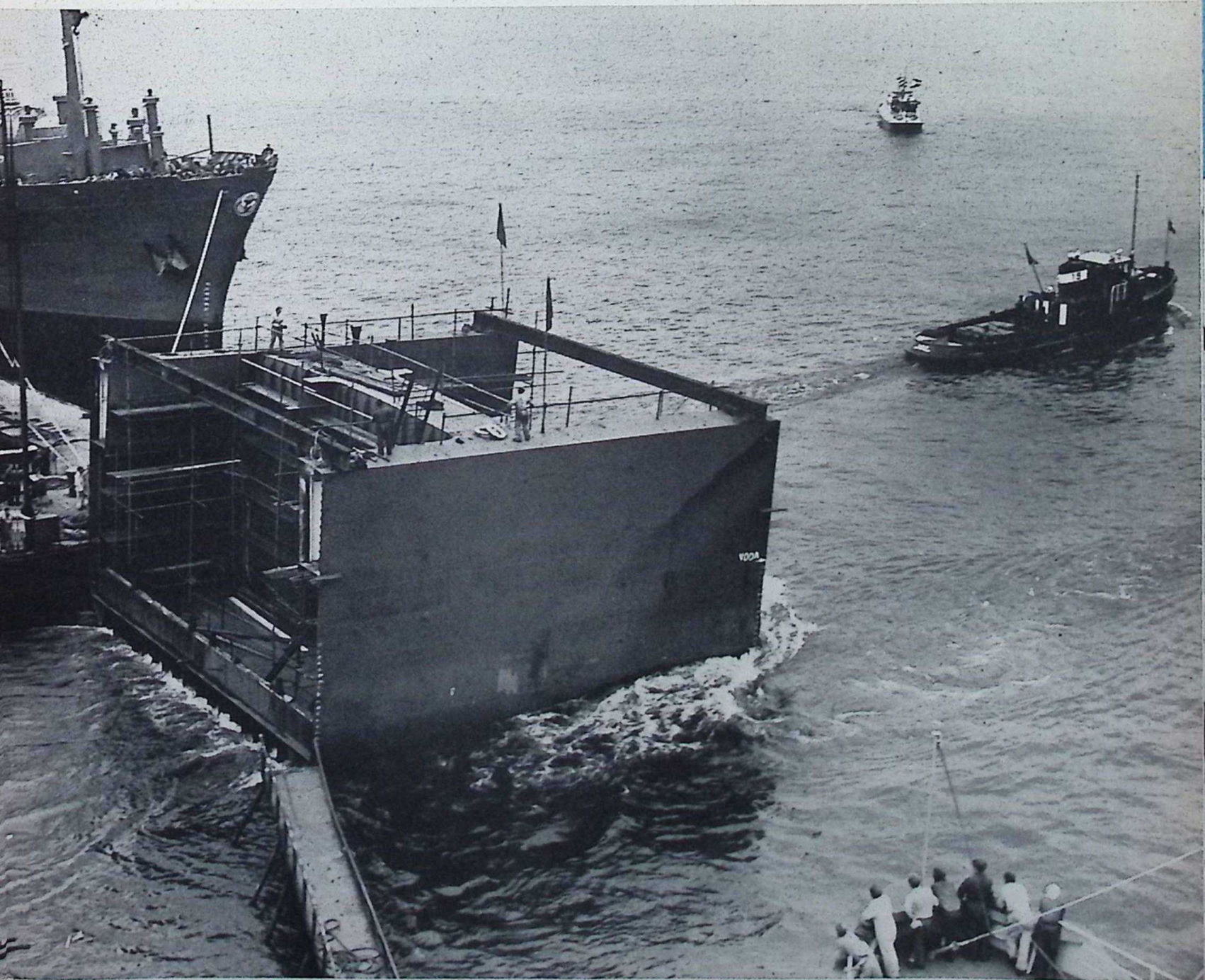


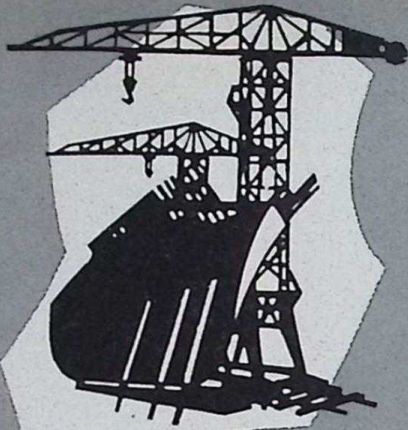
Boele-nieuws



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

SEPTEMBER 1970 No. 136





Boele-nieuws

Uitgave ten dienste van het personeel van

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

tel. Rotterdam 010—134862
tel. Ridderkerk 01804— 3422

REDACTIECOMMISSIE (alf.):

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

HOOFDREDACTEUR:

J. G. v. Beek — telefoon toestel 290.
Kopij inleveren voor de 15e van elke maand.

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

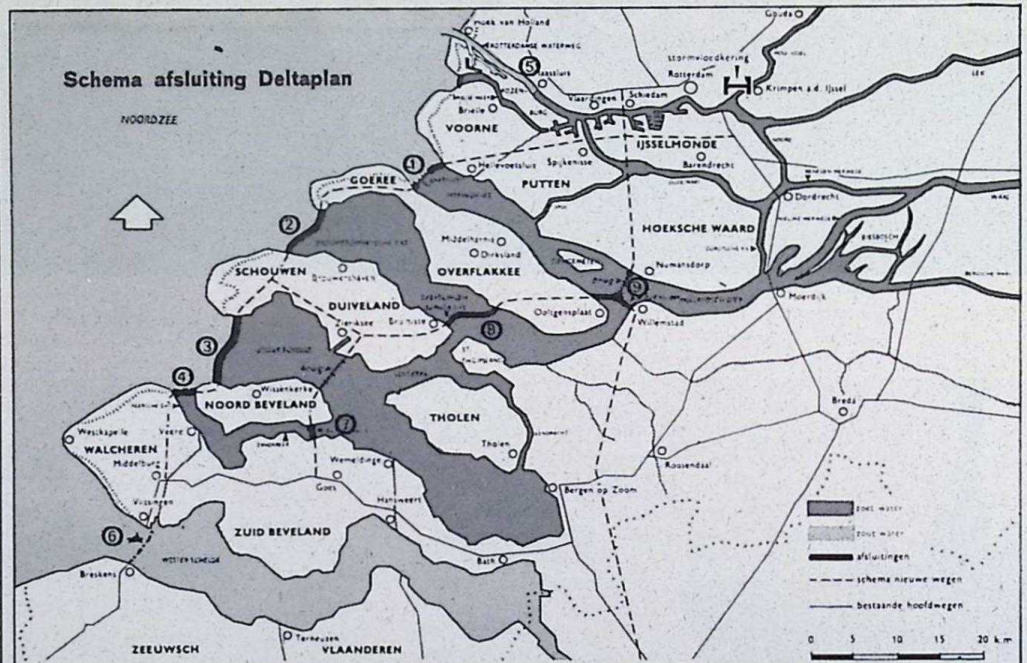
Het volgende nummer verschijnt
in de eerste week van oktober

BIJ DE VOORPLAAT:

op 28 juli vond de tewaterlating
plaats van de middensectie van de
„Beaveroak”.

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

Boele en de Deltawerken (1)



Nu de afsluiting van het Haringvliet praktisch een feit is geworden, is de tweede grote zeearm aan de beurt om afgedamd te worden: het **Brouwershavense gat**.

Evenals voor de Haringvlietdam leverden we ook voor deze fase ons aandeel. Misschien een bagatel gezien in het grote geheel van de machtige Deltawerken, maar voor ons belangrijk genoeg om er aandacht aan te besteden.

De Deltawerken hebben voor ons bedrijf ook heel andere en wel zeer nadelige aspecten, die we in een volgend artikel nader zullen toelichten. We zullen het dan tevens hebben over de voor- en nadelen van de afsluiting van de zeegaten in het algemeen. Vandaag beperken we ons tot het aandeel, dat wij leverden tot de afsluiting van het Brouwershavense gat. In de lasloods werden daarvoor 2 balansen, in de machinefabriek 20 duolieren gemaakt.

Voordat we met elkaar nagaan, waarvoor deze produkten dienen, allereerst een blik op de kaart van de Deltawerken, die ons kan helpen bij het bezien van de stand van zaken op dit moment.

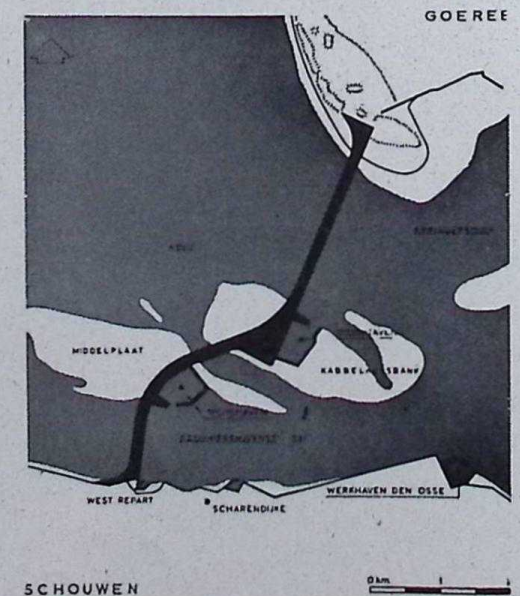
Het Deltaproject staat bekend als een 25-jarenplan, enorm groot van opzet. Als start moet beschouwd worden het ongedaan maken van de enorme ravage, die de overstromingsramp van 1953 veroorzaakte. Het eindpunt komt te liggen in 1978.

