

Boele-nieuws

PERSONEELSORGAAN VAN
BOELE's SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK N.V. — BOLNES



JULI/AUG. 1966 No. 95





*Eén der Oisterwijkse vennen, die dit jaar het
reisdoel van de reisvereniging waren.*

Redactiecommissie:

J. G. v. Beek
G. de Jong
E. H. Koch

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

Vakantie

Wanneer begint onze vakantie? Onzin, zo'n vraag. We wisten vorig jaar al, dat de vaste vakantie voor ons bedrijf was vastgesteld van 4 juli tot 16 juli 1966. Op maandag 4 juli begint officieel onze vakantie, dus desnoods kunnen we vrijdagsavonds vertrekken.

Ja juist, maar toch zijn er altijd nog mensen, die de vakantie een paar dagen later beginnen.

Zij gaan een hele verre reis maken. Het einddoel ligt honderden kilometers van Bolnes of Slikkerveer verwijderd. Vrijdagavond worden de laatste voorbereidingen getroffen en in alle vroegte vertrekken ze de volgende morgen of 's nachts, afgeleden, naar het verre vakantieoord.

Ze jakkeren de eerste dagen langs de snelwegen en komen dan dodelijk vermoeid in de plaats van bestemming aan. Als ze er aankomen. 't Is niet onze bedoeling om U te beonderwijzen wat U in Uw vakantie wel of niet doen moet, maar het lijkt ons toch niet overbodig om er nog eens op te wijzen, dat dit soort vakantietochten verre van verkieslijk zijn.

Ze zijn niet attractief, wel uitputtend en er gaan kostbare vakantiedagen mee verloren.

Er is niets tegen een verre reis, maar probeer het dan zo in te delen, dat de eerste de beste dag al een feest is. Rijdt kalm, beheerst en rustig. Zodanig, dat U kunt genieten van wat onderweg te zien is. Dat houdt tevens in, dat het raadzaam is om ruime rustpauze's te nemen. De wereld is al jachtig en haastig genoeg. Doe er in Uw vakantie niet aan mee!

Al dat gehaast is ook niet prettig voor Uw medevakantiegeangers en het is bovendien nog riskant

ook. We kunnen er zo gemakkelijk een ongeluk door teweegbrengen en dan duperen we niet alleen onszelf, maar ook, nee, we kunnen beter zeggen **meestal**, duperen we anderen. En als we een geslaagde vakantie willen hebben, zullen we er voor moeten zorgen, dat we geen bron van ergernis voor anderen zijn. Niet alleen die fnuikende haast is zo'n bron, er zijn allerlei andere dingen, waarvan we als heel belangrijk de factor wellevendheid willen noemen.

Op die schaarse plaatsen in ons eigen land, waar landelijke rust heerst, moeten we die rust laten. Dat eist de wellevendheid ten opzichte van die mensen, die hun vakantie rustig door willen brengen.

We kunnen ons niet aan de indruk onttrekken, dat het wat dit betreft in ons land droevig gesteld is.

Dr. L. van Egeraat noemt het voor de televisie smalend „de transistorterreure”.

Wellevendheid kunnen we ook betrachten door onze dorpen, steden en recreatiegebieden schoon te houden.

Hoe dikwijls ziet men langs de weg niet een autoraampje opengaan, waaruit papierrommel op straat gesmeten wordt? Hoeveel papieren zakjes en ijscoverpakking ziet men niet langs onze wegen als een tastbaar bewijs van onze zogenaamde Hollandse zindelijkheid?

Laten we ons voornemen om in onze vakantie niet aan zulke afkeurenswaardige dingen mee te doen. Vooral de ouders hebben daarin zeker voor te gaan.



Waar we ook graag de aandacht op willen vestigen is het volgende. De meesten van ons zijn zo gelukkig om met vakantie te **kunnen** gaan. Er zijn echter ook collega's die tengevolge van ziekte of ongeval van dit genoeg verstoken zijn. Wilt u eens aan hen denken als u elders bent? Een groet per ansichtkaart valt altijd in goede aarde! Noteer wat adressen, voordat u weggaat.

Overigens wensen wij u een rustige vakantie, veel plezier en... mooi weer!

Met de reisvereniging naar Zeeland en Brabant



Donderdag, Hemelvaartsdag 19 mei 22.30 uur. „Hier is de radionieuwsdienst. De weersverwachting geldig van vanavond tot morgenavond: Aanvankelijk zonnig, later op de dag van het westen uit binnendringende wolkenvelden. Koel weer.”

Dat zag er dus niet zo best uit voor de 20e mei, dag van de jaarlijkse reis die dit jaar naar Zeeland en Noord-Brabant zou voeren met als hoofddoel de vennen bij Oisterwijk. Maar toch . . . het werd ideaal weer voor een tocht door de Zeeuwse landerijen. Juist die binnendringende bewolking was het die de weersomstandigheden bij uitstek geschikt maakten om het Zeeuwse landschap op zijn mooist te kunnen aanschouwen. Wijde, groene polders en grote watervlakten met daarboven majestueuze witte wolkenpartijen. Het was prachtig.

We vertrokken om half acht. De chauffeur van bus 2 (we mochten gewoon Peter tegen hem zeggen) bleek een kop als een kasregister te hebben. Hij wist ons precies te vertellen hoe hoog de Barendrechtsebrug was, hoe oud dat ding was, hoe lang dat ding was en wat een onding dat ding eigenlijk was. Peter wist alles, vertelde alles, hield zijn mond als er niks te vertellen was (ja, dat is ook heel belangrijk) en wist nog een paar goeie moppen van het kerstboom-type, kortom . . . goeie chauffeur.

Het eerste reisdoel is altijd de koffie met iets erg lekkers er bij. Zowel het een als het ander stond gereed in Goes, hoewel we bij de Haringvlietbrug sterk gingen twifelen of we ooit koffie zouden krijgen, want de reisleader was kwijt. Dat is natuurlijk niet erg, maar hij moest het tolgeld betalen voor de hele troep en dan wordt de zaak smartelijker. Na 10 minu-

ten wachten kwam hij met zijn speciale taxi en zijn voor deze gelegenheid altijd speciale gewichtige gezicht, aanrijden. Ze hadden oponthoud gehad. Afijn, hij dokte.

We reden naar de Oosterscheldebrug. Een beetje eng vonden de dames in bus 2 het wel zo hoog boven 't water en zo'n laag leuninkje, brr . . . Peter wist te vertellen dat de brug ruim 5 km lang was en dat Boele er een grote bok voor gebouwd heeft.

We bleven een uurtje in Goes om de boel daar eens te bekijken en reden vervolgens naar Oisterwijk, waar we een Brabantse koffiemaaltijd voorgeschoteld kregen, die zo lekker en zo . . .

Ja, en nou zeggen jullie natuurlijk: daar heb je 'm weer. Begint 'ie weer over lekker eten te praten en dan hebben jullie misschien wel gelijk. Daar wordt te veel over gepraat en geschreven, ik weet het.

Op de markt in Goes.



„Lang leve Tivoli!”, zei Leefflang, „de soep is weer best”.



Tijdens de koffie werden herinneringen uit de timmerloods opgehaald. Links G. Legerstee, rechts hr. en mevr. Bendeler.





De grote drie in conferentie bijeen.



„'t Is nog een hele kluit, al is het maar een halve kip”, zei B. M. Hagendijk.



... bloemenhulde aan mevr. Boele als blijk van waardering ...

Ik weet ook dat het niet erg netjes is en ik tracht mezelf oprecht te verbeteren, maar, eerlijk mensen, als jullie die zure zult daar geproefd hadden... Van die dikke lappen. En van alles genoeg hoor! Heus niet zoals vorig jaar in Berg en Bos. Helemaal niet.

We bleven tot 5 uur in Oisterwijk. En de zon maar schijnen.

De reis ploeg dwarrelde hier volledig uiteen. In groepjes verdwenen ze naar de bossen en naar de vennen, want het was een heerlijke dag om te wandelen en om daarna ergens op een terrasje of zo uit te rusten. Om 5 uur zette mijnheer de Weerdt de stoet van 6 bussen weer in beweging. 't Was gezellig in de bussen, want er waren 5 uur vennen-ervaringen uit te wisselen. „'k Was mijn vrouw in het bos kwijt geraakt”, hoorde ik een gepensioneerde vertellen. „Maar ik zat er helemaal niet over in de war, hoor. Ten slotte, één advertentie in het Zuiden en

de volgende dag staan er weer veertig voor je deur. Zo is dat.” Zijn vrouw lachte het hardste mee.

En nou geef ik jullie te raden wat we in Tivoli in Utrecht gegeten hebben. Jullie denken natuurlijk karbonade met doperwten. Niks hoor. Halve kip met appelmoes! Heerlijk. Persoonlijk vind ik hele kip met appelmoes nog lekkerder, maar ja, je mag niet alles eisen zegt mijnheer de Weerdt, of anders de contributie omhoog.

IJs toe hadden we. Met vruchtjes er in. En een wafel niet te vergeten. Die heb ik weggegeven aan baas Baartman. Hij zat het zo erg van mijn bord af te kijken, dus denk ik: vooruit, jij een wafel. Je bent toch al niet al te vet.

Hebben jullie Jan Bakker al eens een kip zien eten? Nee? Dan moet je lid worden van de reisvereniging. Zo smakelijk als die man zijn twee tanden in de kip zet. En zo voldaan kan hij kijken als hij al-

les, ook datgene wat nog op zijn kin lag, op heeft. Kostelijk, kostelijk.

Er zijn trouwens nog meer redenen om lid te worden van de reisclub, vond voorzitter B. Hagoort in zijn rijmende speech. Gezelligheid, kontakt, bedrijfsklimaat... Dat wordt niet altijd goed aanvoeld, vooral niet in die kringen, waar we dat „aanvoelen” zo graag zouden wensen. Ja, jullie begrijpen me wel...

