genoten van de toegift, waarbij in kleuren werd getoond hoe men zijn wagen niet moet berijden. Al met al een geslaagde avond, bij lagere temperatuur zeer zeker grotere belangstelling waardig.

G.

## Een afscheid

13 augustus 1958 eindigde, wegens het bereiken van de 65-jarige leeftijd het dienstverband met onze collega A. P. Louter. Helaas misten wij hem op het bedrijf sinds september van vorig jaar toen hij een ernstige operatie gelukkig met goed gevolg, onderging. Het herstel heeft echter lange tijd gevorderd. Bij dit afscheid wilden wij graag een gesprek met hem hebben om tot dit stukje te komen. Dat was gemakkelijk want we keken uit het raam en daar zat Louter op de bank voor de kantine. 't Ja, je interesseert je voor Boele of niet!

Hij begon in 1910, als jongen van 17 jaar, hulp-bankwerker voor de machinefabriek, welke toen nog niet klaar was en motordrijver van de stoommachine die op de plaats stond waar nu de verbandkamer is en die de kracht voor het bedrijf leverde.

Van 's morgens 5 tot 's avonds 8 uur vaak. Om 6 uur moest er stoom zijn en dat kostte bij dat ding dat zo zijn eigen ideeën had nogal eens moeite. Soms moest de gehele fabrieksbezetting er bij komen om de riem op gang te krijgen. Ook als stoker bij proefvaarten vierde hij triomfen bij het beteugelen van vaak zeer eigenzinnige stoommachines. Levendig herinnert hij zich een proefvaart met een Amazone-



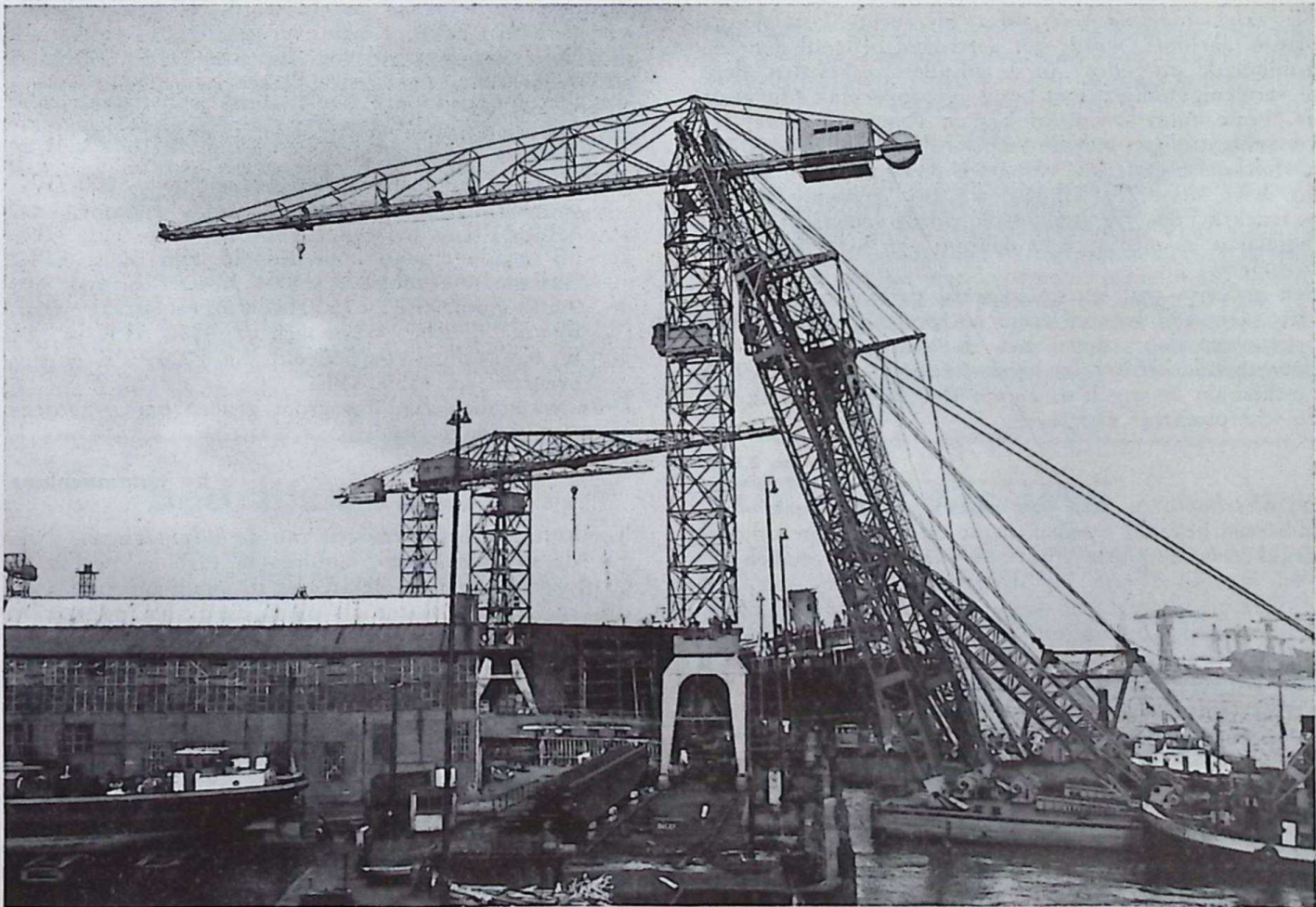
boot op het Hollands Diep toen men blijkbaar vergeten had voldoende eten mee te nemen. P. v. d. Wilt was ook toen al erg vindingrijk en stal een gebraden kip. Vroeger ging het niet zo zachtzinnig toe want toen er eens een minder in de smaak vallende baas in de lierenfabriek kwam, stopte men 2 mussen in zijn brodtrommel. 't Kostte de baas bijna een hartverlamming toen zijn maaltijd hem in het gezicht vloog. In 1914 ging hij over naar de werf in Slikkerveer voor het elektrisch gedeelte.