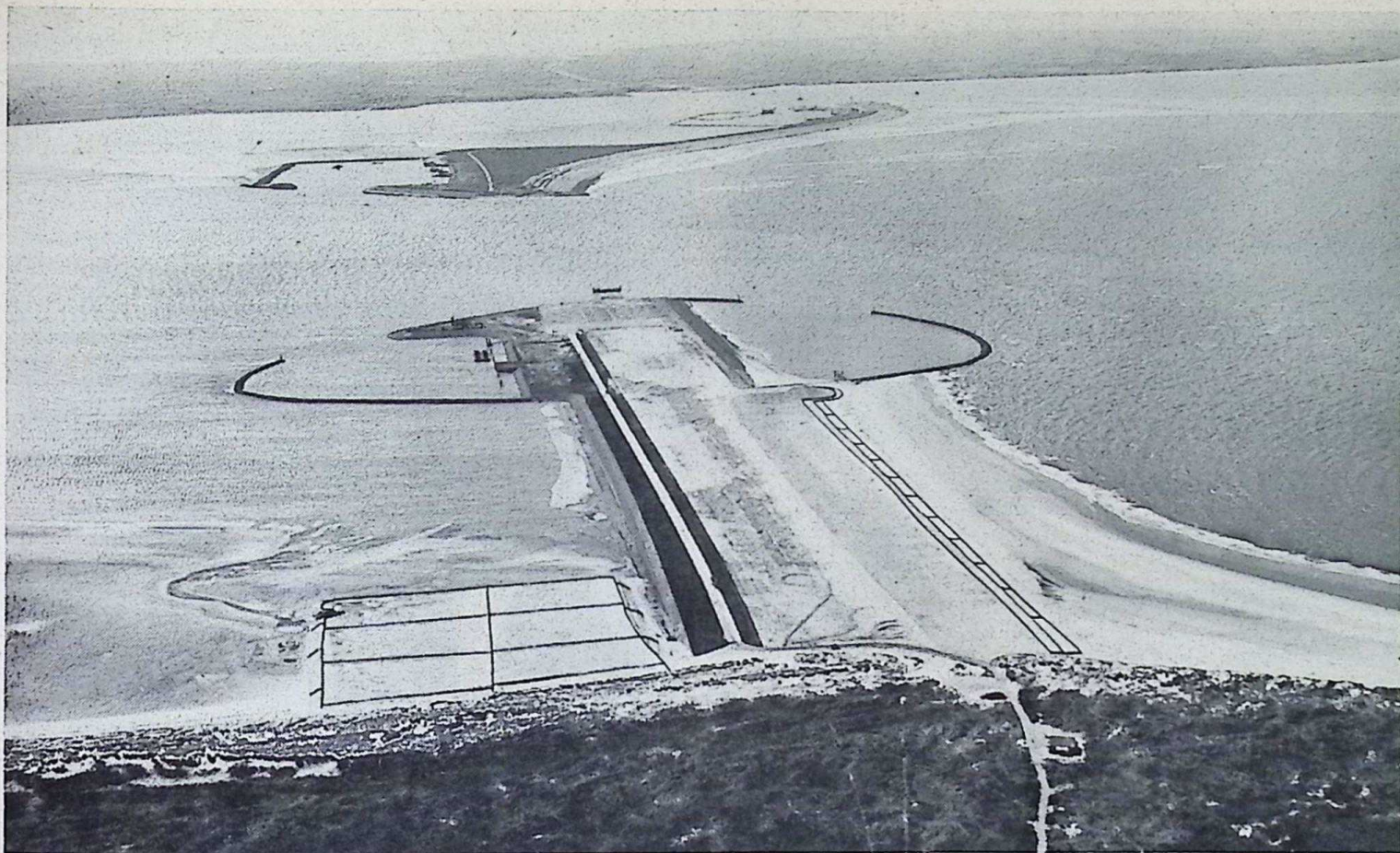
Wat is er inmiddels gedaan en wat moet nog gedaan worden?

We bepalen ons tot hoofdzaken: Dit zijn de hoofddammen, op het kaartje genummerd van 1 t/m 4:

- 1 = Dam in het Haringvliet wordt gesloten in 1970
- 2 = Dam in het Brouwershavense gat wordt gesloten in 1971/'72
- 3 = Dam in de Oosterschelde wordt gesloten in 1978
- 4 = Dam in het Veerse Gat is gesloten in 1961

Dit kaartje laat zien hoe de dam over de Middelpaai en Kabbelaarsbank zal lopen.





De nos, 5 en 6 op het kaartje, resp. de Nieuwe Waterweg en de Westerschelde, zijnde de zeetoegangswegen naar Rotterdam en Antwerpen, blijven open.

Om de hoofddammen te kunnen maken was een aantal nevendammen nodig, die U genummerd ziet onder 7, 8 en 9.

7 = Dam tussen Noord- en Zuid-Beveland

klaar in 1960

8 = Grevelingendam tussen Overflakkee en Schouwen-Duiveland

klaar in 1962

9 = Dam in Volkerak (Flakkee-Bra-brant)

klaar in 1970

De werkzaamheden voor het sluiten van het Brouwershavensegat in 1972 zijn in 1963 al begonnen. De dam wordt 6,2 km lang, terwijl de grootste te overwinnen diepte aan de zuidkant ca. 27 m. bedraagt en aan de noordkant ± 13 m. In het midden van het Brouwershavensegat liggen twee grote zandplaten n.l. de Middelplaat en de Kabbelaarsbank. In 1965 en 1966 werden de platen met elkaar verbonden en elke plaat kreeg een werkhaven. Er ontstond dus een Zuidelijk te sluiten geul en een Noordelijke.

Uit nauwkeurige onderzoeken is ge-

Eén balans is opgesteld. Links ziet u op een katrol de 10 cm dikke kabels, die straks aan de balansen bevestigd zullen worden.

bleken, dat de Zuidelijke geul het beste gesloten kan worden door middel van geleidelijke sluiting zoals eerder werd toegepast in de Grevelingen: een kabelbaan met automoteurs, die volgens een bepaald schema blokken in het water laten vallen.

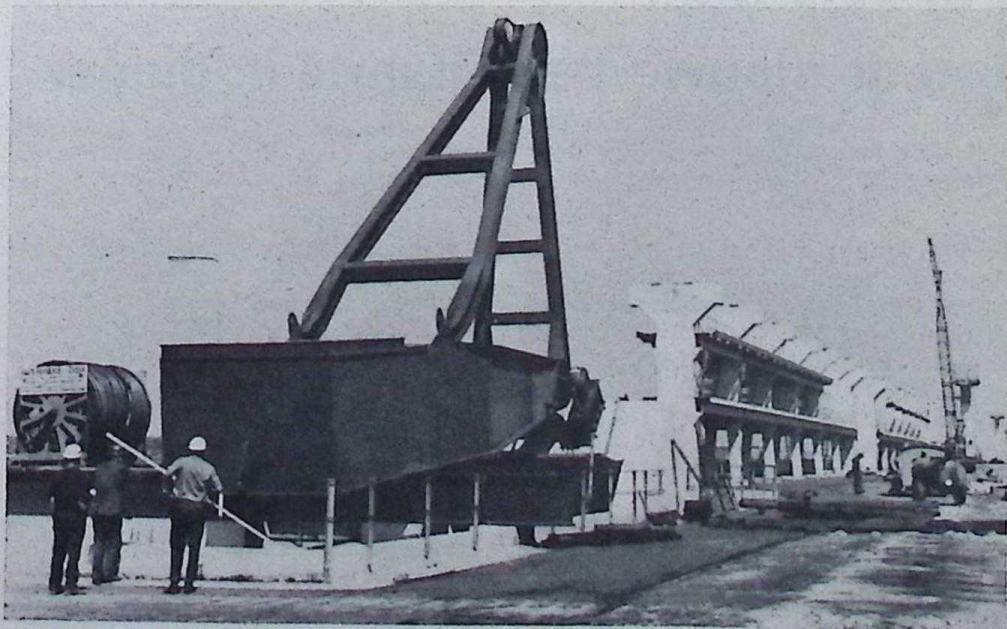
De noordelijke geul zal gesloten worden door middel van doorlaatcaissons, zoals in het Veerse Gat werd gedaan. Voor de zuidelijke sluiting maakten wij de balansen, met kabelverankeringen,

Deze luchtfoto van Bart Hofmeester laat u duidelijk de twee te sluiten gaten zien. Beneden is het gat dat met caissons afgesloten zal worden en waarvoor wij de duolleren maakten. Boven het gat dat met een kabelbaan gesloten zal worden, waarvoor wij de balansen maakten.

die straks de kabels van de kabelbaan gespannen moeten houden.

De foto hieronder geeft een duidelijk beeld van hoe de balansen opgesteld staan.