We hebben in de bus gelapt om tijdens het diner mevrouw Boele een mooi boekje aan te kunnen bieden. Om daarmee aan te tonen, dat de directie-steun aan deze dag door ons niet als een vanzelfsprekendheid aanvaard wordt.

We waren weer lekker op tijd thuis en uit dit verslag is u wel duidelijk geworden, dat het een fijne dag was. Het weer werkte hieraan geducht mee en zeker ook de uitstekende organisatie van het bestuur, waarvoor ons welgemeend compliment.

„LA GIRA”

La gira anual de nuestro Astillero, en su versión para nosotros, los trabajadores españoles, se va a iniciar esta mañana fresca del 20 de Mayo, con sol tibio y vientos un tanto movidos.

Nos acompañano y la dirigen nuestros inolvidables Srs. „Mister Hommel”, su ayudante el Sr. van Bergen y „El Patrón de Abajo”, Sr. van Pommeren.

Además, nos han honrado con su presencia, las Señoras de algunos de nuestros compañeros, que también quieren compartir con nosotros las satisfacciones de este día de agradable asueto.

Como la excursión va a ser larga y como el tiempo vuela, arrancan los autobuses a las 8 menos cuarto buscando los verdes polders y el azulado reflejo de las aguas de rios y canales.

El Señor Hommel ha cambiado hoy de „ventanilla”; ésta del coche no: 1 es un

poco más agradable que la de ayer en la oficina...

„Sr. Hommel, que me deben tarifas”, „Que me prepare usted la cuenta”, „Sr. Hommel, que el Doctor Meyer dice que... WERKEN VANDAAG”.

Hoy, al menos solo se escuchan Alegrías de Cadiz, Tarantas y soleares y „algo del Norte” y, así todos contentos.

Vamos a desayunar a Utrecht; ésta es la primera orden. Bueno, pues vamos a ver qué pasa hasta la hora del „koffie”.

Dentro de los coches, alegría y buen humor. Por fuera, el paisaje ya familiar para unos; grato descubrimiento y sorpresa para los demás. ¿Que es muy hermosa Holanda? No vamos a repetirlo, pues, lo sabemos desde pequeños y lo hemos comprobado en nuestra convivencia con Vds.

Por delante de nuestras ventanillas, des-

filan veloces, paisajes prados, pueblecitos, rios, y canales, molinos y puentes, y, sobre todo, vacas, más vacas, muchas vacas, infinitas vacas...

?Comentarios? De todos los gustos. Desde... „ese pato estaria mejor al horno y con patatas...” hay que ver cómo trabajan estos holandeses... no me canso de mirar...

Nuestra curiosidad... por otra parte, queda suficientemente satisfecha con las explicaciones que, „micro” en mano, nos van dando los Sr. Hommel, en el coche no: 1, como ya dijimos, y su Ayudante el Sr. van Bergen, en el coche no: 2.

Raudos, al fin, llegamos al pueblo de Houten, donde el koffie ya nós espera. Algunos nos miran con un poco de ironía, y...

?Españoles? Las camareras no pueden evitar un gesto de pícaro curiosidad.

Su poquito de „jaleo”, cante hondo, dos rapsodas y al coche que se pasa la hora. Utrecht a la vista. Bueno, al la vista estaba, y excepción hecha de su pequeño, pero romántico y muy buen museo de las primeras locomotoras de vapor de los

Países Bajos, no podemos decir mucho más, pues entramos rápidamente en „or-bita” en dirección a Amsterdam. No podemos pasar por alto el gracioso e involuntario pequeño suceso de nuestro común amigo Jesús. Hubo que hacer un pequeño alto en el camino, cuando, que riendo avechigar por qué nunca las vacas holandesas pasan de un prado a otro ... ¡cataplúm! ¡Lo comprabo! Otro pantalón nuevo y ... ¡susto fuera! Cerca de la hora del „eten” entramos en Amsterdam.

!„Amsterdam! Hacen falta muchos palabras para decirte requiebros y lo bonita que tu eres. Hemos visto mucho cosas de tí y te admiramos en todo lo que vales y representas ... pero ... ¿sabes lo que más nos gustó de tí? ¿No te enfadas por decir la verdad? pues ... *La Rubia*. ¿A que sí? La „probe”, como buenamente pudo. ¡Menuda „Papeleta tenía! nos quería mostrar tus bellezas, Amsterdam, tus torres y casas, tus canales y paseos, tu romántica historia, tu pasado ...

Pero ...; ¡Que bonita! — Amsterdam. ¿Verdad? Si, hombre, si, pero yo lo que pensaba es en *La Rubia*.

— Aquí esta el mejor restaurante de Amsterdam ... por cierto, que el él se da la sopa más barata de la ciudad.

Que, ¿por que? Pues, porque, como veis, cuando, hacen „corto” alargan el brazo y agua del río a la „Cazuela”. Uno se acuerda „sin querer, que hay que ver lo cerca que está el „rio” también de nuestra cocina. Y; ¡el agua que lleva!

Sigue el paseo en canoa hasta el puerto. ¡Bah! decimos donde esté el de Rotterdam, que se quite todo lo demás.

Un dique flotante viejo y „cochambroso”

... ¿que pinta esto al lado del „niño bonito” que tenemos en Boele? Solo un barco viejo y abollado nos hizo soñar en cuantos „Werk je vanavond”? nos ganariamos en nuestro Astillero. ¡Qué pena! Cumplida nuestra visita de corteja a esta hermosa ciudad „bella entre las bellas”, sonó la hora prosaica, que nuestro estómago en desamparo, protestaba; ¡Comida Holandesa! Pero ... qué fenomenal sería si los trozos de jamón, en vez de tener tan „lúcida” transparencia, fueran como en los caseríos de nuestra tierra ... como suelas de „abarca”. Corazón ¡como sueñas! Como el reloj sigue corriendo, nosotros seguimos su ritmo. Zandvoort es la meta próxima, Miami a la vista, Bikinis ... y todo „eso”.

¿Bikinis? ¡Las ganas! y con esto nos quedamos. No sabriamos calificar con adjetivos adecuados los epítetos que le dedicamos. Nos fastidió la fiesta! Otra vez será. Atravesamos los bosques que nos separaban de La Haya; estos sí que nos maravillaron y felices los mortales que en ellos moran.

!Scheveningen, Palm Beach a la vista ... ! Otro día también será!

Menos mal que allí queda esa maravilla autentica de Madurodam. Aquí, sí, que nuestros sentimientos vuelan lejos! ¡Cuan-to gozarian nuestros niños si pudieran admirar todo esto! ? Cuantos lo pensamos?

Cansados, al fin, secuencia lógica de tan largo viaje, luego de haber hecho los honores a un succulento „menu” que nos fué servido en el restaurante de este mismo recinto, regresamos por último a nuestro punto de partida llemos de

recuerdos e impresiones inolvidables. Cuando nuestros nietos nos pidan cuen-tame una historia, abuelo, ... Nuestra repuesta sera ... „Cuando y estuve en un país muy hermoso que se llama Holanda ... !AH! y feliz viaje y mejor retorno al Sr. Hommel. Y ya sabe: si necesita algún ayudante ... „Ejem” ... ! A mandar! !De nada!

Antonio Aded Rivera.

Op vrijdag 20 mei 1966 vond de jaarlijkse reis van de Spaanse werknemers plaats. Met totaal 70 mensen, verdeeld over twee bussen, ging de reis via de Van Brienenoordbrug en de Krimpenerwaard naar Houten, waar de koffie gebruikt werd. Het spoorwegmuseum in Utrecht was het volgende reisdoel. Daar werd door enkele Spanjaarden de opmerking gemaakt dat sommige treinen die in Nederland in een museum staan in Spanje nog steeds dienst doen.

Langs de Vechtstreek reed men daarna naar Amsterdam, waar een rondvaart werd gemaakt en waar men van een Hollandse koffietafel kon genieten.

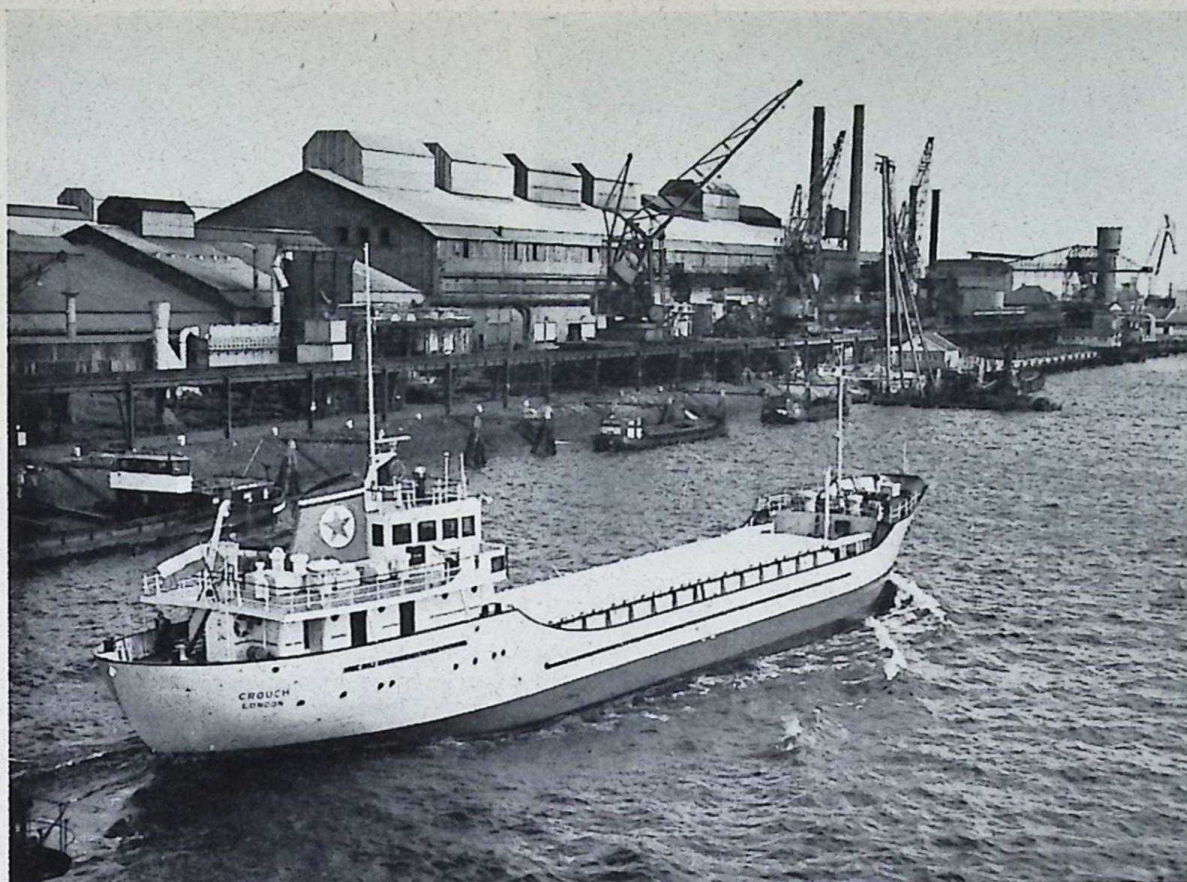
Via Zandvoort en de duinstreek ging men vervolgens naar Den Haag waar een bezoek gebracht werd aan Madurodam.