In 1918 kocht de heer P. C. Boele een auto (een Spijker) prachtwagen! en werd hij, na autoles gekregen te hebben, chauffeur, tot het overlijden van de heer Boele in 1926. Aan deze jaren denkt hij wel met zeer veel genoegen terug en hij bewaart de herinnering aan een goed patroon. Vanaf 1939 onafgebroken tot aan zijn ziekte werkte hij te Bolnes in het elektrisch bedrijf.

Velen kenden hem hier ook al in zijn verschillende bestuursfuncties. Hij was lid van de toenmalige Bedrijfskern — 1946 tot 1951, bestuurslid van het Sociaal Fonds van 1947 tot 1958, een van de oprichters van de Personeelsvereniging en tweede voorzitter van 1950 tot 1958 — en bestuurslid van de reisvereniging vanaf 1946.

Wij allen zijn hem dank verschuldigd voor de wijze waarop hij als zodanig het belang van bedrijf en personeel steeds heeft gediend.

Nog vele goed gezonde jaren wensen wij hem toe met zijn echtgenote in Bolnes aan het Dijkje en de dijk.



*In onze bedrijfsvakantie is torenkraan 12 geplaatst. Gebouwd door de N.V. Bailey, heeft de kraan een hoogte tot de onderkant van de arm van 45 m. De maximum vlucht is 45 m, terwijl het hijsvermogen op 17,30 m is 6 ton en op 45 m 2 ton.*

# OVER PAARDEKRACHTEN en.... paardekrachten

## Hoe machinevermogens worden aangeduid en gemeten

De tonnenmaat van een schip kan verschillende betekenissen hebben, al naar gelang het een passagiersschip, vrachtschip of oorlogsschip betreft. Volume, draagvermogen en waterverplaatsing worden uitgedrukt in „ton”, maar het getal alleen is niet beslissend!

Een soortgelijke moeilijkheid ondervinden we, wanneer het machinevermogen van een schip in „paardekrachten” genoemd wordt.

Wanneer men spreekt van een schip met een vermogen van 5000 pk, wat bedoelt men dan eigenlijk?

Zoals algemeen bekend is, bestaat er een eenvoudig verband tussen paardekrachten en de eenheden van het metriek stelsel, nl. 1 PK = 75 kgm/sec. Een PK is het vermogen, dat nodig is om 75 kg in 1 seconde een meter omhoog te heffen. Dit is ongeveer wat een paard presteren kan. In Engels sprekende landen wordt gewerkt met de „horse power” of H.P., d.i. een vermogen van 550 standard footpound per sec. De HP is iets groter dan de PK en 1 HP = 76.04 kgm/sec.

Is er verschil tussen Nederlandse en Engelse paardekrachten, groter is het onderscheid tussen verschillende Nederlandse soorten PK's onderling.

## De I.P.K.

Bij *zuigerstoommachines*, dus bijvoorbeeld triple-expansie machines, wordt het vermogen bepaald door de gemiddelde stoomdruk in de cilinders te bepalen, deze te vermenigvuldigen met het zuigeroppervlak (dit geeft de totale zuigerkracht in kg) en daarna nogmaals te vermenigvuldigen met de zuigersnelheid (in m/sec.). De einduitkomst geeft het vermogen in kgm/sec. en als we dit delen door 75, vinden we het gezochte aantal paardekrachten. De stoomdruk wordt gemeten met een indicateur en men spreekt daarom van het *geïndiceerd vermogen*.

Een gedeelte van het geïndiceerd vermogen gaat verloren aan wrijvingsverliezen, een ander gedeelte wordt opgenomen door direct aan de machine gekoppelde pompen e.d., het overige komt nuttig aan de krukasflens beschikbaar en wordt na enig verlies in de asleiding aan de scheepsschroef afgegeven.

## De E.P.K.

Bij *dieselmotoren* kan het vermogen eveneens door indiceren bepaald worden, maar de hoge verbrandingsdrukken en de platte vorm van het diagram maken het veel moeilijker dan bij stoommachines om hier een zuivere meting te doen, vooral bij snellopende machines. Daarom wordt bij motoren meestal op de proefstand een directe vermogensmeting gedaan met een waterrem. Op eenvoudige wijze wordt het afgeremde moment bepaald (in kgm) en na vermenigvuldiging met de hoeksnelheid (in 1/sec.) vindt men wederom het vermogen in kgm/sec. en dus ook in P.K. Ditmaal betreft het echter het nuttig afgeleverde of *effectief vermogen*, uitgedrukt in effectieve of EPK. In het Engels spreekt men van EHP of BHP (= brake horse power, d.i. rem-PK). Het verschil tussen IPK en EPK is van verschillende factoren afhankelijk en bijv. voor een 2-takt motor kleiner dan voor een 4-takt motor (o.a. omdat het wrijvingsverlies op het dubbele aantal arbeidsslagen betrokken moet worden).