Links ziet U de katrol met de 10 cm. dikke kabels, die aan de balansen be-





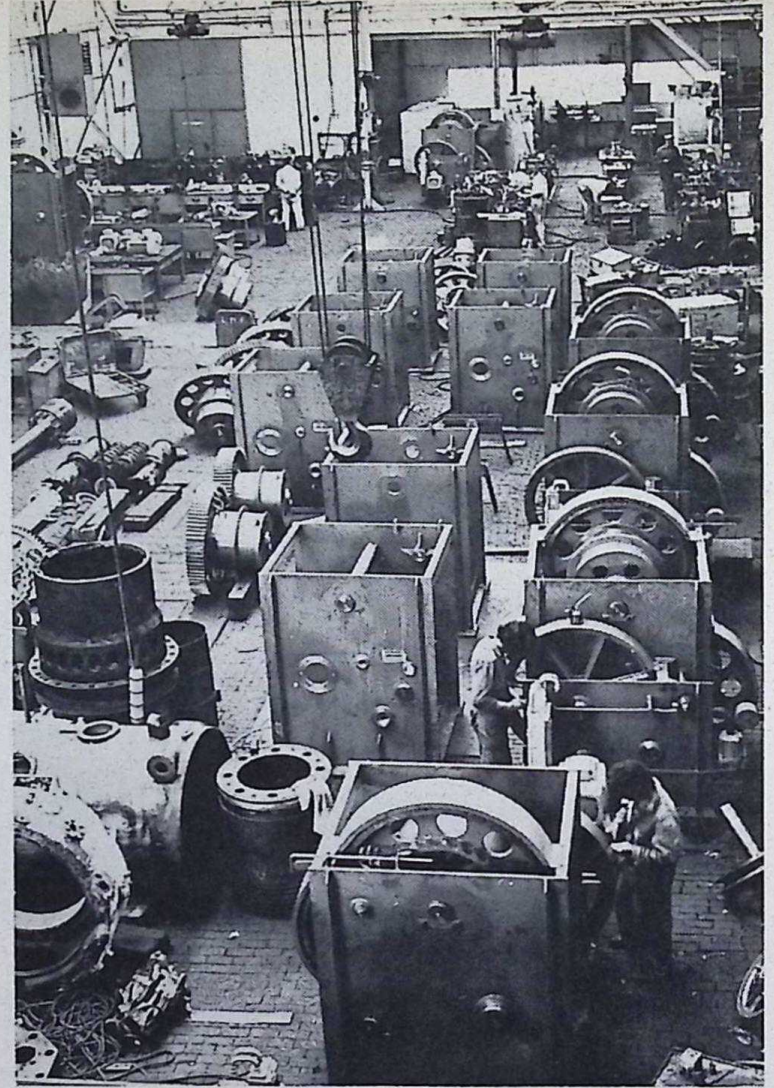
vestigd zullen worden. Het achterste gedeelte van deze balansen wordt gevuld met stukken ijzer en zakt dan in de put er onder. Dat is in principe het systeem om de kabels gespannen te houden. De balansen werden in de lasloods gemaakt, de mechanische gedeelten kwamen voor rekening van de machinefabriek.

De noordelijke geul zal, zoals gezegd, gesloten worden door middel van doorlaatcaissons. Als deze caissons geplaatst zijn, kan het water er nog doorstromen. Als het moment van sluiting aangebroken is, wacht men op dood tijd. Dan worden de schuiven van de caissons gelijktijdig gesloten en de dam is dicht.

De schuiven worden bediend door duolieren, waarvan onze machinefabriek er 20 maakte onder CO 9599.

▲ Dit zijn O. de Wit en C. de Haard (r.), die enkele dagen behulpzaam waren bij de montage van de balansen.

► Overzicht van de IJerenfabricage in de machinefabriek.



Per 1 oktober treedt nieuwe bedrijfsarts in dienst



Per 1 oktober a.s. zal de heer H. G. Keuls als bedrijfsarts bij ons in dienst treden. Hij zal zijn werkzaamheden beginnen in het gebouw, waarin tot voor kort de Technische Dienst was gehuisvest. Dit gebouw wordt op het ogenblik grondig verbouwd voor de Bedrijfs-geneeskundige Dienst. Ook de verbandkamer wordt begin oktober in dit gebouw ondergebracht.

De heer Keuls is Amsterdammer van geboorte, maar bracht het grootste gedeelte van zijn jeugd door in Curaçao. In Willemstad doorliep hij de Lagere School en een gedeelte van de mid-

delbare schoolopleiding. In 1949 verhuisde het gezin naar Venezuela, Caracas, en daar voltooide hij de H.B.S.-opleiding. In 1953 andermaal een emigratie, ditmaal naar Saragossa in Spanje. Hier begon de heer Keuls zijn medische studie, waarvoor hij in 1959 afstudeerde. Daarna weer terug naar Curaçao en in 1960 naar Nederland. Hier werd de studie voortgezet. In 1962 behaalde hij te Leiden het Nederlandse artsdiploma. Sinds die tijd is hij als arts in dienst geweest van de Koninklijke Marine, een post, die hij ook nu nog bekleedt.

Van 1962 tot 1965 werd hij als marine-arts uitgezonden naar de Nederlandse Antillen.

Hij volgde met succes de cursussen A en B voor Bedrijfs-geneeskunde en bezit dus volledige bevoegdheid voor bedrijfsarts.

Dokter Keuls, die momenteel 35 jaar oud is, is gehuwd en heeft als hobby muziek.

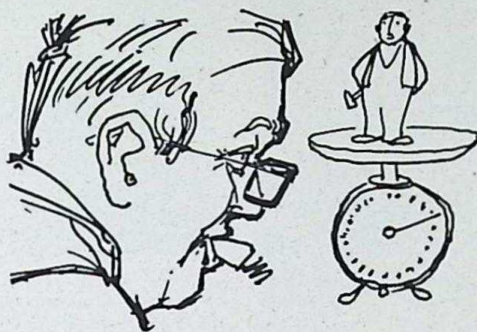
Binnenkort zal onze nieuwe bedrijfs-arts zijn woning te Hilversum vaarwel zeggen om dan intrek te nemen in een flat aan het Kloosplantsoen (no. 631) te Ridderkerk.

INFORMATIE OVER INTEGRATIE

Het tijdstip waarop we in ons bedrijf geen „uurloners” meer zullen kennen, nadert met rasse schreden. Vóór 11 oktober 1970, de datum waarop de eerste 4 wekelijkse periode zal aanvangen, moet nog heel veel gerekend en geregeld worden.

Begin augustus hebben onze bazen de nieuwe beoordelingsformulieren ontvangen en zijn ze weer aan het beoordelen geslagen. Een drukke en spannende periode voor deze groep functionarissen. Maar ze hebben zich er weer kranig doorheengeslagen en dat moet gezegd worden: het was nu in het algemeen wat minder moeilijk dan in maart van dit jaar. Toen moest alles van begin af aan opgezet worden, maar nu beschikte men over de formulieren met de proefbeoordelingsresultaten en had men dus vergelijkingsmateriaal. Maar u kunt zich wel voorstellen dat de bazen het met de zg. grensgevallen ook nu weer behoorlijk moeilijk hebben gehad. En om nu precies vast te stellen of een medewerker ten aanzien van de proefbeoordeling vooruitgegaan was, bleek waarlijk ook geen eenvoudige zaak.

Een drukke en spannende periode maakt ook de afdeling personeelszaken door. Deze moest de gegevens van alle beoordelingen verzamelen en overzichtelijk administreren, praktisch elke beoordeling moest met de coördinatiecommissie worden besproken. Over tal van beoordelingen werd nog eens overleg gepleegd met de beoordelaars. Als dan de eindbeoordeling tot stand gekomen is, moeten de beoordelingen weer door de bazen met de betrokkenen worden besproken, maar vóór het zover is, zal het wel eind september zijn. Want de beoordeelde medewerkers zullen dan ook graag willen weten, welk salaris (ja mensen, we spreken voortaan niet meer van lonen of uurlonen, want ieder krijgt immers vanaf 11 oktober een 4-weken-salaris) die eindbeoordeling hun zal opleveren. Hiertoe zijn salarisschalen opgesteld voor de salarisgroepen 1 t/m 6. Het kostte heel wat hoofdbreken deze zó samen te stellen dat ze een sluitend geheel vormen. We zullen proberen ze in het Boele-nieuws van begin oktober met toelichting af te drukken en U zult het dan ook wel met ons eens zijn dat het een goed stuk werk geworden is. Dan moesten deze salarisschalen met de Districtbestuurders van de Vakverenigingen worden besproken teneinde hierover overeenstemming te bereiken. Hiertoe werden besprekingen vastgesteld op 13 augustus en 20 augustus jl. Daarnaast is er nog overleg over de cijfers in de Integratiecommissie en last but not least worden de salarisschalen in de Ondernemings-



raadvergadering besproken. Eerst dan kan Personeelszaken met de cijfers gaan werken. De nog beschikbare tijd is krap, maar ze zijn op deze afdeling niet te benauwd om zo nodig een nachtje door te staan — o nee, in dit geval zitten — en zullen het dus wel op tijd klaren.

Voor het septembernummer van het Boele-Nieuws moeten we het hierbij laten — de redactiecommissie had slechts een halve pagina voor deze rubriek beschikbaar, maar rekent U er maar op, dat U in het oktobernummer ettelijke pagina's „Informatie over integratie” zult vinden. Tot dan!

PERSONEELS VERENIGING

Vastgestelde kontaktavonden najaar 1970

Vrijdag 13 november — Showprogramma — Bal na.

☆

Vrijdag 20 november — Showprogramma — Bal na.

☆

Vrijdag 2 oktober Bingo avond.

Vrijdag 18 december Kerst Bingo avond met bal na.

☆

5 december — Sint Nicolaas viering. Aanvang 13.30 uur.

Weer een groot aantal Bemetel-geslaagden

Op vrijdag 12 juni 's middags om half vijf leverde de laatste kandidaat voor de Bemetel-examens met een zucht van opluchting zijn werk in. De spanning was gebroken en nu was het wachten op de uitslag van het examen.

De commissie voor het „Booglassen” was het eerste klaar. Wij kregen bericht dat zes kandidaten volledig waren geslaagd. Het zijn J. Dam, J. J. Harreman, F. de Heer, L. J. Kouwenberg, M. Molina Garcia en C. Veenstra. Voor „Booglassen in edelgas” slaagde A. L. Dekker.

De commissie voor de Scheepsbouwvakken kwam als tweede met de uitslagen voor den dag. Acht kandidaten waren geslaagd voor „Metaalbewerken in de Scheepsbouw”.

Het zijn H. F. Buis, T. Diepenhorst, E. Hoogeveen, E. de Kruyff, J. F. Nootenboom, J. G. J. L. Steverink, L. Vos en G. de Vries. Voor „Sectiebouw” noteerden wij de geslaagden A. den Boer, K. Koster, H. v. Pelt, R. Veerman en G. P. Verbaas.

De commissie voor het „Machinebankwerken” sloot de rij met de prettige boodschap dat 17 van onze kandidaten geslaagd waren. Het zijn: A. Baas, P. Docter, C. van Es, E. C. Evers, A. den Hartog, J. Karsbergen, F. Kleinjan, B. Kooyman, C. C. Kortland, D. den Outer, D. C. Schaap, W. J. Vermaas, R. Verwaal, B. Verwey, A. de Visser, O. de Wit en J. Zonneveld Piek.