Na het diner in dit miniatuurstadje kon men, alvorens weer in de bussen te stappen, de verlichting bewonderen.

Omstreeks 10.30 uur arriveerde men weer in Bolnes.

Het hier geplaatste verslag in het Spaans werd geschreven door een der Spanjaarden zelf.





Op weg naar het Hollands Diep.

Blue Star Coasters afgeleverd

Op 25 mei is het m.s. „Crouch” aan de rederij overgedragen. Daags tevoren was er een voortreffelijke proeftocht geweest op het Hollands Diep en daarmee was een einde gekomen aan het werk, dat deze opdracht ons te verschaffen had. Tenminste dat dachten we.

De „Crouch” kwam echter terug. Het schip bleef nog een paar dagen aan de werf, omdat de reder het schip niet naar Engeland kon laten varen in verband met een staking van Britse zeelieden. Er werd een plaatsje gevonden in de binnenhaven te Rotterdam, maar tijdens de reis daarheen kreeg de gloednieuwe boot een aanvaring.

't Gebeurde bij het Noordereiland toen de „Crouch” voor de Koningsbrug lag te wachten.

Een duw-eenheid, die uit tegenovergestelde richting kwam nam een royale bocht en ramde de huid van de „Crouch”. Zodoende kwam het schip nog eens terug om de opgelopen blauwe plekken bij ons te laten repareren.

De staking van de Britse zeelieden is weer eens één van de voorbeelden hoe gek het soms met levertijden kan lopen. Het gebeurt wel eens dat er razende haast is met een schip en met man en

macht ploeteren we dan na bezette tijd, om het werk klaar te krijgen. En als het klaar is, blijft het schip nog een paar dagen liggen...

„Kijk”, wordt er dan gezegd, „daar was nou zo'n haast mee!” „Hebben we daarvoor zo...” enz. Maar de oorzaak kent men niet.

Gift van de Blue Star Line

We ontvingen een brief van de Blue Star Line Ltd., waarin ze ons schreven, dat ze er behoefte aan hadden om, na de succesvolle proeftochten van de „Deben” en de „Crouch” ons personeel te bedanken voor de geleverde prestatie. Als blijk van waardering heeft deze rederij f 1.000,— geschonken voor het Sociaal Voorzieningsfonds.

Ons bedrijf heeft de rederij als volgt schriftelijk bedankt:

„Wij ontvingen uw brief van 27 mei en we danken u hartelijk voor de gift van f 1.000,— voor ons Sociaal Voorzieningsfonds. Teneinde deze sympathieke geste onder de aandacht van ons personeel te brengen, zullen we een speciale vermelding in het eerstvolgende nummer van ons personeelsblad opnemen.

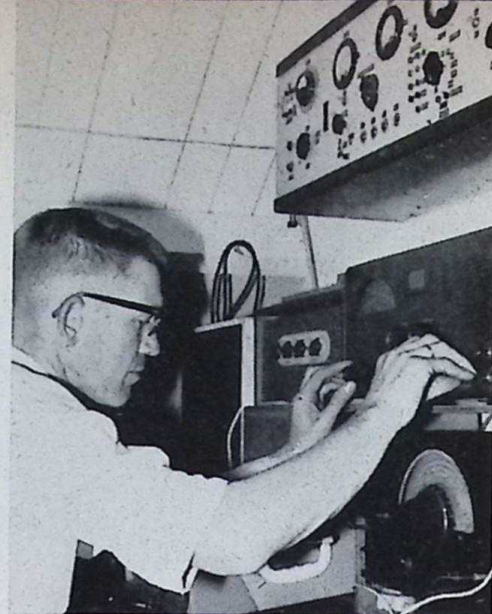
Wij verzoeken u vriendelijk om ook uw

personeel onze dank te betuigen voor de prettige samenwerking gedurende de bouw van de twee schepen.”





Alle apparatuur wordt eigenhandig in elkaar geknutseld.



Glashelder kan radio-amateur Verhoeks in Amerika gevoerde gesprekken ontvangen.

Radiotechniek op een zolderkamertje

Dat onze lezers er de meest uiteenlopende liefhebberijen op na houden is al verscheidene malen in onze hobbyrubriek gebleken. Dat zo'n hobby ook geheel aan de techniek gewijd kan zijn, bleek ons bij een bezoek thuis bij bedrijfsassistent H. G. Verhoeks.

Het domein was gehuisvest op de zolder en we waren maar net met ons hoofd boven het zolderluik of het was alles radio- en elektrotechniek wat de „elektronen“-klok sloeg. Allerlei ingewikkeld uitzijnde apparaten en een compleet schakelbord doen je denken dat je in één of andere elektrische centrale terecht gekomen bent.

En zoals het een rechtgeaard amateur betaamt, is alles door hemzelf in elkaar geknutseld.

Als bovendien blijkt, dat de buurman een verwoed amateur-zender is, hetgeen duidelijk zichtbaar is aan een fikse antenne-mast, is het iedereen duidelijk dat hier heel wat beproefd en „uitgeluisterd“ wordt.

Het schakelbord met toebehoren, zoals Volt-, weerstand- en Ampèremeters, dient voor het uitvoeren van allerlei werkzaamheden. Hier kan hij alle spanning tussen de 3 Volt en 600 Volt aftakken.

Met een zelfgemaakte oscillograaf laat de heer Verhoeks ons zien hoe de „stroomgolven“ zichtbaar gemaakt kunnen worden. Bovendien kunnen amateurzenders met dit apparaat hun modulatie controleren, (de bandbreedte dus).

Voor ontvangst op de korte golf bezit onze collega een Halycrafter type S77A. Daarnaast voor ontvangst op de midden-golf en de langegolf een ontvanger van het type Marconi.

Een onderdeel van de hobby is het proberen om amateurzenders uit verafgele-

gen gebieden te ontvangen (uit de Stille Zuidzee bijvoorbeeld).

Als het even lukken wil, worden deze gesprekken tussen twee „amateurs“ opgenomen op de bandrecorder en dan doorgegeven aan de Vereniging voor Radiozendamateurs.

In deze gesprekken vertellen zij elkaar ook veel over hun installatie en worden allerlei gegevens uitgewisseld. Momenteel

hobby's van collega's

is onze heer Verhoeks bezig met het behalen van het zenddiploma, waarvoor hij eerst examen moet doen. Eerst dan mag hij officieel zelf een zender bouwen en in bezit hebben.

Het „klandestien“ zenden is nl. strafbaar. Dat er bij deze liefhebberij wel eens een zekering doorslaat of een weerstandje doorbrandt, is natuurlijk vanzelfsprekend, maar meestal is het euvel weer snel hersteld en behoeft moeder niet al te lang in donker te zitten.

Hoewel Verhoeks heel wat uurtjes op de zolder doorbrengt, blijft hij toch op de hoogte van wat er beneden gebeurt. Hij heeft apparatuur gemaakt waarmee hij de beneden gevoerde gesprekken kan verstaan, zonder dat hij met zijn werk op behoeft te houden. „Beneden“ kan ook met „boven“ praten en omgekeerd. Als de kinderen beneden ondeugend zijn, krijgen ze ongezien van „boven“ een vermaning.

Naast radiozendamateur is Verhoeks nog een verwoed postzegelverzamelaar en lid

van de postzegelclub. Zijn verzameling omvat: Spanje, Griekenland, Noorwegen, Nederland en de Antillen.

Natuurlijk gaat er in deze hobby's een boel tijd zitten, maar toch blijft er af en toe nog wel eens een uurtje over om een hengeltje uit te gooien.

Het is dan mogelijk dat we Verhoeks met laarzen en zuidwester tegenkomen als „schipper“ op een vreemdsoortig vissersvaartuig dat door collega-vissers de „sigaar“ genoemd wordt.

Uit welingelichte visserskringen (en zoals u weet liegen vissers nooit) hebben we vernomen, dat vooral de snoeken in de Alblasserwaard koude rillingen van angst krijgen als de „sigaar“ van wal steekt. 't Is dat we al diverse keren over modelbouw gesproken hebben, maar anders zou ik dit artikelje, gewijd aan de hobby's van onze collega's, besluiten om u te vertellen dat Verhoeks nog twee heel fraaie modellen gebouwd heeft van Oud-Hollandse zeilschepen, nl. de „Halve Maen“ en de „Irene“.

Twee juwelen van schepen die een plaatsje in het scheepvaartmuseum waard zouden zijn.

En hier de laatste goede ontvangst.