De A.P.K.

Door van het effectieve vermogen de wrijvingsverliezen in de asleiding af te trekken, komt men op het *schroefvermogen*, veelal uitgedrukt in aspaardekrachten of APK (Engels SHP = shafthorsepower). Bij *stoomturbines* is het niet mogelijk om het vermogen met de indicateur te meten. Evenmin om het effectief vermogen te bepalen met de waterrem, daar er meestal op de proefstand geen voldoende stoom voor een vollekraftproef beschikbaar is. Vroeger kon voor turbines daardoor niet anders dan een globale vermogensbepaling plaats vinden. Tegenwoordig beschikt men echter over meetinrichtingen, welke aan boord — tijdens het normale bedrijf — het vermogen meten, en wel het aan de schroef afgeleverd vermogen, dus de aspaardekrachten. Deze vermogensbepaling berust op het meten van de verwringing of torsie van de as en de apparatuur heet „torsiemeter”.

Op de „Nieuw-Amsterdam” en ook op de „Willem Ruys” zijn dergelijke inrichtingen geïnstalleerd. Voor turbineschepen is een torsiemeter de enige en dus aangewezen mogelijkheid.

## Verskil is van betekenis

Wanneer nu de vraag gesteld wordt, of het werkelijk veel verschil maakt, of men over geïndiceerd-, effectief- of schroefvermogen spreekt, dus over IPK, EPK of APK, dan moet deze vraag zeker bevestigend beantwoord worden.

Als voorbeeld nemen we het schip „met 5000 PK erin”, waarmee we begonnen.

- 1e. Bij een stoommachine zou bedoeld zijn 5000 IPK, overeenkomend met een ca. 4500 EPK en ca. 4350 APK.
- 2e. Bij een dieselmotor zou bedoeld zijn 5000 EPK, wat om te rekenen is tot ca. 6000 IPK voor een 2-takt motor of ca. 6250 IPK voor een 4-takt motor, terwijl het schroefvermogen ca. 4850 APK is.
- 3e. Bij een turbine zou bedoeld zijn 5000 EPK en dus eveneens ca. 4850 APK.

Deze verschillen zijn dus groot genoeg om er terdege rekening mede te houden.

## De hulpmachines

Tenslotte nog het vermogen van de *hulpmachines*, dwz. van de stoommachines, motoren of turbines, welke de generatoren voor de elektrische stroomopwekking aandrijven. Hierbij wordt als maat steeds het opgewekte *elektrisch vermogen* opgegeven in kilowatts. Behalve met de omrekening van PK in KW (1 PK = 0.7355 KW), moet dus nog rekening worden gehouden met de verliezen in de generator. Een machine van 100 EPK levert dus geen 73.55 KW, maar slechts 65 KW en men spreekt dus niet van een 100 PK-, maar van een 65 KW-machine.

Er zijn nog andere gevallen, waarbij vermogensaanduidingen aanleiding tot verwarring geven, en waarover allerlei te zeggen zou zijn.

Wij laten het echter bij het voorgaande en hopen althans enige opheldering gegeven te hebben.

Evenals met de benaming „ton”, zij men ook met „paardekrachten” op zijn hoede! („De Schelde”.)

# De nieuwe motoren voor het aanstaande m.s. „BAHAMA KING“

(Ex m.s. „Genève“)

De ertstanker van 11.247 brt. zal binnenkort gaan varen met 4 nieuwe motoren. Op zichzelf is het vervangen van een stoommachine door nieuwe motoren niets bijzonders, doch voor het eerst in de geschiedenis van ons bedrijf hebben wij nu te doen met de zo van het normale type dieselmotor afwijkende **Napier-Deltic** motoren en aan deze is dit artikeltje gewijd.

De „Bahama King“ zal het eerste koopvaardischip zijn, dat met deze motoren is uitgerust, alhoewel deze snelopende dieselmotoren reeds over de gehele wereld worden toegepast in Marineschepen. Ook zijn er reeds meer dan twee jaar 3 watertaxi's in dienst van de **Shell** in Venezuela, welke dienst doen op het Meer van Maracaibo en uitgerust zijn met **Deltic** motoren. De vierde is thans onderweg en geschikt om 60 passagiers te vervoeren bij een snelheid van 35 mijl per uur (60 km). Dit laatste vaartuig is uitgerust met 2 motoren van hetzelfde type, waarvan er 4 de voortstuwing van het m.s. „Bahama King“ gaan verzorgen. Het zijn **Napier-Deltic** 2-takt dieselmotoren van het type 18-25 K en hebben de volgende bijzonderheden: Boring van de motor: 5,125"

De slag: 7,25" x 2

De compressieverhouding: 16,4 : 1

Het vermogen van elke motor is 1650 rpk. bij 1500 omw./min. In deze motor werken 36 zuigers in 18 cilinders op drie krukassen.