En toen wist de Commissie voor het Uit-

gebreed Bemetel-examen ons nog te vertellen dat de opgaven voor de Nederlandse taal, Rekenen en Meetkunde, Natuur- en Werktuigkunde en Technisch schetsen door 15 kandidaten goed waren opgelost. Wij kunnen U vertellen dat dit zijn J. C. Barendregt, H. F. Buis, T. Diepenhorst, E. Hoogeveen, L. Vos, G. de Vries, A. den Boer, G. P. Verbaas, P. Docter, C. v. Es, E. C. Evers, J. Karsbergen, F. Kleinjan, B. Kooyman en O. de Wit.

U ziet wel dat onze directie op vrijdag 23 oktober a.s. handen vol diploma's uit te reiken heeft. Een aantrekkelijk programma als omlijsting wordt de geslaagden en hun ouders geboden. Maar daarover later meer.

☆

NOG MEER GESLAAGDEN

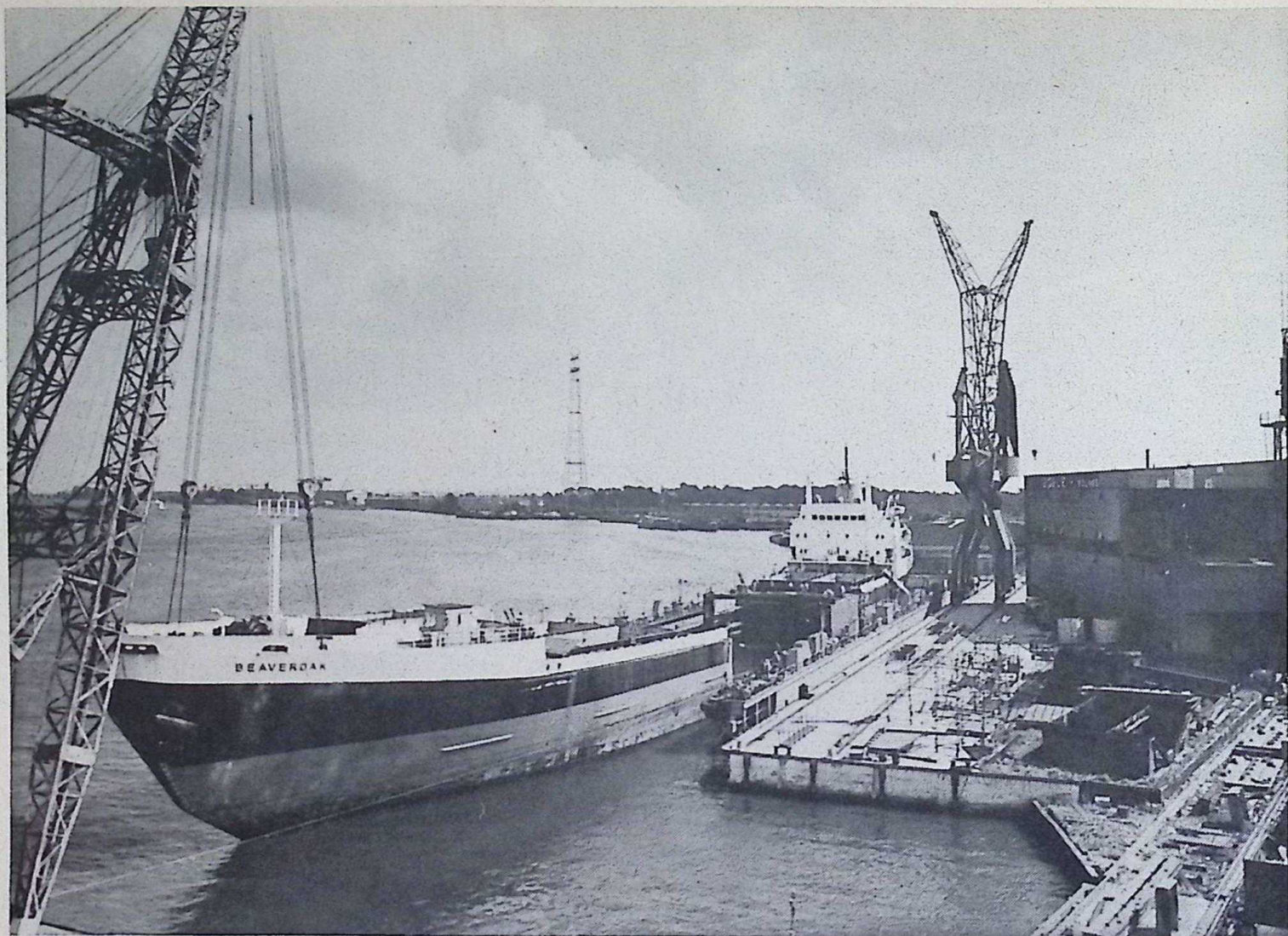
Drie van onze lasser namen deel aan de examens van het Nederlands Instituut voor Lastechniek.

Voor het gronddiploma elektr. lassen slaagde de heer B. Pineiro Oubina.

Voor het gronddiploma autog. lassen slaagde de heer C. v. 't Woudt.

Voor het vakdiploma pijplassen slaagde de heer E. R. Leiwakabessy.

Van harte gefeliciteerd.



DE 50ste VERLENGING IN WOORD EN BEELD

Onze 50ste verlenging van een zeeschip, het m.s. „Beaveroak”, is een heel bijzondere. Naast de gebruikelijke verlengingsoperatie kregen we tot taak om het schip zodanig te verbouwen, dat de containercapaciteit aanzienlijk groter wordt.

In de oorspronkelijke staat kon het schip in totaal 134 containers van 6 m. (in 4 rijen) vervoeren, namelijk 84 in de ruimen en 50 op dek. Na de verbouwing zal de containercapaciteit 322 stuks (in 5 rijen) bedragen, t.w. 202 in de ruimen en 120 op dek. Dat betekent dus een vermeerdering van 188 containers.

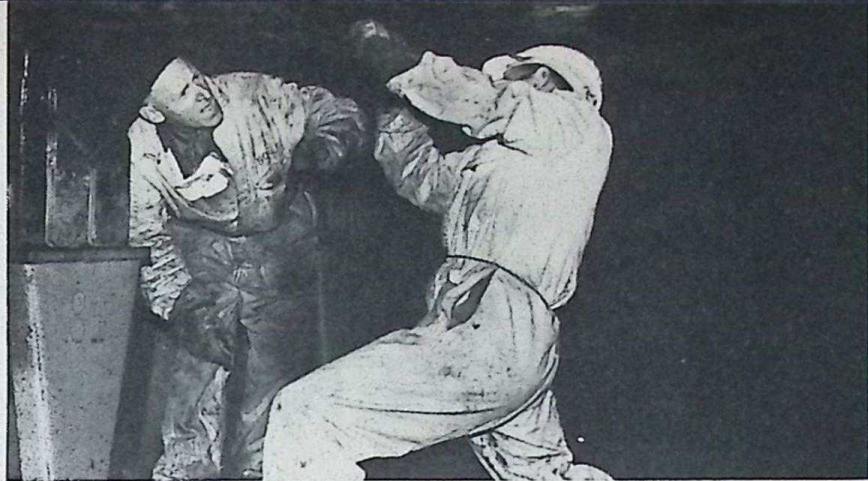
Om dit mogelijk te maken moest het inwendige van de „Beaveroak” drastisch veranderen. De opstelling in 5 rijen in plaats van 4 maakte noodzakelijk, dat de bestaande langsdraager verwijderd moest worden en verplaatst naar b.b., zodat aan stuurboordzijde 3 en aan bakboordzijde 2 rijen geplaatst kunnen worden. Uiter-

aard ging deze verplaatsing gepaard met verwijdering en herplaatsing van alle stutten, zowel tussendeks als in het onderruim. Verder moesten alle koelruimten verwijderd worden, alsmede de midscheepse bunkers. De dwarsschotten van deze bunkers werden gebruikt als scheidingsschotten tussen ruim 2 en 3. In de nieuwe sectie dient de daarin gebouwde bunker als scheiding tussen de ruimen 3 en 4.

De plaatsing in 5 rijen maakt een verbreding van de luikhoofden noodzakelijk. De oude luikhoofden met luiken werden verwijderd en wij maakten splinternieuwe luikhoofden reeds vóór het schip aan de werf kwam. De nieuwe luikhoofden zijn zo breed dat er aan stuur- en bakboord bijna geen ruimte meer is om te lopen. Ook daarvoor reeds een oplossing: wij maakten aan beide zijden onderdeks een gang van achter naar voren, zodanig, dat deze gang samen met de huid en de dekken



De verlengingsploeg is geheel op elkaar ingespeeld. Het lastige centeren onder het vlak werd opgelost door twee man op een wagen te deponeren terwijl anderen de wagen langzaam voorttrekken. Aan vrolijkheid natuurlijk geen gebrek. V.l.n.r.: K. Dekker, P. G.C. Koedood, M. J. Ponsen, W. Wortel en H. F. Buis.



Het uitnemen van pluggen, voordat het dok met de „Beaveroak" gaat zakken. U ziet A. C. Dekker en A. Nijholt.

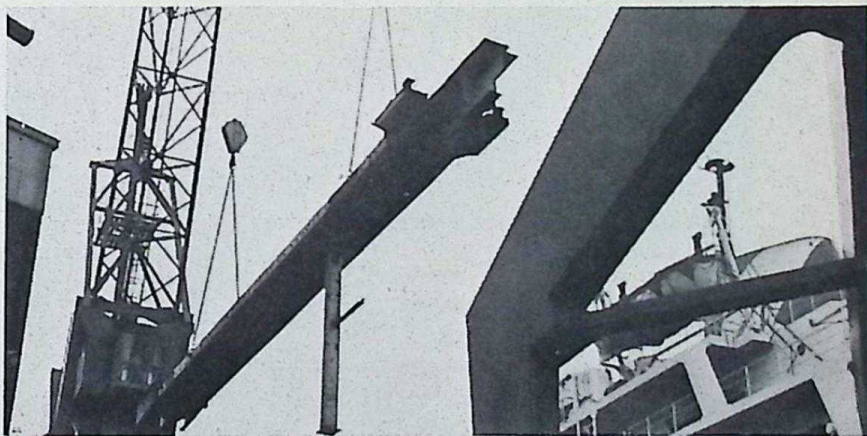
een koker vormt, die in hoge mate bijdraagt tot de langsscheepse sterkte.