WE GAAN DIEPER IN OP DE DIEPGANG

In het vorige nummer is op een voor ieder begrijpelijke wijze uiteengezet, hoe de inhoud van een schip op diverse manieren wordt aangeduid. We besloten het artikel aldus: in het volgende nummer schakelen we over naar het tweede net, waar een zwaar programma gegeven wordt.

Dat betekent, dat we nu gaan praten over het gewicht van een schip. Daar zijn weer een aantal vaste termen gebruikelijk, die we vaak hebben gehoord of gelezen, maar waarvan velen van ons de juiste betekenis niet wisten. We nemen dan eerst onder de loep

Het eigen gewicht

U had het al verwacht, er zijn weer diverse namen voor dit gewicht: scheepsgewicht, leeg gewicht en in het Engels light weight. Zij betekenen alle drie: *het gewicht van het bedrijfsklare, ledige schip, zonder brandstof, water en proviand.*

Bedrijfsklaar betekent, dat de koelsystemen en het verwarmingssysteem, de smeerolieleidingen en de dagtanks *wel* gevuld zijn met vloeistof, zodat het schip, al is het dan voor korte tijd, *kan* varen.

Het leeg gewicht wordt aangegeven in metrische tonnen à 1000 kg per ton of Engelse tonnen à 1016 kg per ton. Het leeg gewicht van een schip is dus een vast gewicht.

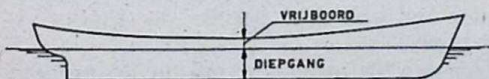


FIG. 3

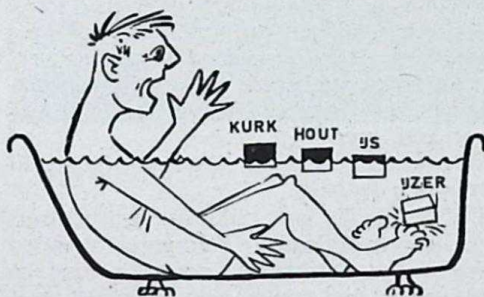
Diepgang

Bij het leeg gewicht hoort ook een vaste diepgang, de zgn. lege lastlijn of lege waterlijn. De diepgang wordt gemeten vanaf onderkant kiel tot aan het water (zie fig. 3). Gemakshalve hebben we maar aangenomen, dat de diepgangen voor en achter gelijk zijn.

Bij elke diepgang hoort weer een waterverplaatsing en nu wordt het moeilijker! Even een klein stukje natuurkunde repeteren.

We nemen vier gelijke blokjes. Eén van kurk, één van vurenhout, één van ijs en één van ijzer. Deze blokjes gaan we nu te water laten, desnoods op de manier zoals op de tekening. Bij blokje 3 kunnen we van een geslaagde stappelloop spreken, het vierde zien we naar de bodem van

het bad verdwijnen. Juist, dat is gezonde, daarom maken we de schepen ook hol. Het blijkt, en dat wist u al, dat het lichtste blokje het hoogst boven het water uitsteekt, dus de kleinste diepgang heeft. Dat komt omdat het gewicht, dat naar beneden drukt, gelijk is aan het gewicht van het door het blokje verplaatste water. Als u nu „gewichtverplaatsing”



vervangt door „waterverplaatsing”, dan bent u er. Leggen we een rijksdaalder op het blokje kurk (liefst een metalen, dan ziet u het verschil beter!) dan zakt het blokje kurk zoveel verder in, dat de waterverplaatsing gelijk is aan het gewicht van kurk + rijksdaalder. Bij het blokje ijzer was het gewicht groter dan de waterverplaatsing. Het gewicht won het dus van de waterverplaatsing met het op de tekening in beeld gebrachte rampzalige gevolg. Deze waterverplaatsing, ook wel genoemd *déplacement* of in het Engels *displacement*, heeft dus geen vast cijfer zoals het leeg gewicht, maar bij elke diepgang is er een andere waterverplaatsing. Deze wordt ook in metrische of Engelse tonnen uitgedrukt.

Zomerdiepgang

Een belangrijke diepgang is de zgn. zomerdiepgang. Bij elk zeeschip staat aan bakboord en stuurboord op de huid een cirkel ingehakt of opgelast op de halve lengte van het schip. Naast de cirkel staan nog diverse hanepoten en op het hart van de cirkel staat een horizontale lijn, waarboven de letters van de classificatiemaatschappij, zoals LR van Lloyd's Register, BV van Bureau Veritas, NV van Norske Veritas, GL van Germanische Lloyd en AB van American Bureau (zie fig. 5). Tot die horizontale lijn mag het schip in de zomer afladen, vandaar de naam zomerdiepgang. De hanepoten naast de cirkel geven aan hoe diep het schip mag laden in de winter, in zoet water, in de tropen, en de laagste hane-

poot staat voor de toelaatbare diepgang in de winter op de Noord-Atlantische Oceaan. Deze lijn is aangegeven met de letters WNA.

Bij de diepgang hoort weer de term „vrijboord”. De naam zegt eigenlijk al, wat het betekent, namelijk hoever het boord vrij is van het water, gemeten uit het dek. Diepgang = holte min vrijboord en vrijboord = holte min diepgang.

Op de zomerdiepgang heeft het schip een bepaalde waterverplaatsing. Trekt men hier van af het leeg gewicht, dan houdt

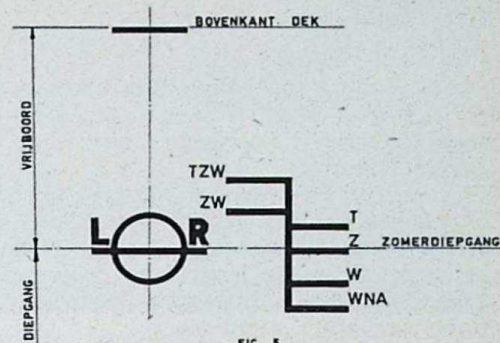


FIG. 5

men over het gewicht, dat het schip kan laden. Men besloot dit dan ook „laadvermogen” te noemen (de Engelse naam hiervoor is „deadweight”). Bij elke diepgang hoort een laadvermogen, maar het laadvermogen dat bij de zomerdiepgang behoort, wordt aangehouden als *het* laadvermogen.

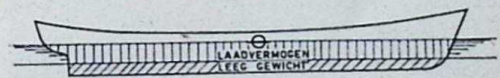


FIG. 6

$\text{waterverplaatsing} = \text{leeg gewicht} + \text{laadvermogen}$

Overzicht

Het was onze bedoeling de zo vaak gebruikte termen bruto, netto, deadweight enz. wat duidelijker te maken. We hopen daarin geslaagd te zijn en wellicht kan onderstaand overzicht er nog toe bijdragen de termen voorgoed in u op te nemen.

INHOUDEN

bruto inhoud = gesloten ruimten, gemeen in registertonnen (RT)

netto inhoud = gesloten ruimten, waarmee geld verdiend kan worden

GEWICHTEN

leeg gewicht = gewicht bedrijfsklare, lege schip

deadweight (laadvermogen) = gewicht, dat schip kan laden op zijn zomerdiepgang

waterverplaatsing = leeg gewicht + laadvermogen

(alles gemeten in register- of Engelse tonnen).

Vakantie in Scandinavie

Het is moeilijk te zeggen hoe het precies gekomen is, dat we nu juist Noorwegen hebben uitgezocht om onze vakantie door te brengen.

Zeker is, dat de verhalen die wij over Noorwegen hebben gehoord en gelezen hiertoe veel hebben bijgedragen. Ook vrienden, die reeds jaren lang de wens hadden gekoesterd dit land te bezoeken, waren een grote stimulans.

Wikken en wegen

Na uitvoerig beraad werd het besluit genomen om de sprong te wagen. Met



Haven en stadhuis van Oslo.

recht kunnen we hier spreken van de sprong, want geen van ons vieren had buitenlandse ervaring, de Benelux-landen buiten beschouwing gelaten.

We hebben er wel degelijk rekening mee gehouden, dat er wel eens (reis) addertjes onder het gras zouden kunnen zitten, al was het alleen maar dat wij te maken zouden krijgen met links verkeer in Zweden of het rijden in de bergen.

Allemaal dus dingen die enige zorgen gaven en het is zeker van belang om deze moeilijkheden te onderkennen en vooral niet te denken „het is maar een fluitje van een cent”.

Al met al, het plan was geboren — het besluit genomen: „Wij gaan naar Noorwegen”.

Men zegt weleens: het werk vooraf geeft dikwijls al veel plezier. Ook dit hebben wij ervaren.

Hoe zullen wij gaan, waar en hoe overnachten, diverse soorten geld enz.

Gelukkig hebben we voldoende tijd gehad om de reis voor te bereiden: verzekeringen afsluiten, A.N.W.B. inschakelen voor een reis-route, de boot bespreken, enz.

Het waren allemaal zaken die geregeld moesten worden.

De N.J.H.C. gaf uitkomst wat betreft de overnachtingen. Kamperen vonden wij niet aantrekkelijk, want als men zo ongeveer een halve eeuw oud is, gaat het kruipen over de grond minder gemakkelijk.

27 mei '65: de reis gaat beginnen

De morgen van de 27e mei 1965 was aangebroken en begunstigd door mooi weer werden de eerste kilometers afgelegd. Bij Nieuwe Schans de grens over, een iet wat vreemde gewaarwording om na 21 jaar weer in Duitsland te zijn.

Na $\pm$ 460 km zat de eerste dag er op, hoegenaamd niet vermoeid, wel voldaan.

Met frisse moed de volgende dag weer op pad.

Het ging goed en met inachtname van de nodige rust-pauzen bereikten wij, via Bremen en Hamburg, de Duitse-Deense grens.

Vanaf de grens (Flensburg) naar Abenraa, waar wij die nacht zouden doorbrengen, was nog 35 km.

Door Denemarken

Het is opmerkelijk dat het altijd een iets spannend gevoel geeft op tijd te moeten rijden of om ergens persé te moeten zijn.