Het gewicht van elke motor is 5652 kg

De lengte is 323 cm

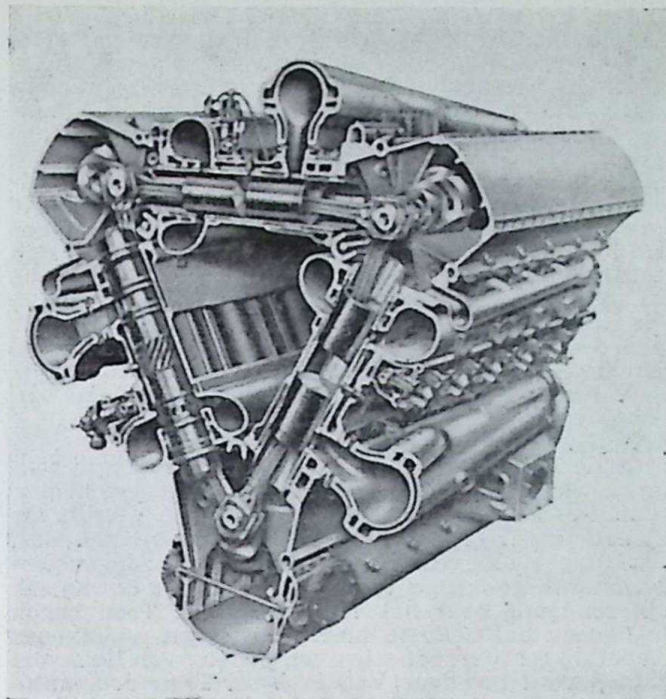
De hoogte is 229 cm

Daar het m.s. „Bahama King“ een dubbelschroever is worden deze motoren 2 aan 2 gekoppeld aan de schroefassen door middel van een vloeistofkoppeling en een tandwieloverbrenging. Hierdoor krijgt de schroef een omwentelingenaantal van 150 per min.

Het gewicht van de motor en „Gearbox“ installatie per as bedraagt circa 40,5 ton.

De bijzondere eigenschappen van de **Deltic** motoren, zoals opgegeven door de fabrikant zijn nog de volgende:

Alle reparaties aan **Deltic**-dieselmotoren bestaan in feite uit het verwisselen van onderdelen, waardoor de bij normale motoren noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden aan boord praktisch geheel komen te vervallen. Het verwisselen van de gehele motor behoeft slechts 6 uur te duren.



Zoals uit de foto duidelijk blijkt is de motor in driehoeksvorm gebouwd. Vandaar de benaming **Deltic**, terug te voeren tot de Griekse letter **Delta**, welke als driehoek in het Griekse alfabet wordt geschreven.

Daarenboven kunnen deze motoren direct vanaf de commandobrug bedienbaar gemaakt worden, waardoor een oplossing voor het tegenwoordige varend personeelstekort in het uitzicht wordt gesteld.

Doch dat zijn niet de enige voordelen. Voor elke pk aan vermogen vraagt de **Deltic** motor slechts  $\frac{1}{4}$  van de ruimte, welke een normale dieselmotor nodig zou hebben, en ook de verhouding vermogen tot gewicht is de meest gunstige der bestaande dieselmotoren. Hierdoor verkrijgt men een grote ruimtebesparing, waardoor een groter gewicht aan verdienende lading kan worden meegenomen.

## Bedrijfsnieuws

Op 23 augustus 1958 werd op onze werf met goed gevolg te water gelaten de cutterzuiger „Sliedrecht XVII“, onder bouwnummer 968 in aanbouw voor de Koninklijke Maatschappij tot het Uitvoeren van Openbare Werken „Adriaan Volker“ N.V.

De hoofdafmetingen van de zuiger, welke uitgevoerd is met snijkop, zijn als volgt:

|                            |         |
|----------------------------|---------|
| Lengte tussen l.l. ....    | 55,75 m |
| Breedte over spanten ..... | 13,— m  |
| Holte .....                | 4,— m   |
| Zuigdiepgang .....         | 17,— m  |

De aandrijving der werktuigen geschiedt hoofdzakelijk diesel-elektrisch, door middel van een Werkspoor dieselmotor met een vermogen van 1260 EPK van het type TMAB 396.

Eén der zandpompen is direct gekoppeld aan een Werkspoor motor met een vermogen van 1700 EPK type TMAB 398. De cutterzuiger zal dienst doen bij de werkzaamheden voor het project Europoort.

## VOETBALNIEUWS

Na afloop van de Bedrijfsvoetbalcompetitie stonden er nog enige vriendschappelijke wedstrijden op het programma. Een daarvan was tegen de Kabelfabriek te Alblasserdam op woensdag 20 augustus jl.

Ons elftal, dat niet volledig in het veld kwam, bleek toch een te sterke tegenstander te zijn voor dit zwakke elftal van de kabelmensen. Onze jongens wisten dan ook deze wedstrijd met de cijfers 6—2 te winnen.