Zoveel werk is aan dit karwei verbonden, dat gedurende weken ongeveer de helft van onze reparatieploeg aan dit object direct of indirect bezig was. Nog niet gesproken van de slapeloze nachten die het, naar verluidt, sommigen bezorgde.

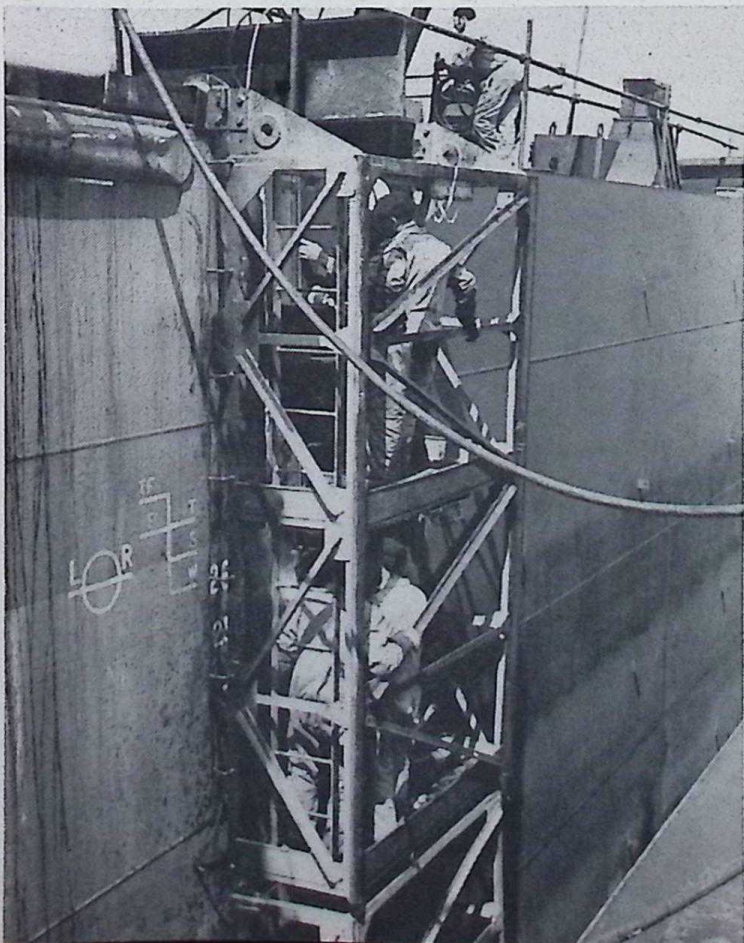
Maar, 't gaat goed. Vooral de verlenging is een bijzonder geslaagde operatie geworden. Ook de tewaterlating van de middensectie (350 ton!) liep letterlijk en figuurlijk gesmeerd. Begin oktober moet het schip opgeleverd worden.

En, alsof er dan nog niet genoeg aan veranderd is, zal het nog een nieuwe naam krijgen ook. De eigenaars, The Canadian Pacific Steamship Ltd., bedachtten ervoor: „CP Ambassador”.

Het uitnemen van een tussendekdrager op 10 augustus.



De middensectie wordt vastgelast.



Hoe pas het was! (A. v. d. Wetering en C. v. d. Welle, nadat het voorschip weer ingevaren en voorlopig vastgemaakt was.



we voorzagen de

„BEVERWIJK 31”

van luchtige kleding voor een
warm karwei

De „Beverwijk 31” heeft de leeftijd van 2½ jaar bereikt. In dit korte leven heeft hij tot nu toe zijn grote bruikbaarheid bewezen in diverse grote karweien. Maar wat zijn baas nu met hem gaat uitvoeren is op zijn zachtst gesproken een krachttoer van de eerste orde.

Reeds is de Beverwijk naar zijn nieuwe werkterrein onderweg. En hoe. Een zeereisje van 22.000 km. moet gemaakt worden, want de plaats van bestemming is de Golf van Perzië. En aangezien het

Suezkanaal al sinds lange tijd voor de scheepvaart gesloten is, gaat de reis om Kaap de Goede Hoop. In de derde week van oktober moet het reisje volgens de plannen volbracht zijn.

Dan gaat een groot karwei beginnen: het graven van een toegangseul naar de haven van Abu Dhabi en het dieper maken van de haven zelf. Wij Hollanders denken dan al gauw in termen van bagger, zand en klei. Maar de grondsoort is daarginds hoofdzakelijk rots en koraal. En dat zet het aanzien van het

karwei wel even in een ander daglicht. Aan de wal worden complete werkplaatsen ingericht voor het herstellen van beschadigde cutters en andere reparaties. Want de slijtage van gereedschappen is natuurlijk enorm groot. In deze reparatiewerkplaatsen zal het werk dan ook dag en nacht doorgaan.

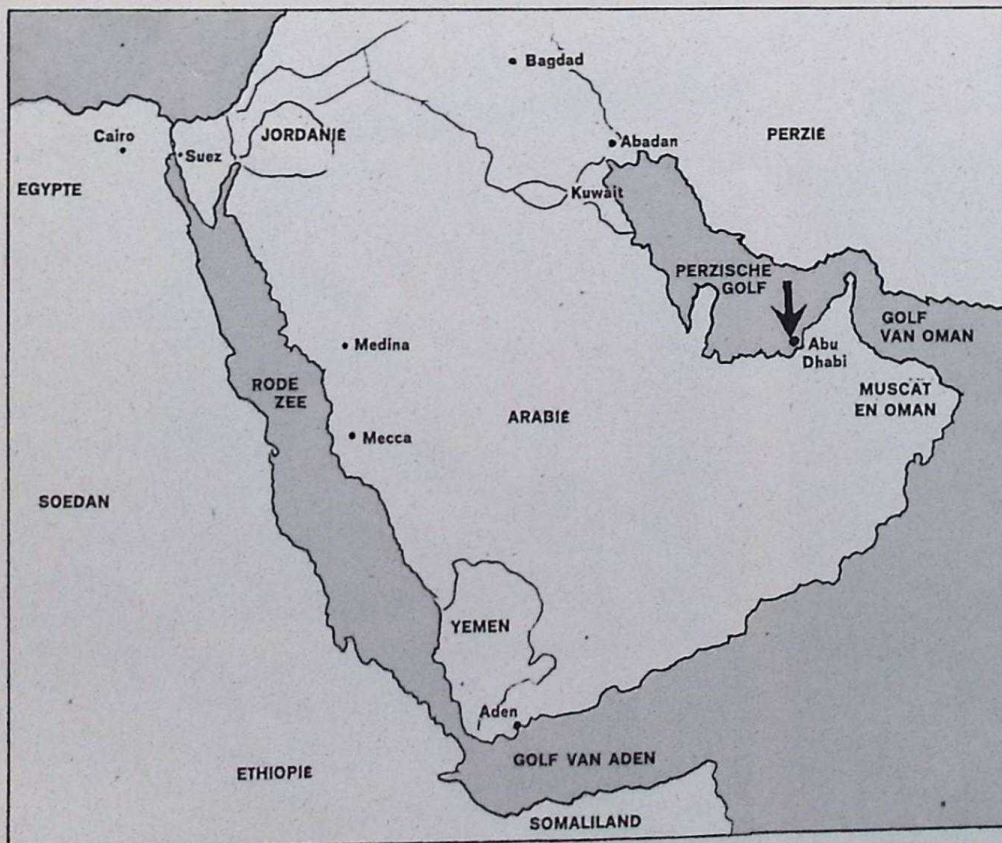
Er is een andere omstandigheid, die dit karwei extra moeilijk maakt, namelijk de hitte. In de nabijheid van Abu Dhabi worden de hoogste temperaturen van de wereld gemeten. In de zomer heersen er temperaturen van 25 gr. Celsius des nachts tot 45 gr. C. overdag. In de winter resp. 5 en 25 gr. Celsius. Eén van de grootste problemen was dan ook om de „Beverwijk 31” geschikt te maken om onder tropische omstandigheden te kunnen werken. Daarom maakten onze scheepmakers extra houten dekken op de stalen dekken en zonnententen boven het bedieningshuis, boven en naast de woonverblijven. Er is een airconditioning-installatie aangebracht plus een verdampingsinstallatie, waarmee straks drinkwater gewonnen kan worden uit zeewater. De capaciteit bedraagt 10.000 liter per dag. Drinkwater is in dat soort landen bijzonder schaars en ook kostbaar.

Ook de koel- en vriesruimte moest belangrijk uitgebreid worden. Een mals biefstukje b.v. is in Abu Dhabi niet te krijgen. En daar de duur van het werk voorlopig op 18 maanden geschat wordt, moet er wel een beetje proviand meegenomen worden!