Dat was het geval met ons reisplan voor de volgende dag, dat ons door geheel Denemarken zou voeren, via Kolding, Aarhus, Aalborg naar Frederikshaven, vanwaar de overtocht zou plaats vinden naar Göteborg in Zweden.

Men zegt wel eens dat Denemarken veel overeenkomst met Nederland — vlak,

IJzerwerkersbaas C. v. Nes heeft in 1965 zijn vakantie benut om een autoreis naar Noorwegen te maken. Omdat men na verloop van jaren veel van de ervaringen en indrukken vergeet, kwam hij op de goede gedachte om van zijn vakantie-reizen zo maar voor zichzelf een reisverslag te maken. Een soort logboek dus.

Op ons verzoek heeft hij zijn logboek 1965 aan ons uitgeleend, omdat wij vonden, dat dit reisverslag uitstekend geschikt is voor plaatsing in de juli-augustus uitgave van ons blad. Het verhaal is er interessant genoeg voor en misschien brengt het u op een idee. Het zij om ook eens over Noorwegen als vakantie-doel te gaan piekeren, het zij om voor uzelf een logboek 1966 samen te stellen, verlicht met foto's, ansichtkaarten, entreebewijzen, suikerzakjes enz.

Mogelijk komen wij het dan ter leen vragen.

landbouw en veeteelt — maar naar onze smaak was dat helemaal niet het geval.

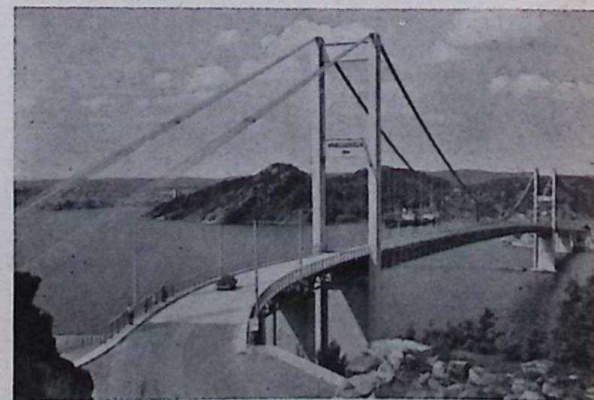
Raakpunten zijn er wel, maar het land heeft zo'n eigen karakter dat van overeenkomsten niet veel valt te bespeuren. De wegen zijn voortreffelijk en het is er niet bijzonder druk, wat er zeker toe heeft bijgedragen van deze tocht door Denemarken de beste herinneringen over te houden.

Oversteek

Achter in de middag om 5.30 uur hadden wij ons doel bereikt — Frederikshaven.

Zondag 30 mei — 8 uur in de morgen — op de boot voor de oversteek naar

De Varoddbrug te Kristiansand. Deze hangbrug is met zijn 618 m lengte de grootste van Noord-Europa.



Göteborg, wat ongeveer 4 uur zou duren. Het was voor ons een belevenis deze boottocht, vooral het laatste gedeelte wat ons tussen talloze eilandjes doorvoerde. Opmerkelijk was, dat op ieder eilandje, hoe klein ook, een vuurtoren stond.

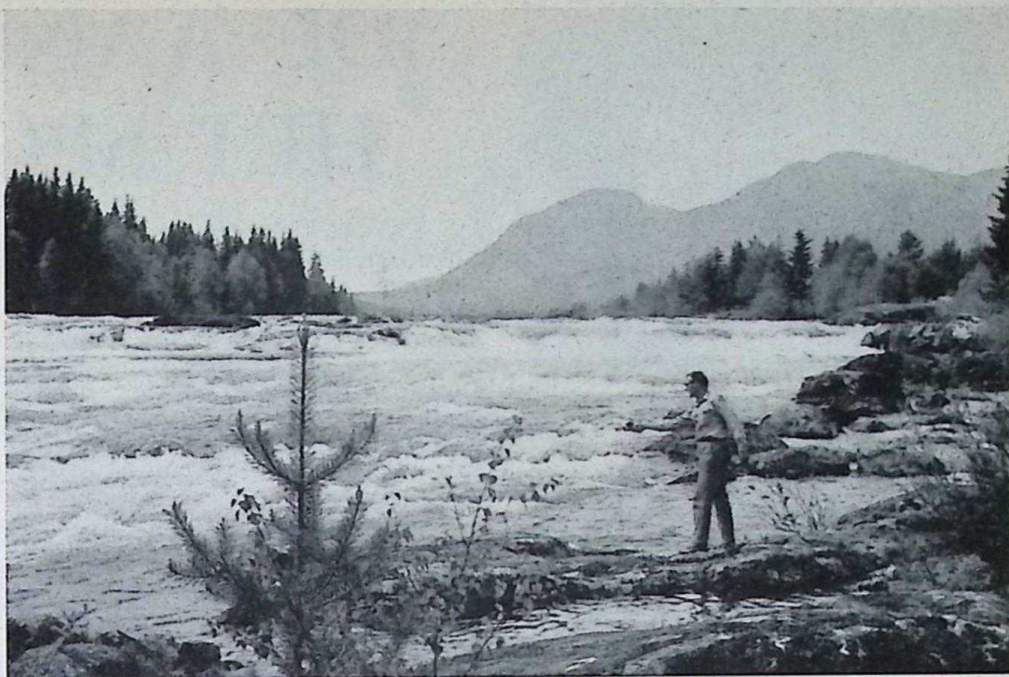
We waren nog maar net van de boot, toen een taxi ons op een haar na miste. We waren nog niet ingesteld op links verkeer! Het wende echter gauw en bij dit incident is het dan ook de verdere reis gebleven.

In Noorwegen

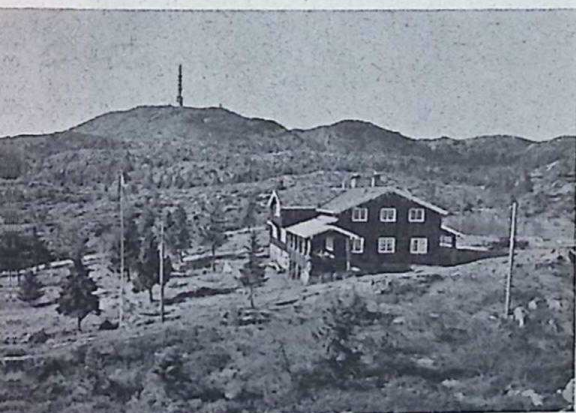
Na 200 km naderden wij de Zweeds-Noorse grens die over de Svinesund brug leidde, waar vanaf wij een prachtig uitzicht hadden; we vonden het nodig daar de volgende dag nog even terug te keren.

Het grensstadje Halden, wat juist haar 300-jarig bestaan vierde, was voor deze dag het doel.

Een avondwandeling sloot deze dag af. Op naar Oslo, was de opgave voor de



Noorwegen, land van ongerept natuurschoon.



In deze idyllisch gelegen Jeugdherberg te Kongsberg sliep eens een baas van Boele.

volgende dag. Geen grote afstand (130 km) maar in zekere zin wel opwindend. Steeds weer was het anders, we kwamen ogen te kort.

De provincies Ostland en Ostfold zijn vrij „vlak”, maar voor onze begrippen toch al bergachtig.

Oslo is een mooie stad waar in menig opzicht veel is te zien en te beleven. Moeilijk was het een keus te maken, te meer daar de tijd beperkt was.

Het beeldenpark heeft op ons de meeste indruk gemaakt, waarmee we echter al het andere niet te kort willen doen.

Na Oslo achter ons te hebben gelaten merkten wij al spoedig, dat het op de wegen stiller werd, wat ons ook meer in de gelegenheid stelde van het landschap te genieten en dat was niet gering.

De weg naar Gjøvik voerde ons aanvankelijk over een asfalt weg maar bij Eidsvoll was het afgelopen met het

goede wegdek en waren het nagenoeg uitsluitend verharde wegen.

Ten Noorden van Oslo zijn alleen de doorgaande wegen geasfalteerd.

Sneeuwballen

Na overnacht te hebben in Gjøvik ging de tocht in westelijke richting verder op Geilo aan, bekend als wintersport centrum.

Plotseling de uitroep van één onzer reisgenoten: „Opschieten, straks gaan we sneeuwballen”.

Inderdaad waren er nog enige sneeuwkoppen te zien, niet wetende dat wij ongeveer 1½ uur later in de sneeuw zouden lopen.

Natuurlijk even de auto uit om sneeuwballen te gooien.

In Nederland hadden wij de lente achter de rug, in Noorwegen in de dalen was het op dit moment volop lente en bij het passeren van een bergpas was slechts het aarzelend begin van de lente waar te nemen. Het was toen 3 juni 1965.

Via Kongsberg, welke stad wij na Geilo hebben aangedaan, koersten wij op Vrådal aan waar wij voor de nacht van 5 op 6 juni ons anker uitgooiden.

Dit is de tocht geweest van de haarspelbochten, die zo'n indruk op ons hebben gemaakt, dat één van onze vrienden 's nachts niet anders heeft gezien dan haarspeldbochten.

Wat in Noorwegen verrassend is, is de duur van de dag. Om 1 uur in de nacht is het schemer en de straatverlichting doet dan beslist vreemd aan.

In Vrådal zagen wij om 12 uur 's nachts de zon tegen de top van een berg schijnen.

Via Kristiansand weer naar Denemarken

De havenstad Arendal was ook bedoeld als rustpunt, maar daar is niets van terechtgekomen, om de eenvoudige reden dat wij bij de jeugdherberg geen gehoor kregen, wat ons deed besluiten om de 60 km naar Kristiansand er nog maar bij te pikken.

Dit leverde voor de volgende dag een „vrije dag” op, die we uiteraard goed hebben weten te benutten.

8 juni — de oversteek met de veerboot van Kristiansand naar Hirthals in Denemarken.

Gelukkig was het stil weer en zeeziek worden was er niet bij.

Waren wij op de heenreis langs de oostkant van Denemarken gereden, nu was de westkant aan de beurt.