Zaterdag 23 augustus voetbalden we in Hellevoetsluis ter gelegenheid van het afsluiten van de Bedrijfsvoetbalcompetitie aldaar. Het bestuur daar had een elftal geformeerd met spelers uit de verschillende bedrijven, zodat wij op een geduchte tegenstander moesten rekenen. Ook ons muziekkorps was hierbij uitgenodigd en zo gingen wij met 2 bussen vol naar Hellevoetsluis.

Vanuit een zeker punt in dit dorp ondernam ons muziekkorps een rondgang door deze plaats, wat zeer door de inwoners werd gewaardeerd en zo kwamen

wij onder de vrolijke tonen van de muziek op het voetbalveld.

Onmiddellijk hesen wij de B.S.M.-vlag in top en maakte de muziek — terwijl ons elftal zich gereed maakte voor de strijd — een rondgang op het veld. Toen de beide elftallen op het veld kwamen reikte de gemeentesecretaris van Hellevoetsluis een prachtig herinneringsvaantje uit en overhandigde onze aanvoerder Paardekam ook een vaantje aan de aanvoerder van onze tegenstanders.

Nadat de aftrap was verricht door een aspirant voetballertje, kreeg Boele een benauwd kwartiertje te verwerken, maar geleidelijk werkten onze jongens zich los. Na verschillende mooie aanvallen, kwam dan eindelijk het verwachte doelpunt. Nadat Valster de bal in zijn bezit gekregen had, nam deze jongeman een run langs de lijn en gaf een prachtige, op maat gesneden voorzet, welke ineens op de schoen werd genomen door „good old Janus” en dat betekende 1—0. Een doelpunt zo mooi, dat het de handen van vriend en vijand op elkaar bracht.

Het spel golfde op en neer en wederom brak onze middenvoor door; nadat er eerst door de tegenpartij hands werd gemaakt in het strafschoopgebied, namen ze onze Janus wat al te hardhandig de bal af en kreeg hij een penalty toegewezen, hetgeen 2—0 betekende. Met deze stand werd gerust en na de aangeboden consumptie genuttigd te hebben had ook de muziek zijn rondgang over het veld beëindigd. Toen begon de tweede helft. Boele bleef sterker en nadat onze keeper op schitterende wijze een penalty van Hellevoet stopte, werd het door Valster 3—0. Toen doelpuntte Hellevoet voor het eerst en dat bracht de stand op 3—1, maar onze voorhoede had zijn antwoord direct klaar en na prachtig werk van Valster, bracht deze speler de stand op 4—1, hetgeen ook de einduitslag werd. Na afloop van deze prettige wedstrijd maakte onze muziek nog een rondgang door Hellevoetsluis en werd na afloop hiervan gezamenlijk nog een consumptie gebruikt.

In opgewekte stemming gingen wij huiswaarts. Op het programma stond nog een rondvaart en een optreden van het muziekkorps in de muziek tent, maar daar was helaas geen tijd meer voor, want de muziek had 's avonds om 8 uur nog een gemeente-concert te Bolnes.

#### De N.D.S.M. wisselbeker weer voor ons!

Met prachtig weer vertrokken wij zaterdag 30 augustus naar Amsterdam om deel te nemen, voor de tweede keer al weer, aan het N.D.S.M.-toernooi.

Van vorig jaar kenden wij van de deelnemers K.M.V.Z. en N.D.S.M. zelf.

Een nieuwingeling was de 2e klasse K.N.V.B.'er Hollandiaan uit Hoorn, welke met een combinatie-elftal uitkwam. Wij moesten 3 wedstrijden van 2 x 20 minuten spelen. Als eerste kregen wij Hollandiaan en onze spelers die terdege op hun hoede waren voor deze ploeg begonnen direct met een hoog tempo en het duurde niet lang of de stand was 1—0. In de tweede helft werd het 2—0 en de eerste wedstrijd was gewonnen.

De tweede wedstrijd ging tegen K.M.V.Z. en ondanks heftige tegenstand van deze harde ploeg wisten onze jongens een volkomen verdiende 3—0 overwinning te boeken.

Toen de laatste wedstrijd tegen N.D.S.M., welke de beslissing moest brengen. N.D.S.M. bleek er fel op gebrand te zijn de beker in Amsterdam te houden en opende met een heftig offensief en spoedig keken we tegen een 1—0 achterstand aan.

Wij kwamen echter volkomen terug en spoedig was de stand 4—1 in ons voordeel mede door voortreffelijk spel en doelpunten van Valster en Plaisier.

N.D.S.M. nam echter met deze stand geen genoegen

en haalde in — 4—3, maar verder liet onze achterhoede het niet komen. We wonnen dus verdiend met 4—3. Het was een voortreffelijk georganiseerd toernooi en wij waren bijzonder verheugd nu voor de tweede maal beslag te leggen op de wisselbeker. Mogelijk hebben wij hem volgend jaar definitief.

Na afloop gebruikten wij gezamenlijk een door N.D.S.M. aangeboden koffiemaaltijd en vertoefden daarna nog een paar uur in Amsterdam. We keerden huiswaarts, terugdenkend aan een plezierige dag.