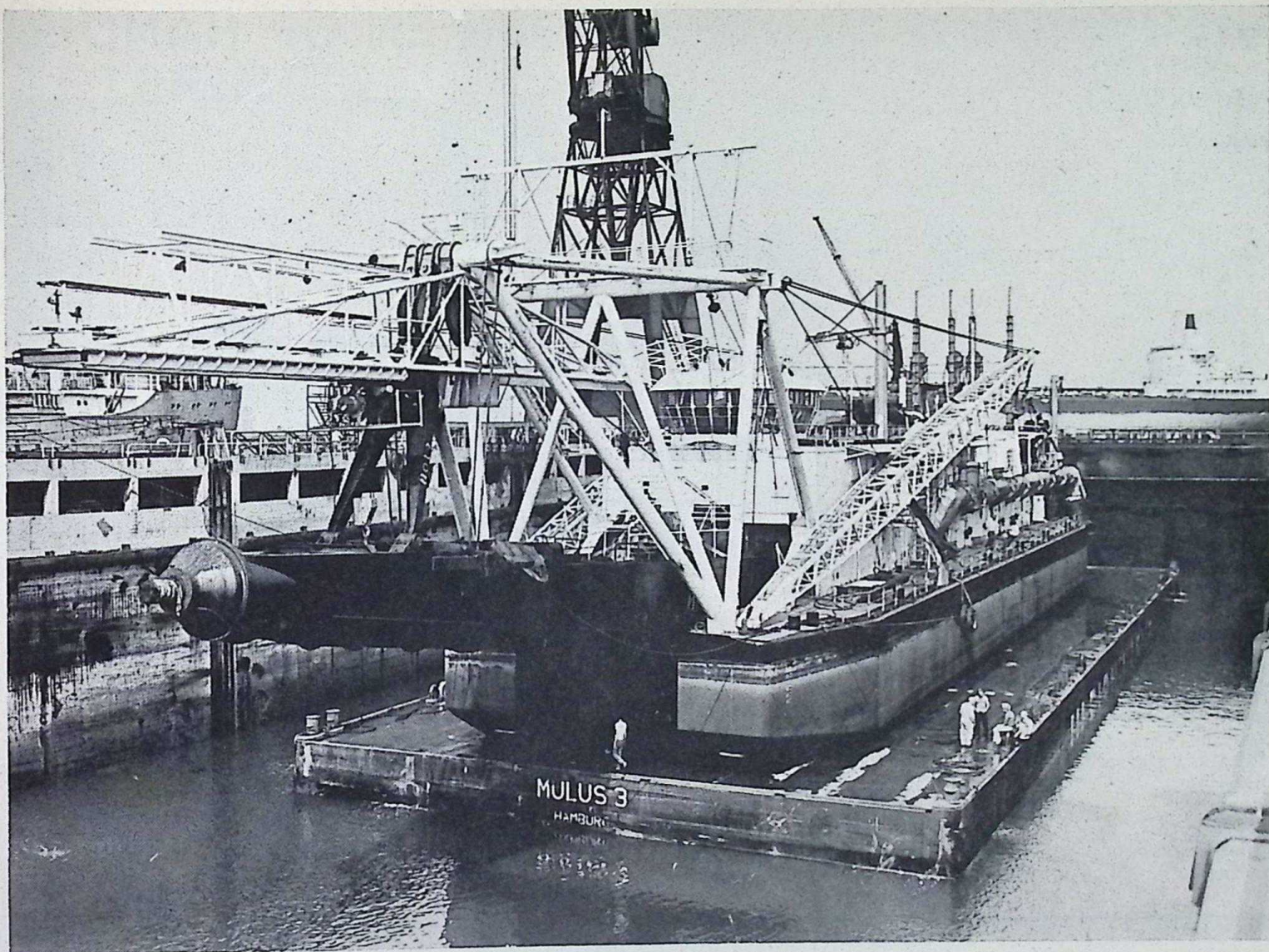
Nu de reis: Een bijzonderheid op zichzelf. De cutterzuiger werd op de ponton Mulus 3 geplaatst — een ponton van 76 x 24 m. Dat gebeurde door eerst de ponton in een vast dok te plaatsen en vol met water te laten lopen, daarna werd de Beverwijk erboven gevaren en op de ponton gezet. De ponton, belast met de Beverwijk, werd vervolgens ontdokt. Dit vreemde karwei had plaats bij Verolme.

Behalve de „Beverwijk 31” torst de ponton ook nog 44 leidingpontons, 8 cutters, een elleboogponton, een wal-aansluitponton, een cutterwisselbak en een reservespudpaal. Op 9 augustus voer dit zeldzame transport het zeegat bij Hoek van Holland uit. Zeventig dagen gaat deze reis duren en men zal dan een afstand, gelijk aan de helft van de omtrek van onze aardbol afgelegd hebben.

Zodra het transport op de rede van Abu Dhabi gearriveerd is, wordt men weer voor een volgende spannende episode



De pijl geeft aan naar welke plaats de „Beverwijk 31” onderweg is.



De „Beverwijk 31”, drooggezet op de ponton Mulus 3.

Onze scheepmakers J. Bosman en G. v.d. Schoor (r) bezig met het aanbrengen van houten dekken. Op de achtergrond is een zonnetent boven het bedieningshuis zichtbaar.



geplaatst: het afzinken van de ponton gepaard gaande met het opdrijven van de lading met als hoofdschotel de „Beverwijk 31”.

En dan begint het eigenlijke werk pas. Met eigen personeel, geholpen door werkkrachten die lokaal aangetrokken worden, zal het werkkterrein opgebouwd en ingericht worden. De onderdelen, de gereedschappen, een rijdende kraan, laswerktuigen en werktuigen zijn eind augustus verscheept en zullen ongeveer tegelijk met de „Beverwijk 31” op de plaats van bestemming arriveren. De grootste cutterzuiger van Europa, ons werkstuk, (ja we mogen er toch wel een beetje trots op zijn) zal dan begin november de aanval op de rotsen en koralen beginnen.

Met grote belangstelling zullen we de verrichtingen van de „Beverwijk 31” en haar personeel volgen en wensen hun bij voorbaat alle mogelijke succes. En uiteraard hopen we onze lezers te zijner tijd in te lichten over het wel en wee van mens en machine in de Golf van Perzië.

NIEUWBOUW ONDERHANDEN EN OP HANDEN

BOUWNO. 1039

Op zaterdagmorgen 10 oktober zal er eindelijk weer eens een klassieke te-waterlating op ons bedrijf plaatsvinden. Het is Bouwno. 1039, het eerste roll-on/roll-off-schip, dat we in aanbouw hebben, die deze gebeurtenis mogelijk maakte. Het bouwtempo verliep geheel volgens de plannen. Het schip krijgt de naam „Mary Holyman”.

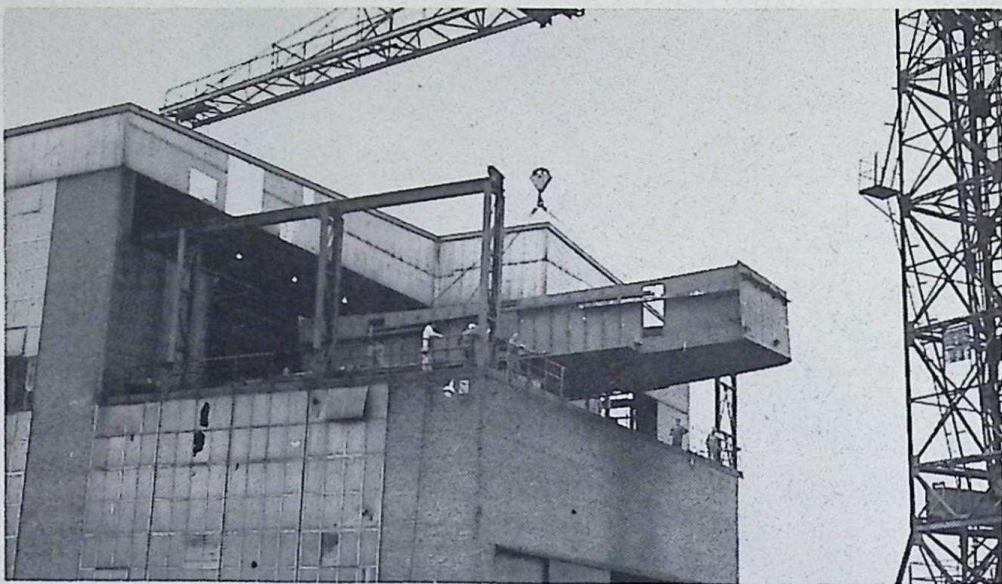
BOUWNO. 1040

Via de aanplakborden weet U reeds, dat we van een grote Franse rederij opdracht kregen voor de bouw van een roll-on/roll-off-schip, bouwno. 1040. Dit schip wordt echter een flink stuk groter. De totale lengte bedraagt 136,5 m. tegen bouwno. 1039 101 m. Dat is dus ongeveer 35 m. langer.

Bouwno. 1040 moet o.a. ingericht worden voor het vervoer van auto's en daarom worden de dekken „op en neer beweegbaar” uitgevoerd.

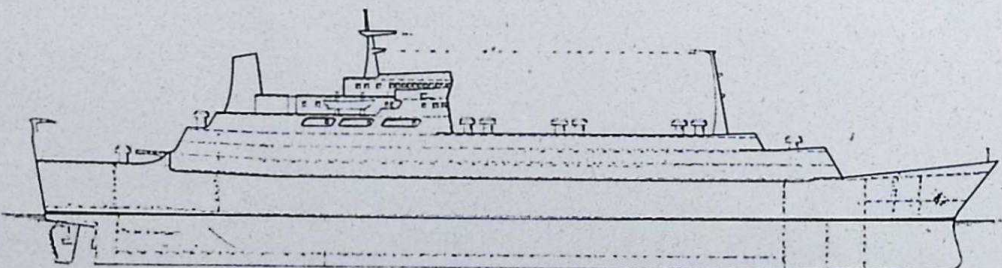
De andere gegevens zijn:

Lengte tussen de loodlijnen	125 m.
Breedte	20 m.
Holte tot shelterdek	13.50m.
Diepgang	7 m.
Tonnage	5400 DW.
Hoofdmotor:	
Stork-Werkspoor	9900 PK
Snelheid:	18 ¹ / ₂ kn.



Een sectie voor bouwno. 1039 verlaat lasloods Oost.

Zo is het silhouet van bouwno. 1040.



NOG MEER OPDRACHTEN

Wie het kleine niet eert ... Gewend als we zijn aan grote en nog grotere schepen, is het toch wel weer leuk om te melden, dat we een klein scheepje gaan bouwen. We kregen namelijk van een opdrachtgever uit Stellendam tot taak om het complete kasko te maken van een viskotter.