Lemvig was het doel voor deze dag, alwaar wij bijzonder prettig werden ontvangen. Evenzo was dit het geval toen wij via Ringkøbing, Esbjerg, bij Tønder over de grens, te Hussen aankwamen.

Conclusie

Met deze op één na laatste overnachting naderen we aardig het eind van de vakantie die voor ons viereen een belevenis is geweest.

Het is tegenwoordig geen uitzondering als men zijn vakantie buiten de eigen landsgrenzen doorbrengt en de grootste belangstelling is dan gericht op de zuidelijke landen, maar de rust en de ruimte van Noorwegen zal men in het Zuiden nauwelijks aantreffen, zodat U mogelijk ook nog eens zegt:

„Van dat land wil ik ook wat zien”.



In eigen bedrijf werd een brug met afsluithek gemaakt.

Voordat we met U een papieren wandeling over het sportveld gaan maken, zullen we eerst Uw vraag beantwoorden, wanneer het complex in gebruik genomen zal worden. Daar bent U in eerste instantie natuurlijk benieuwd naar, maar helaas kunnen we u niet resoluut een datum voorschotelen.

Wat ons betreft is alles geregeld. We zijn er echter aan gewend geraakt om geduldig te leren wachten op ambtelijke toestemmingen en vergunningen. Het wachten is nu op de vergunning voor de bouw van een clubgebouw, waarvoor in december 1965 al een bouwaanvraag werd ingediend. Hoewel het voetbalveld er op het moment (10 juni) al keurig uitziet, kan er nog geen definitieve datum voor de opening vastgesteld worden.

Gaat u nu even met ons mee om met behulp van de plattegrond het terrein te bekijken. De ingang ligt bij de kruising de la Reystraat/Boezemstraat. Langs de speeltuin is een toegangsweg gemaakt, die een kleine strook van de speeltuin opgeëist heeft. Aan het eind van dit ruim 90 m lange pad van stelconplaten ligt een vliet. Deze hindernis werd met een in eigen bedrijf vervaardigde brug met afsluithek overwonnen en na het passeren van deze brug staan we op een tegelvlakte van 40 bij 85 m die gebruikt kan worden voor volleybal en basketbal. De lijnen staan er nog niet op, maar dat komt nog wel. Halverweg de tegelvlakte

DE AANLEG VAN HET SPORTVELD

aan uw rechterhand ziet u . . . niets, daar komt het clubgebouw. De plattegrond ligt hier, totdat de vergunning er is. Dit gebouwtje zal kleedlokalen, toiletten, douches en een kantine gaan bevatten. Dan komt het voetbalveld. Het veld voldoet aan de hoogste eisen, die de K.N.V.B. stelt, zodat er bij wijze van spreken ook ere-divisie-wedstrijden op gespeeld kunnen worden.

Misschien komt het nog eens zo ver als Boele het betaalde voetbal binnentreedt. De afmetingen van het veld zijn 105 bij 68 m. Aan alle vier zijden is een uitloop van 6 m en dat geheel is afgezet met een geplastificeerd hekwerk. Achter de beide doelen zijn hoge ballenvangers geplaatst. De grasmat, die er op 't ogenblik prachtig bij ligt is niet ingezaaid, maar is in zoden gelegd. Deze methode is veel kostbaarder, maar heeft wel overwegende voordelen.

In de eerste plaats gaat het veel sneller en in de tweede plaats wordt de mat beter. Een ieder, die bij zijn huis een tuintje met gazon heeft, weet hoeveel kunst het vereist om een goeie grasmat in te zaaien en . . . een goeie mat zonder allerlei onkruid te behouden.

De graszoden kwamen helemaal uit Egmond in Noord-Holland omdat daar grond aangetroffen wordt, waarop beste grasmatjes gemaakt worden. Op 't ogenblik huizen er onder de mat nogal wat mollen maar de uitvoerder van fa. Kleinjan heeft al heel wat mollen gemeld. Hij is een pikeur in mollen vangen.

Achter het voetbalveld bevindt zich een modern halfverhard oefenveld van 70 bij 35 m dat onder alle weersomstandigheden te gebruiken is. Als te zijner tijd blijkt, dat men op dit veld verlichting niet kan ontberen, dan kan ook daarin voorzien worden, want aan beide korte zijden



„We maken eerst een gootje”, zei de kabellegger.

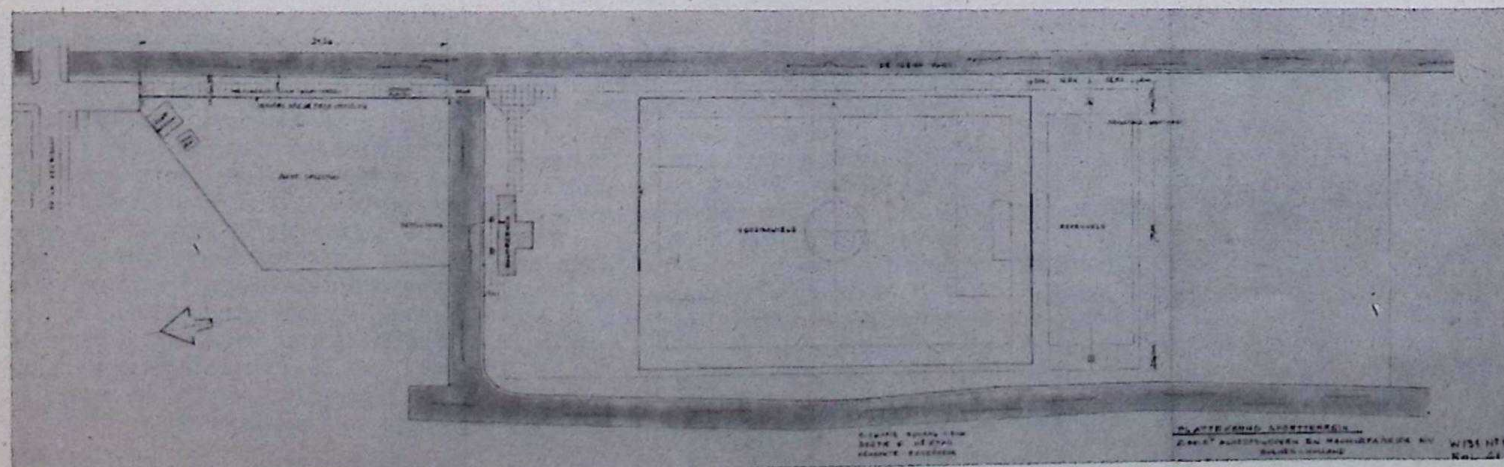


„'t Is nog maar een zoodje”, zei de zodenlegger.

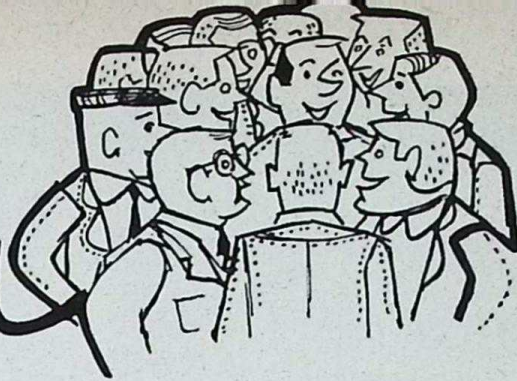


„We doen het in ons blootje”, zei de tegellegger.

Plattegrond.



Ondernemingsraad



Verslag van de Ondernemingsraadvergadering op 15 juni '66

Het was de eerste vergadering van de Ondernemingsraad in haar nieuwe samenstelling en dit ging uiteraard gepaard met afscheids- en welkomstwoorden, die uitgesproken werden door voorzitter Joh. Boele en secr. P. Tuk. De scheidenden, de heren C. M. Blok, M. W. Sparreboom en W. Gerritsen, kregen bovendien van de secretaris een attentie aangeboden in de vorm van sigaren, sigaretten of boekenbon, al naar gelang men roker of niet-roker was. De heer B. Bouman kon zijn laatste vergadering niet meemaken en had hiervan schriftelijk bericht gezonden.

De nieuwe leden M. Smalheer, H. Zanting en J. v. 't Zelfde werden door de voorzitter geïnstalleerd. Afwezig waren de nieuwe leden A. Moerkerken en W. Verhoeven, eerstgenoemde wegens ziekte.

Notulen vorige vergadering. Deze werden behoudens enkele kleine details onveranderd vastgesteld. Daar de heer H. Bree-man het begin van de vergadering bijwoonde om zonodig vragen naar aanleiding van de notulen te beantwoorden, werden de volgende punten nog te berde gebracht:

- maatregelen werden verzocht om waar mogelijk de dok-weg vrij van hindernissen te houden;
- meer aandacht werd gevraagd voor de afscherming van mangaten;
- gevraagd werd om bijplaatsing van warmtekransen in de wasgelegenheid onder de helling, eventueel de andere was-plaatsen;
- het vervoer van en naar dok zou wellicht voor verbetering vatbaar zijn.

Alle vorenstaande punten zullen onderzocht worden.

Samenstelling kleine commissie. Op voordracht van de Raad werd de kleine commissie als volgt samengesteld: M. Hollander, H. Dokter, A. C. Dekker, P. Tuk en B. L. de Weerd. Door de benoeming van de heer De Weerd is er nu ook voor de beampten de mogelijkheid zich tot de kleine commissie te wenden.

Secretariaat van de O. R. De heer Tuk werd met alg. stemmen herbenoemd tot secretaris en de heer M. Hollander werd als plaatsvervangend secr. benoemd.

Vakature Sociaal Voorzieningsfonds. Voorzitter bedankte de heer W. Gerritsen voor al het werk dat hij in deze commissie op zeer goede wijze heeft verricht. In zijn plaats werd de heer A. Ouwens bereid gevonden deze taak over te nemen. De andere bestuursleden blijven de heren T. W. deRuyter, J. Bosman en H. Rolloos.