De eindstand was:

|                   | gesp. | punten   |
|-------------------|-------|----------|
| B.S.M. ....       | 3     | 6        |
| K.M.V.Z. ....     | 3     | 2        |
| N.D.S.M. ....     | 3     | 2        |
| Hollandiaan ..... | 3     | 1        |
|                   |       | P. d. W. |

### Boele-Nederland 1-2

Het heeft niet mogen lukken de 8ste augustus met dat voetbalkampioenschap, dat wij u in het vorige persoonsblad eigenlijk zo goed als beloofden.

Ons eerste trad aan tegen Nederland I; dit elftal had intussen zijn achterstallige wedstrijden gespeeld en gewonnen en was zo gelijk gekomen in puntenaantal. In de wedstrijd zelf bleef wéér alles gelijk. Ook de regen die door de grote regelmaat bij het neervallen de impressie gaf, dat men zich in een compacte watermassa bevond. Voor de spelers was deze aquariumsituatie niet zo erg, die worden bij mooi weer — als het tenminste gaat zoals het moet — ook nat. Voor het publiek was het evenmin erg; het staat een ieder vrij zich onder water te begeven of thuis te blijven. Neen, dan voor die 2 verslaggevers, die hier vanwege de boterham bij aanwezig moesten zijn (enfin, een daarvan heeft voor zeeman gestudeerd), eind van deze opsomming goed al goed, voor mijzelf vond ik het toch heel erg.

We aanschouwden een veld met daarop 22 moeizaam rondploeterende lieden, die tegen een met water gevulde leren zak traptten. Het ging van „platsj, platsj” als men voortdraafde en de bal zei „ploemp” als iemand er tegenaan schopte en die iemand deed dan direct „tssjiej” en „bats, bats” als hij uitgleed en de grond raakte.

Met vallen en opstaan geraakten wij zo tot het eindsignaal en bleken we tot 1—1 te zijn gekomen. Een doelpunt door Nederlands keeper vervaardigd, toen hij in het nauw gebracht was, had ons 1—0 cadeau gedaan; een vrije schop, waar onze achterhoede op mistastte, was het tegenpunt. Toen gingen we, omdat er toch een kampioen moest komen, over tot het nemen van 5 strafschoppen per elftal. We hadden er — achteraf bezien — beter mee kunnen beginnen. Nederland was in het schieten iets gehaaid en scoorde 3 keer tegen wij maar 2 keer.

Zo vingen wij bot en eigenlijk nog verdiend ook. Nederland was wel wat beter, er werd gemiddeld meer voor onze meerpalen rondgezwommen dan voor hun doel en het watertrappen ging hen wat gemakkelijker af dan de onzen.

Verheugend was het speciaal, dat ondanks de moeilijkheden, het een faire wedstrijd bleef. Feliciteren wij onze tegenstanders met dit verdiend succes.

Na afloop begaf vriend en vijand zich naar de kantine, om zich ook van binnen te bevochtigen. Uw verslaggever, die meende al voldoende nat te zijn, heeft de rest van de avond in de centrifuge doorgebracht.

F.

## Wandelsport

Ook dit jaar heeft de W.S.V. „Boele" weer kunnen deelnemen aan de Int. Vierdaagse Afstandmarsen te Nijmegen, reeds voor de 8ste maal.

Hoewel de ploeg niet zo groot was als in voorgaande jaren gingen toch nog 11 deelnemers van start, t.w. 6 op de 55 km en 5 op de 40 km, en met succes.

Het weer was, met uitzondering van de vrijdag, niet best maar de stemming ondervond daar geen hinder van, daar zorgden de mannen onder elkaar en in het bijzonder „Batsie" wel voor.

Onder de Boele-gelederen bevonden zich 2 nieuwelingen wat betreft de Vierdaagse, nl. de heren J. Berkhout en P. Slikkerveer, en beiden hebben letterlijk en figuurlijk „hun beste beentje voorgezet" om tussen de routinelopers een zo goed mogelijk debuut te maken.

J. Berkhout, die met zijn 18 jaren de jongste van de „IJsselvaarders" was, geeft van zijn bevindingen het volgende weer: De eerste kennismaking met de Vierdaagse is hem bijzonder goed bevallen.

Het lopen is wel zwaar en de blaren hebben zich niet onbetuigd gelaten maar over het algemeen had hij zich de Vierdaagse toch zwaarder voorgesteld.

De goede omgang onder elkaar en de hartelijkheid van de bevolking in en rondom Nijmegen is niet onopgemerkt aan hem voorbijgegaan. Zoiets geeft steun, vooral aan hen die het zwaar hebben.

Aan vrolijkheid heeft het niet ontbroken. Er is zoveel gelachen dat er geen tijd was om aan blaren of kilometers te denken.

De belangstelling langs de weg is „machtig", vooral de laatste dag als vrienden en bekenden zich, beladen met bloemen, hebben opgesteld om hun favorieten te verwelkomen. Of Jaap het volgend jaar weer meegaat? Nou en of! De eerste spaarcenten zitten al weer in de pot, want geld heb je wel nodig!

De verzorgers van de groep hebben ook dit jaar weer een grote pluim verdiend.

De verzorgsters aan boord, onder leiding van mevr. Nugteren, en de verzorgers langs de weg, onder leiding van de heer Albers, hebben zich tot het uiterste gegeven om het de lopers aan niets te laten ontbreken.