De afmetingen zijn:

Lengte over alles	32.00 m.
Breedte	7.50 m.
Holte	4.07 m.

Het kasko zal geheel in lasloods I opgebouwd worden om daarna per bok te water gezet te worden. Wij zullen ook het dekhuis maken en plaatsen en daarvan krijgt de leerschool scheepsbouw een deel voor haar rekening.

De oplevering moet al in december plaatsvinden, dus we moeten wel snel van start. Een klein schip als dit is uiteraard sterk gevormd, zodat onze vakmensen hun scheepsbouwershart kunnen ophalen.

Tenslotte kregen we van de Noorse rederij Odfjell een opdracht voor het maken van twee ladingtanks van ± 15 m. lang en een diameter van ± 3 m.

Deze tanks zijn bestemd voor hun mo-

tortanker „Lønn”. Het schip zal 20 oktober aan de werf komen om deze tanks op het dek geplaatst te krijgen. De ondersteuning op het dek en de zadelstoelen behoren ook bij deze opdracht, die we uit zullen voeren onder CO 8150.

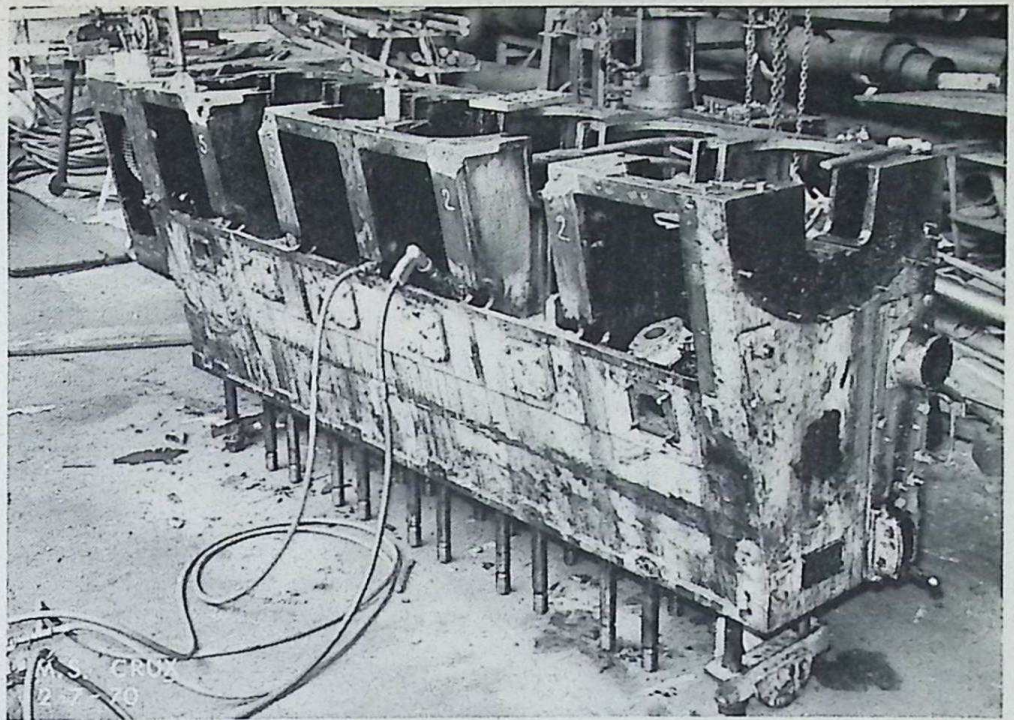


De UK-43 is een soortgelijke kotter, als die welke wij gaan bouwen.

W W W

ETERING'S
EL EN
EE

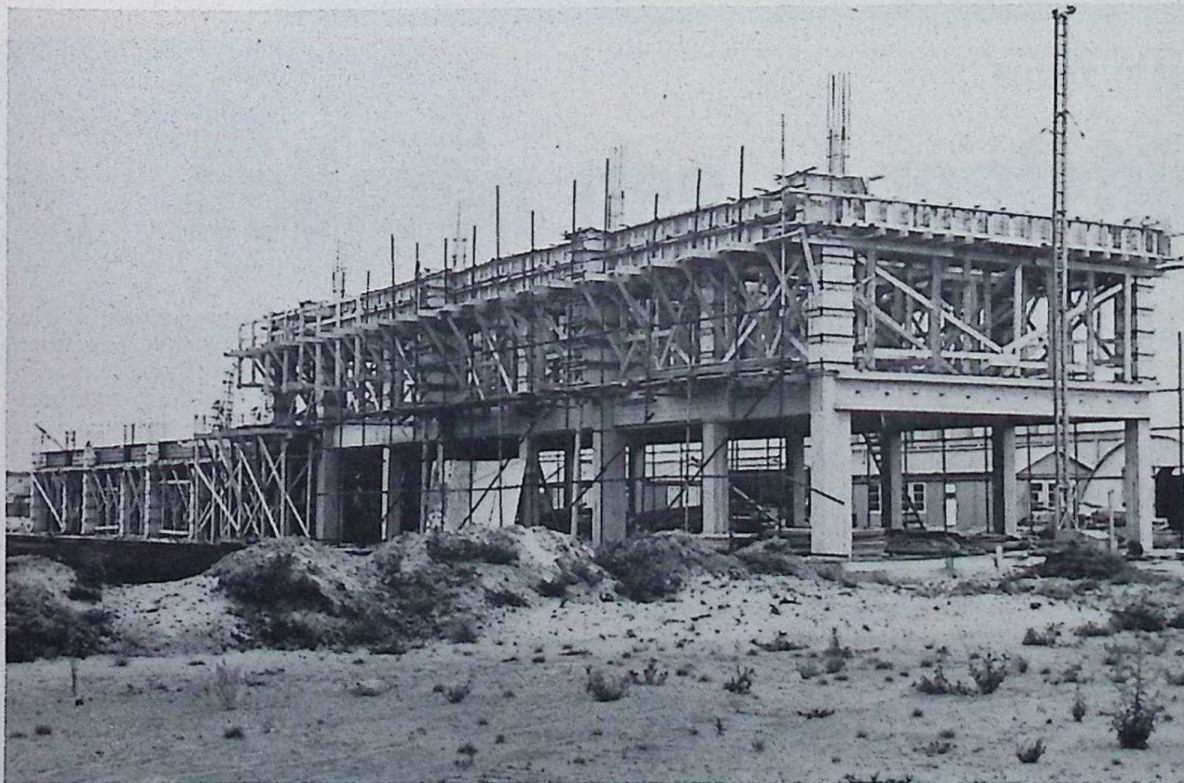
Op 29 juni j.l. kreeg D. v. d. Wetering N.V. een noodkreet van de Noorse rederij „Det Bergenske Dampskibsselskab”. 't Kwam hierop neer, dat de hulpdiesel van hun m.s. „Crux” hulpbehoevend geworden was. De drijfstangen van de cylinders no. 2 en 5 staken met de poten door het carter en men vond dat een hoogst ongezonde toestand. Snel ging men naar boord om het gehele geval te demonteren. In de werkplaats zijn carter en cylinderblok door Metalock gerepareerd, nadat eerst de nodige pastukken gemaakt waren. De krukas



Het bij no. 2 en 5 stukgeslagen cylinderblok

werd geheel geslepen en de lagers opnieuw ingegoten. Na 10 dagen was alles weer pico-bello en de hele handel werd naar Noorwegen gestuurd. De bemanning

heeft de hulpdiesel met hulp van een Noorse reisreparateur weer gemonteerd en zo was het schip weer klaar om de lange toer op te gaan.



Wij vinden het belangrijk onze medewerkers regelmatig op de hoogte te houden van de nieuwbouw van D. v. d. Wetering N.V. Daarom fotografeerden we op 28 juli j.l. het in aanbouw zijnde complex aan de tweede Eemhaven. Uit deze foto blijkt dat men sedert 16 april, toen de eerste paal werd geslagen niet stilgezeten heeft.

Stand van zaken op 28 jull.

Op 7 augustus was er een 25-jarig jubileum bij v. d. Wetering. In een klein bedrijf is dat lang niet zo'n gewone zaak als b.v. bij Boele. Bovendien is de jubilaris, de heer H. Overdiek, een rasechte Amsterdammer, die zich bijzonder goed tussen zijn Rotterdamse collega's

wist te handhaven. Twaalf jaren was hij chef werkplaats en nu heeft hij de afdeling inkoop onder zijn beheer. Aan belangstelling, zowel van directie als van collega's, heeft het hem niet ontbroken. En aan geschenken ook niet, hoorden we.



Jan Groenhof demonstreert aan de Stadhouderslaan te Slikkerveer hoe een in het water gegooid steen kringetjes veroorzaakt.

Geluidsleer in een notedop

Hoe meer je over geluid na gaat denken, hoe meer je in het onderwerp verstrikt raakt. Want het is zó veelomvattend en zó gevarieerd dat het je al spoedig gaat duizelen.

Je ontdekt ook hoe groot de invloed van het geluid op ons leven is. Hoe het ons kan bekoren, hoe we het kunnen verafschuwen en hoe het op onze zenuwen kan inwerken.

Het geluid wordt op alle mogelijke manieren gebruikt. De mens heeft zichzelf geleerd om er zodanig mee te spelen dat prachtige klankcombinaties ontstaan. De meest gecultiveerde vorm van klankschoonheid is wel het symphonie-orkest.

Geluidshinder

Er zijn ook allerlei geluiden, die lang zo prettig niet zijn. Klagende, schrijnende, scherpe, dreigende of keiharde. Geluiden, die niet helemaal zijn te voorkomen, maar die met de nodige goede wil en wettelijke voorschriften heel sterk verminderd kunnen worden. Zeer

terecht wordt tegenwoordig veel tegen geluidshinder geprotesteerd. Op korte termijn dienen dan ook overal wettelijke voorschriften te worden gemaakt waarbij overbodige geluidshinder wordt verboden.