Verhoging premie Ziektewet. De heer M. v. Zuilekom lichtte de Raad in over de noodzakelijkheid om tot premieverhoging over te gaan. Wij verwijzen hiervoor naar pagina 16, waar een mededeling hierover van het afdelingskasbestuur opgenomen is.

Naar aanleiding van de besprekingen kwam ook de kwestie aan de orde of het geen aanbeveling zou verdienen om een vaste regeling te ontwerpen voor het beëindigen van het dienstverband van degenen die 65 jaar geworden zijn, b.v. een jaar na het bereiken van die leeftijd. Dit zal in overweging genomen worden.

Algemene Premiespaarwet. Dit onderwerp vergde uitgebreide besprekingen, waarbij alle mogelijkheden van het bedrijfssparen onder de loop werden genomen. Wegens de vele mogelijkheden in dit opzicht werden voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen. Het bedrijf is bereid hieraan volle medewerking te verlenen. In het volgende Boele-Nieuws zal een apart artikel aan dit onderwerp worden gewijd.

Harmonisatie arbeidsvoorwaarden maandloners-uurloners. Besloten werd om allereerst na te gaan welke verschillen er tussen beide groepen bestaan, waarna een commissie benoemd zal worden om dit onderwerp nader uit te werken en met de Raad te bespreken.

Verbetering bedrijfsklimaat. Daar dit onderwerp nauw samenhangt met het voorgaande werden hierover de beraadslagingen uitgesteld tot de volgende vergadering.

Mededelingen van de voorzitter.

- Met ingang van 1 februari 1967 zal een nieuwe bedrijfsarts bij ons in dienst treden. Het is dr. Meertens, op 't moment werkzaam op een eiland in Brits-Indië. Hij zal eerst een cursus gaan volgen, die moet leiden tot erkenning als bedrijfsarts. Tot zolang zal dr. Meyer nog hoofd van de Bedrijfsgeneeskundige Dienst blijven
- Het bedrijf heeft het huurrecht weten te bemachtigen van een aantal Eurowoningen. Zie hiervoor elders in dit blad.
- Pogingen worden in het werk gesteld een nieuwe groep Antillianen te werven. De heer Hommel is hiervoor inmiddels naar de West vertrokken.
- Per 1 juli wordt de nieuwe loonregeling van kracht. Elke werknemer zal een mededeling bij het loon ontvangen.

Rondvraag. Voor de volgende punten werd de aandacht gevraagd:

- Onderzocht zal worden of er een mogelijkheid is om afschermingen te maken bij het gritstralen. Indien mogelijk zal dit werk buiten de normale werkuren gebeuren.
- Waar eerder gesproken werd over de bescherming van mangaten, zou hetzelfde gelden voor bescherming bij trappen.

Nadat de heer Gerritsen namens de scheidende Raadsleden de Ondernemingsraad had bedankt voor de prettige sfeer en samenwerking, onder toevoeging van zijn beste wensen voor de vakantie, sloot de voorzitter de vergadering.

is een fundatie gemaakt, waarop eventueel een lichtmast geplaatst kan worden. Onze papieren wandeling is hiermede voltooid. Als die vergunning niet te lang uitblijft, dan zullen we dit seizoen nog wel gebruik van dit fijne sportveld kunnen maken. Hoe dan ook, nu reeds willen

we uw aandacht vestigen op het volgende: De totstandkoming van dit sportveld heeft heel veel gekost. Dit geld is uitsluitend besteed ten bate van ons personeel. Wij doen nu al een beroep op de toekomstige gebruikers: toont, dat u het waard bent. U zult de accommodatie

moeten gaan gebruiken, alsof het van uzelf is.

Zonder deze instelling is het best mogelijk om binnen afzienbare tijd van het geheel een smerige troep te maken. Wij vertrouwen er op, dat onze sportmensen alles in keurige staat zullen houden.



Harry v. d. Mooren heeft zijn eigen werkstuk gevonden onder de duizenden, die ter beoordeling lagen. V.l.n.r. D. J. Bijl, C. M. Huizinga, A. Kooiman, H. A. v. d. Mooren en A. Heyboer.



De heer J. Rolloos van de Stichting Bemetal en leermeester/opmeter J. E. v. Hecke laten de scheepsbouwers zien, hoe akelig nauwkeurig de haaksheld nagekeken wordt.

Leerschool bezocht opmeetcentrum

Woensdagochtend 8 juni vertrokken om ± 7.45 uur 58 leerlingen van onze leerscholen voor een excursie. Tot het gezelschap behoorden verder: de heer P. Tuk, secretaris van de ondernemingsraad, de heer J. Mastenbroek, leraar Centrumschool te Rotterdam en de leermeesters J. H. Bode, J. de Ruyter, A. v. d. Stel en S. de Vogel.

Doel van de excursie was „Het Opmeetcentrum” van de Stichting Bemetal in Den Haag. Hier worden door enkele honderden deskundigen, waaronder deze keer onze leermeesters F. E. Laffeber en J. E. van Hecke, de examenwerkstukken uit geheel Nederland beoordeeld.

Via de Van Brienenoordbrug reed de bus door Rotterdam rechtstreeks naar Den Haag. Aangezien het nog al vroeg was om direct naar het Opmeetcentrum

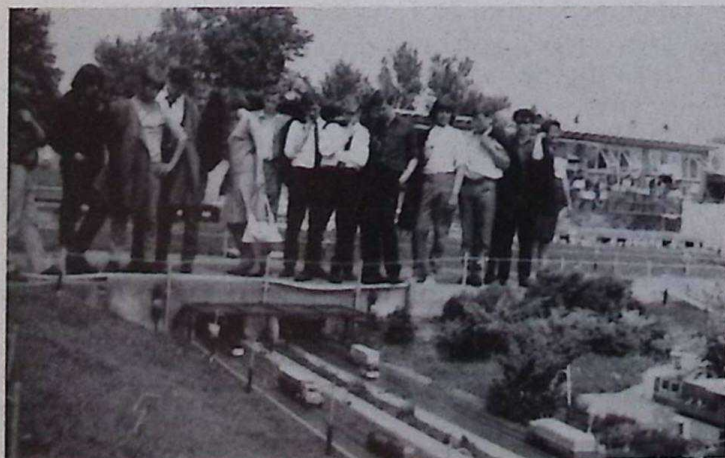
te gaan, werd Scheveningen nog even aangedaan. We kwamen vrij vroeg, ± 9.15 , bij de Houtrusthallen aan. Onmiddellijk ging een ieder op pad om de grote aantallen werkstukken te bekijken. Dat daarbij de interesse vooral gericht was op het eigen beroep behoeft geen betoog. Na twee uren waren de meeste jongens wel uitgekeken. Vandaar dat men er veel voor voelde om eerder te vertrekken dan afgesproken was en naar het strand te gaan. Daartoe liet reis-leider J. H. Bode de speaker verzoeken om te 11.30 uur bij de bus aanwezig te zijn, hoewel de afgesproken vertrektijd 12.30 uur was. Ondanks deze improvisatie waren er toch 50 jongens aanwezig. Om deze knapen niet langer te laten wachten vertrok de bus alvast naar Scheveningen. Twee leermeesters bleven

achter om de andere acht jongens op te wachten die dus niet te laat waren, maar de boodschap niet hadden gehoord. Om 12.30 uur precies werden de ontbrekende mensen eveneens naar Scheveningen gebracht, waarna het gehele gezelschap naar Madurodam vertrok. In Madurodam stond de koffietafel gereed. Aangezien het inmiddels 13.00 uur was geworden, waren de belegde broodjes in een mum van tijd verdwenen.

Daarna kreeg ieder gelegenheid om tot ± 15.30 uur in het wonderlijke stadje Madurodam rond te dwalen.

Na een voorspoedige terugreis arriveerde het gezelschap omstreeks 17.00 uur te Bolnes. Dat deze excursie volkomen geslaagd genoemd mag worden was niet alleen te danken aan het mooie weer, maar vooral ook omdat de jongens zelf voor het welzijn gezorgd hebben.

Vol bewondering voor een ander soort vakmanschap. De autosnelweg in Madurodam.



„Zit er een steen in je krentenbol?“, vroeg Jan v. Steenberghe lachend aan Henk Simonis tijdens de koffietafel.



Woningen in Slikkerveer-West

Slikkerveer is de laatste jaren uit haar voegen gegroeid. Zo drastisch is de uitbreiding in zijn werk gegaan, dat het dorp nu als het ware tegen het Doncksche Bos aanleunt. Het nieuwe dorpsgedeelte noemen wij nu heel grootsteds Slikkerveer-West en willen we ons nog iets voorname uitdrukken dan zeggen we de Componistenbuurt. De straten hebben hun namen ontleend aan grote componisten, die de muziekwereld in de loop der eeuwen heeft opgeleverd.

Het is in deze componistenbuurt, dat ons bedrijf er na langdurige onderhandelingen in geslaagd is het huurrecht te verkrijgen van 70 etagewoningen en 10 garages. U zult zich misschien nog herinneren, dat in het jaaroverzicht 1965 (Boele Nieuws mei '66) gezegd werd, dat aan huisvesting de nodige zorg en geld zouden worden besteed om zoveel mogelijk aan de vraag naar woonruimte te kunnen voldoen. Welnu, het slagen van de pogingen om dit project van 70 woningen naar ons toe te trekken, is een be-

langrijke stap om inhoud te geven aan wat in het jaaroverzicht werd beloofd. De huizen liggen heel aantrekkelijk in het splinternieuwe gedeelte van Slikkerveer, vlakbij het winkelcentrum Dillenburgplein en in de onmiddellijke nabijheid van scholen en kerken. De woningen zijn gelijk aan de Eurowoningen aan de Pieter de Hoochstraat en Burg. de Zeeuwstraat te Ridderkerk. Deze woningen hebben we indertijd ook via ons personeelsblad bij u geïntroduceerd en het leek ons een goed idee om daar eens bij een willekeurige bewoner binnen te stappen om te vragen hoe het daar bevalt.