Een woord van dank gaat uit naar de directie die de lopers weer in staat heeft gesteld om met „De IJssel" de reis naar en het verblijf in Nijmegen mogelijk te maken.

Een woord van dank gaat eveneens naar de personeelsvereniging die weer voor een prettige, bloemrijke ontvangst heeft gezorgd.

Op maandag 4 augustus jl. zijn alle vierdaagse lopers uit de gemeente door de Stichting Ridderkerkse Gemeenschap gehuldigd, waarmee zij de lopers niet alleen een onvergetelijke avond heeft bezorgd maar tevens een prachtig slot van de Intern. Vierdaagse 1958 en bij de dank hiervoor sluiten de lopers de wens in dat 1959 voor alleen een „l' Histoire se répète" zal worden.

K.



### Wandelmars R.W.V.

Het Boele-lid J. Berkhout (zie vierd.) die op zaterdag 23 aug. jl. geen raad wist met zijn vrije tijd ging 's avonds om 10 uur op stap om „even" 100 km te lopen van Rotterdam via Hoek van Holland—'s-Gravenzande—Den Haag—Delft—Rotterdam, waar hij des anderen daags om 2.30 uur n.m. arriveerde.

Aan deze tocht namen 35 wandelaars deel, waarvan er 23 de finish bereikten, waaronder onze Jaap.

Een bijzondere prestatie voor een jongeman van 18 jaar en het vermelden zeer zeker waard. En dan te denken dat hij nu reeds praat over Brussel—Rotterdam, een tripje van 150 km. Als 't u blijft, wie gaat er mee?

K.

### Hangsloten

In de laatste weken zijn hangsloten uitgereikt die door middel van een cijfercombinatie worden geopend en gesloten. Deze cijfercombinatie is vermeld op een bij het slot gevoegd koperen plaatje.

Dit plaatje moet goed bewaard worden en bij inlevering van het slot mee ingeleverd worden.

Zonder plaatje worden de sloten niet door de magazijnen geaccepteerd.

### Van de loonadministratie

Nog weer eens wordt er de aandacht op gevestigd dat tijdkaartjes aan het einde van de werkdag dienen te worden geschreven en ingeleverd bij de betrokken baas. De volgende morgen kunnen deze dan op de afdeling Loonadministratie worden ontvangen en verder bewerkt.

Verskillende collega's hebben de gewoonte om voor meerdere dagen tegelijk kaartjes te schrijven. Ook wordt het excuus: „geen bonnummer nog bekend" vaak gehoord.

Gaat het niet anders, dan moet het kaartje zonder dat een bonnummer is ingevuld worden ingeleverd.

De medewerking van allen wordt bij deze ingeroepen.

# PERSONALIA

## De dienst hebben

18 juli, S. di Pasquale en L. Rodi, transporteurs; A. Frieswijk, h. pijpenmonteur; H. C. M. Gravestein en A. P. de Zwaan, h. ijzerwerkers (volontair); M. Hamstra, perser;

## verlaten:

31 juli, J. v. d. Wal, bedrijfs-assistent machinefabriek;  
2 aug., N. Tamaelasapal, mach. brander;  
7 aug., F. Innamorato, elektr. lasser;  
9 aug., H. Kost, hellingbediende;  
15 aug., M. Fino, transporteur;

## 40-jarig jubileum

## S. FLACH

### IJzerwerker

26 AUGUSTUS 1918

26 AUGUSTUS 1958



26 augustus jl. werd op het Gemeentehuis te Ridderkerk door burgemeester Nieuwenhuisen aan onze collega S. Flach voor 40-jarig dienstverband uitgereikt de ere-medaille in brons verbonden aan de Orde van Oranje-Nassau. Mede aanwezig waren zijn echtgenote en onze Directie.

Op de directiekamer werd hem die middag het gebruikelijke jubileumgeschenk aangeboden. Met dit jubileum en met de verleende onderscheiding feliciteren wij hem van harte.

Met nagels en bouten zoeken begon hij als twaalfjarige op de werf. Toen bij de klinkers nagelheten en later induwen. De gebruikelijke weg vroeger en deze leidde hem naar de ijzerwerkers waar hij als maat aan J. Preesman werd toegevoegd. Hier bleek hij helaas meer ondeugend en belust op ontspanning dan op inspanning, zodat hij vanwege het goede voorbeeld maar bij vader Gijs Flach, de smid, in de leer werd gedaan. Dit had meer succes, zodat hij gedurende vele jaren, tot 1940 smid was. In de smederij kwam echter wat minder werk zodat hij na enig geheen en weer ijzerwerker werd. 2 winters liep hij cursus bij de toenmalige baas P. Koedood en met succes. Hij bleef in de nieuwbouw waar hij ook thans nog werkzaam is. Sinds 1945 is hij een actief lid van de bedrijfsbrandweer en behoort bij degenen die hard aan komen hollen als de fluit gaat, overdag, 's avonds of 's nachts.

In 1944, in het begin van de hongerwinter zat hij ook al in dat vak, hij was toen nl. brandwacht op het bedrijf en kortte zich de lange nachten met het „vinden” van steenkool en verder het vissen met de laswagen — 'n staaldraad in het water, de stroom er in en de vis er uit.

Begin 1945 moest hij naar Duitsland, in Keulen vroeg een vent hem wat hij kon, nou, hij was smid. En hier C. Advocaat Jr. was zijn voorlager. Voor mekaar, dan was er een goed baantje voor hem. Fijn, dacht Siem, lekker bij het vuur. 't Viel tegen, want 't draaide uit op het met de duim stopverf duwen in raamspioningen, buitenop een grote hal.

In juni 1945 was hij weer terug op de werf. Zijn successen op kaartgebied samen met de broers zijn genoeg bekend, zodat we hier maar niet weer opsommen, met het slot dat iedereen afgunstig wordt. Wij wensen hem nog vele goede jaren toe.

16 aug., J. J. v. Adrichem, h. mach. bankwerker (volontair);  
23 aug., A. J. in 't Veld, h. mach. bankwerker (volontair);  
P. Bakvis, kraandrijver;  
A. Meijer, elektr. lasser;  
D. M. Andeweg, scheepsbeschieter; H. König, h. ijzerwerker (volontair); A. v. d. Linde, h. ijzerwerker;  
30 aug., K. Pater, h. ijzerwerker; mevr. M. H. C. Muré—v. Alphen, telefoniste; mej. A. de Ruitter, kantoorbediende loonadm.

## In dienst getreden:

7 juli, A. W. Tielen, h. ijzerwerker (volontair);  
9 juli, J. Pultrum, induwer;  
31 juli, B. Amersfoort, ll. draaier;  
1 aug., F. Bogenmayr, h. mach. bankwerker (volontair);  
4 aug., J. v. Es, ll. ijzerwerker; A. Hebels, transporteur; A. J. Overweg, h. ijzerwerker (volontair); L. Los, h. mach. bankwerker (volontair); F. J. de Ronde, ll. mach. bankwerker; F. J. de Rijder, W. P. J. Ouwens en A. de Ridder, ll. ijzerwerkers;  
11 aug., K. Middeldorp, mach. bankwerker; J. A. Boes, ll. ijzerwerker;  
18 aug., J. P. L. Lemmens, ll. mach. bankwerker; G. R. Roelfsema en F. de Munnik, bedrijfsassistenten machinefabriek;  
25 aug., G. v. Tolie, hellingbediende;  
27 aug., T. Delger, perser;  
1 sept., J. v. Wijnen en W. Kooy, ll. ijzerwerkers; G. v. d. Stap, hellingbediende; F. Kolkman, J. W. Kleybeuker, R. Brandsema, P. de Graaf, ll. mach. bankwerkers.

## Naar militaire dienst:

11 juli, F. Zwaan, h. mach. bankwerker;  
30 juli, A. M. v. Bodegom, ll. ijzerwerker; C. D. Goedegebuur, scheepsbeschieter;  
2 aug. H. Verhoeven, h. mach. bankwerker.

## Terug uit militaire dienst:

4 aug. P. A. Ritmeester, h. mach. bankwerker;  
5 aug. J. H. Kop Jansen, h. scheepmaker;

11 aug. T. v. d. Poel, modelmaker; J. den Boef, h. mach. bankwerker.

## Geboren:

13 juli, Marinus, zoon van G. de Jong (assistent bedrijfsleider);  
17 juli, Simon Pieter, zoon van H. v. Rees (draaier); Jacob en Martien, zoons van S. Aupperlee (ijzerwerker);  
28 juli, Jacob Willem, zoon van E. de Vos (pijpenmonteur);  
29 juli, Barry Maurice, zoon van E. v. d. Broeke (ijzerwerker);  
31 juli, Marianne, dochter van M. C. de Jong (kapitein motorboot Hans);  
8 aug., Freddy, zoon van E. Kaarls (h. scheepmaker);  
17 aug., Emilie Hendrika, dochter van C. B. Geuvers, tekenaar afd. machinebouw;  
19 aug., Diane, dochter van L. Verspoor, kantoorbediende reparatie-afdeling; Trijntje Johanna, dochter van C. P. van Weijen (mach. bankwerker);  
22 aug., Adriana, dochter van A. Hofland, kantoorbediende reparatie-afdeling;  
23 aug., Arie, zoon van H. v. Vugt (lasser/brander); Anneke, dochter van A. Buis, kantoorbediende reparatie-afdeling.

## In het huwelijk getreden

23 juli, F. Havelaar (elektr. lasser) met mej. G. Karst;  
25 juli, J. Bakker (m. bankwerker) met mej. M. Berke-laar.

## Geslaagden:

Juli-examen der Stichting Bemetel:  
Machine-bankwerken:  
A. Barendregt, A. van Ee, D. 't Hart en D. v. d. Wilt Jr.  
Scheepsbeschieter:  
C. D. Goedegebuur en M. Blankers.  
Aan hen onze hartelijke gelukwensen.

Op 18 juli jl. beëindigden vanwege hun gevorderde leeftijd het dienstverband: P. J. v. Drunen, S. Hoekstra, ijzersorteerder en J. Mak, onderhoudsbankwerker met respectievelijk 20, 11 en 20 dienstjaren. Wij wensen deze collega's in goede gezondheid nog vele gelukkige jaren toe.