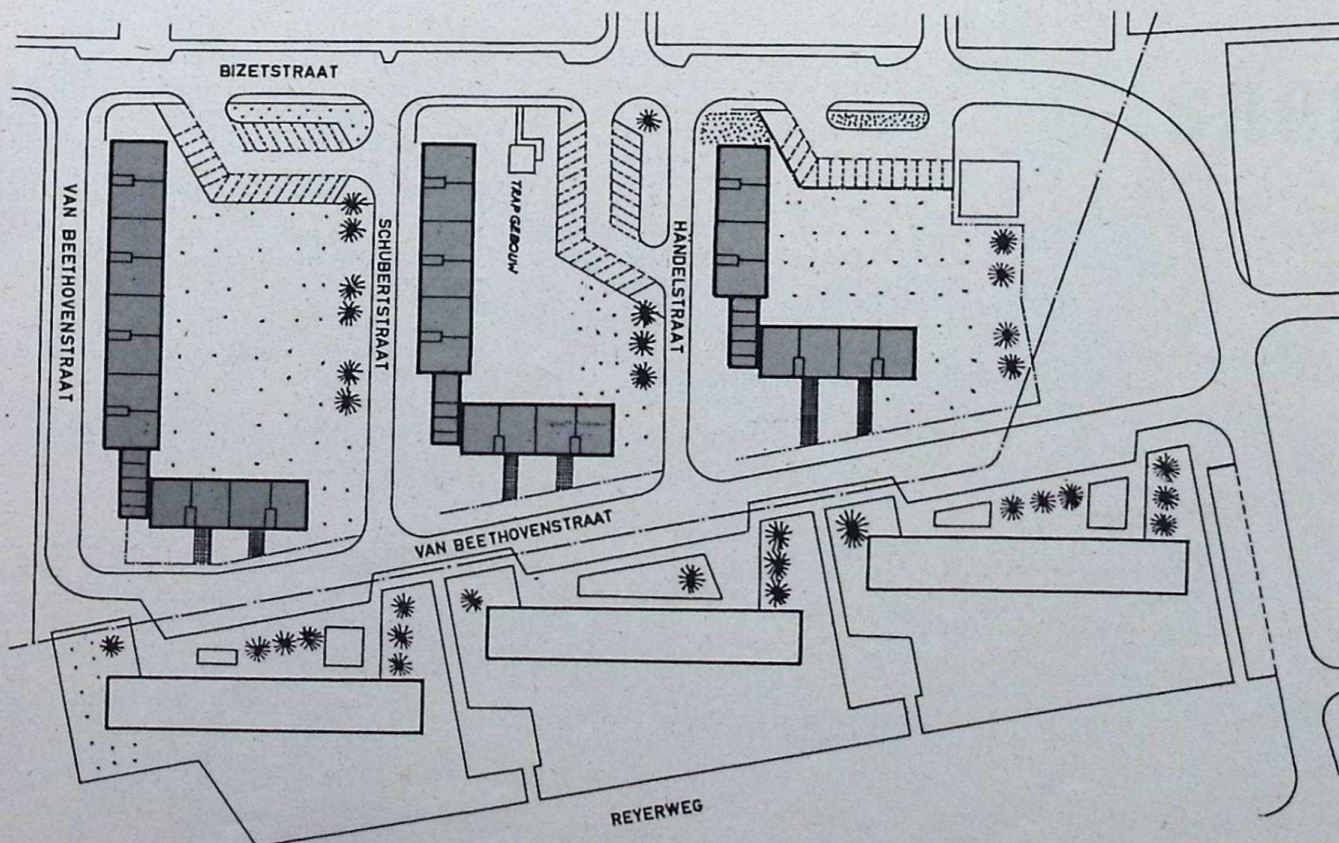
De keus viel op onze draaier T. van Wingerden, die met vrouw, kind en hond indertijd de Bolnesser De Wetstraat verruilde voor de Ridderkerkse Burg. de Zeeuwstraat. Op onze vraag hoe de huizen bevallen, kwam een zeer positief antwoord: uitstekend! In het begin is er wat getob geweest met de centrale verwarming waar iets niet aan deugde,



Hier is het.



In de Euro-keuken van het gezin v. Wingerden.



maar dat is verholpen. Er is een grote woonkamer van 24 m², 3 slaapkamers, keuken, gang, hal, bergruimte, W.C. en douchecel.

Het gezin Van Wingerden woont gelijkvloers en om onze inlichtingen compleet te krijgen zouden we eigenlijk ook het oordeel moeten kennen van een bewoner van boven. In die behoefte werd prompt voorzien want, na het afscheid, schreeuwde een bekende stem van boven naar beneden: „Heb jij wel een bewijs van Nederlanderschap?”

Dat was A. P. van Es, voorman bij de machinale branders. Ook daar bleek ingenomenheid met de behuizing, want de reactie „k wou, dat ik er al twintig jaar eerder gezeten had” liegt er niet om. Nu heeft het gezin Van Es daar ook wel een buitengewoon mooi uitzicht. Dat werkt er natuurlijk ook aan mee.

Belangstellenden kunnen zich bij afdeling personeelszaken vervoegen voor verdere inlichtingen. U moet echter wel bedenken dat, als u van woning wilt veranderen, u een huis achter moet laten waarover Boele beschikken kan.

Hieronder geven we u een opsomming

van de huurprijzen. De kosten van centrale verwarming zijn hierin verwerkt met uitzondering van het brandstofverbruik. Water, glasverzekering en portiekverlichting zijn ook inbegrepen. Zoals u hieronder kunt zien veranderen de huurprijzen jaarlijks tot aan 1971. Dan eerst gaat u de volle huurprijs betalen.

1967	27.70	per week
1968	29.40	„ „
1969	31.15	„ „
1970	32.90	„ „
1971	34.60	„ „

Geslaagd

De heer C. Noordegraaf is geslaagd voor het PBNA-diploma „Scheepstekenaar”. De heer B. Terlouw is geslaagd voor het L.O.I.-diploma „Begrotingscalculator”. De heer L. J. C. van Rietschoten is geslaagd voor het PBNA-diploma „Toegepaste bedrijfsorganisatie”.

Afdelingskas ziektewet

De voorlopige resultaten over het jaar 1965 zijn voor de afdelingskas zeer ongunstig. De geraamde premie van 5 % bleek niet voldoende te zijn om de gestegen ziektekosten te dekken.

Bovendien is ook het aantal ziektegevallen in de eerste maanden van 1966 zeer hoog geweest. Dit heeft tot gevolg gehad dat de reserve bijna in zijn geheel moest worden aangesproken.

Volgens de wettelijke voorschriften moet de reserve 1/6 deel bedragen van de totale ziektekosten over 2 jaar.

Het bestuur van de afdelingskas heeft zich derhalve genoodzaakt gezien een verzoek in te dienen bij de bedrijfsvereniging om de premie met 2 % te verhogen. Dit verzoek is inmiddels ingewilligd.

Daar de werkgever 3/4 van de kosten draagt en de werknemer 1/4, wordt de in te houden premie met ingang van 27 juni 1966 met 1/2 % verhoogd.

De totale premie wordt 7 %, waarvan de werkgeversbijdrage 5 1/4 % en de werknemersbijdrage 1 3/4 % bedraagt.

*Het bestuur van de
Afdelingskas*

Personalia

Jubilea:

40 JAAR:

11-9 A. Plaisier, bankwerker.

25 JAAR:

- 2-7 C. Goudriaan, autogeen- en el. lasser.
- 7-7 J. Munter, tariefcalculator-werkvoorbereider.
- 17-7 G. Stehouwer, kraandrijver
- 20-8 L. Kwak, baas onderhoudsbankwerkers.
- 21-8 C. van Galen, elektrisch lasser.
- 8-9 C. van Es, metaal draaier.

In dienst getreden zijn:

- 25-5 F. Leal Plaza, elektrisch lasser.
- 31-5 J. Vazquez Bua, brander.

- 6-6 J. Prieto Sanchez, aanhouder.
- J. Moreno Perez, elektrisch lasser.
- A. Peñalver Agudo, elektrisch lasser.
- A. Jara Caballero, koperslager.
- F. Navarro Diaz, koperslager.
- J. Colodras Rojas, koperslager.
- J. Garcia Sanchez, brander.
- F. Talaverón Alvarez, ijzerwerker.
- 8-6 H. J. Dekkers, elektrisch lasser.
- 9-6 J. M. Lopez Martinez, draaier.

Naar militaire dienst:

- 17-5 P. W. Blok, ijzerwerker.
- 3-6 A. Ritmeester, bankwerker.

Gepensioneerd:

- 27-5 A. van Essen, hellingbediende.
- 6-6 J. Molendijk, spuitser.

De dienst verlaten hebben:

- 13-5 F. H. Lutgens, brander.
- 17-5 L. B. de Snoo, brander.
- 20-5 M. van Brugge, koker hakker.

- 23-5 C. J. Noordzij, kraandrijver.
- 31-5 Mej. E. C. Keur, telefoniste.
- R. van der Weij, bedrijfsassistent.
- 8-6 B. Arrebola Sanchez, brander.
- 9-6 A. Rodriguez Fontcubierta.
- B. P. Sierra Torres, brander.

Gehuwd:

- 27-5 De heer A. van Drunen met mej. S. A. Munter.

Geboren:

- 20-4 Arie Leendert, zoon van de heer en mevrouw Mulders-van Deelen.
- 17-5 Hendrik Pieter, zoon van de heer en mevrouw Verschoor-van Campen.
- 17-5 Jan Boele, zoon van de heer en mevrouw Koster-Karst.
- 18-5 Teunis, zoon van de heer en mevrouw Lagendijk-van den Oever.
- 22-5 Marta Elena, dochter van de heer en mevrouw Lopez-San Andres.
- 30-5 Maria Klazina, dochter van de heer en mevrouw Klerk-Berger.