Vroeger kende men ook al geluidshinder. Dat blijkt wel uit een wet, die in de 16e eeuw onder de regering van Koningin Elisabeth van Engeland gold en waarin letterlijk stond, dat het ten strengste verboden was om des nachts zijn echtgenote een pak slaag te geven. Overdag was dat wel toegestaan!

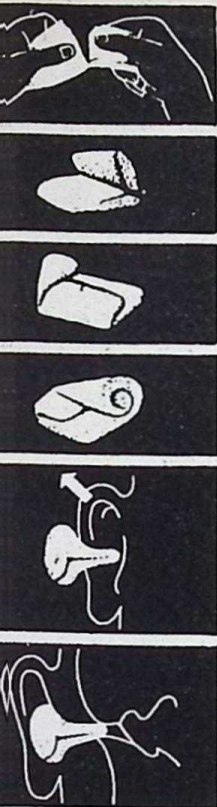
Voordat we ons afvragen hoe het met de geluidshinder op ons bedrijf gesteld is, eerst een andere vraag. Hoe ontstaat geluid?

Wat is geluid

Geluid ontstaat doordat de omringende lucht door één of andere oorzaak in trilling wordt gebracht. De trillingen of golven planten zich voort op dezelfde wijze, zoals watergolven dat doen. Een steen, in stilstaand water gegooid, ver-

oorzaakt golfjes, die regelmatig in ringen naar alle kanten tegelijk wegebben. De geluidstrillingen bereiken ons oor en worden opgevangen door het trommelvlies. Niet alle geluiden zijn voor ons waarneembaar. Er zijn veel meer geluiden, zo zacht, zo hoog of zo laag dat ze niet door ons gehoororgaan geregistreerd kunnen worden. Bepaalde dieren zouden dat wel kunnen. Het punt, waarop wij geluiden gaan waarnemen, wordt de gehoordrempel genoemd.

Die gehoordrempel is aan verandering onderhevig. Ouderdom b.v. kan de gehoordrempel doen teruglopen. Maar ook het gewennen aan de vele geluiden van onze moderne samenleving (drukverkeer, geluiden van werkplaatsen en fabrieken) veroorzaakt een verschuiving van de gehoordrempel. Het is U misschien ook wel eens overkomen dat U tijdens de vakantie in een stil bos vertoefde. De stilte lijkt dan op je af te komen en doet bijna pijn. Dat komt door de gewenning aan het dagelijkse lawaai, die onze gehoordrempel wat op-schoof.



Trek een stuk van een paar centimeter van de gevouwen watten af.

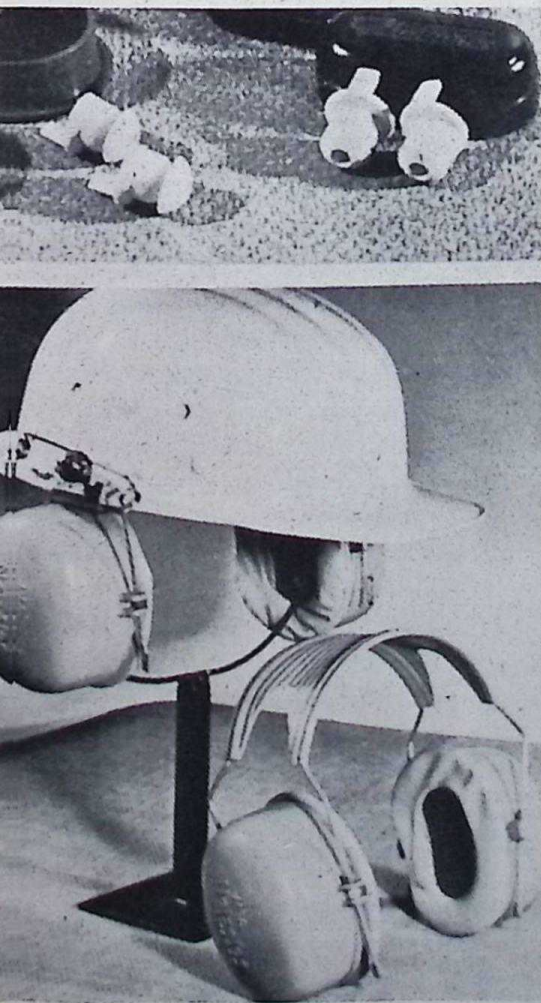
Sla een gedeelte om zodat men een gladde en stevige rand verkrijgt.

Maak een „horentje” zodanig dat de gladde rand aan het spitse eind komt.

Als het horentje helemaal opgerold is, moet het over een paar centimeter van het spitse eind een stevig geheel vormen.

Trek nu de oorschelp iets naar achteren en naar boven en steek de stop er in.

De oorbeschermer wanneer hij goed is aangebracht. Het bovenste stukje watten dat nog uitsteekt spreidt men uit over de ooropening.



Bescherm uw oren

De geluiden op ons bedrijf zijn ook legio. Weliswaar lang niet meer zo hard als in de tijd toen er nog veel geklonken werd, maar soms nog wel van behoorlijke allure. Bij tijd en wijle stappen dan ook mensen naar de verbandmeester om een propje watten te halen als bescherming tegen de te harde geluiden in hun werkomgeving.

Gehoorbeschermingsmiddelen zijn dikwijls raadzaam. Niet alleen omdat het minder prettig is om bij veel herrie te werken, maar ook ter voorkoming van verdere opschuiving van de gehoordrempel. Anders gezegd: om op te passen dat je niet hardhorig wordt. Wij hebben drie soorten gehoorbeschermingsmiddelen in voorraad:

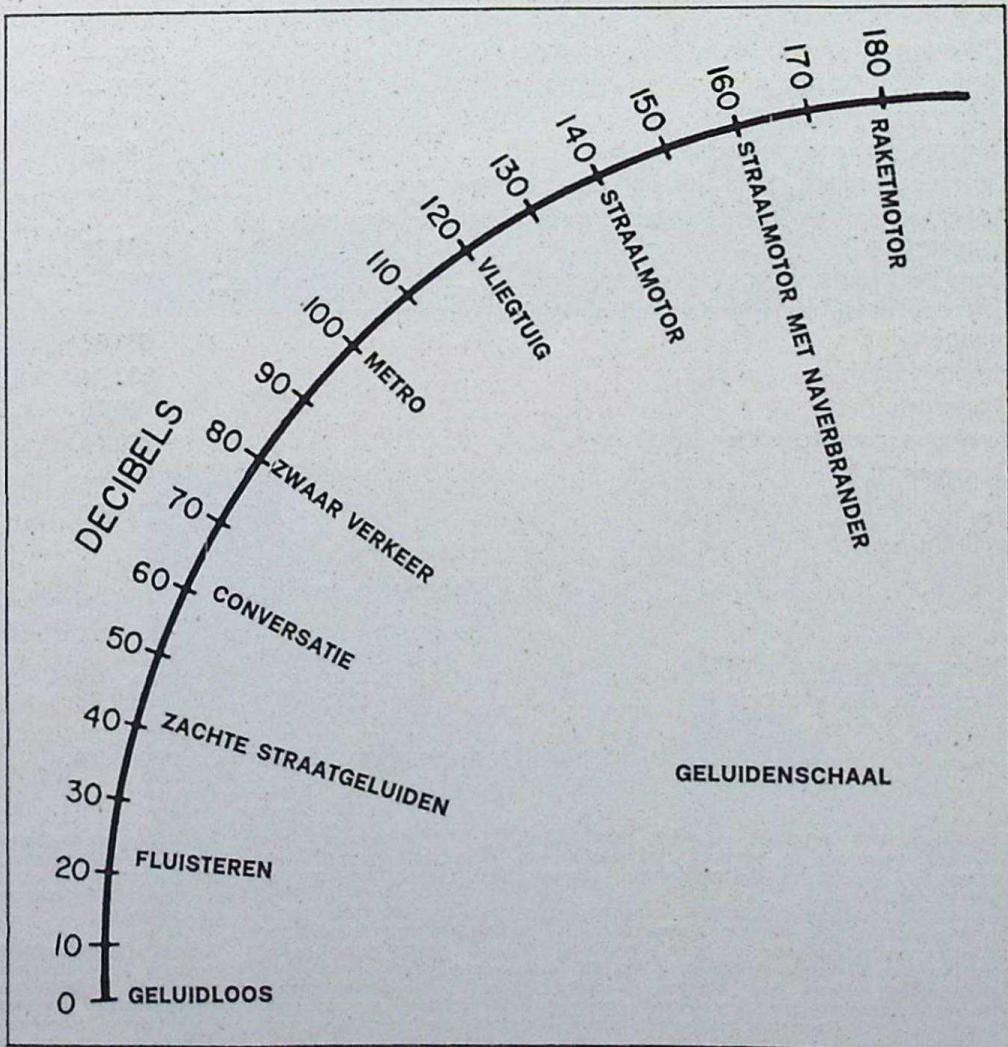
a. Allereerst zijn dat de watjes. Geen gewone watten, maar van een speciaal geluidabsorberend materiaal.

De gebruiksaanwijzing is hierbij afgedrukt.

b. Oordoppen. Deze oordopjes verminderen de geluidsterkte tot ongeveer éénduizendste van het oorspronkelijke volume.

c. Noisefoe. Letterlijk betekent dit: geluidsvijand. 't Is een bijzonder goede gehoorbeschermer, vooral bij zeer hoge geluiden.

Tenslotte nog iets over de geluidsterktegraden. Geluid wordt gemeten in decibels. Uitleggen, hoe dat wetenschappelijk in elkaar zit zou te ver voeren. Wel is interessant om onderstaande tabel te bekijken. Op een populaire wijze is daarop aangegeven, hoeveel de geluidswaarde bedraagt van enkele typische geluiden. Van geluidloos tot en met het geluid van een raketmotor!



FINANCIËEL OVERZICHT SOCIAAL VOORZIENINGSFONDS BOELE 1969

Ontvangsten:

Ingehouden premie werknemers (1e halfjaar 0,3 %, 2e halfjaar 0,2 %)	f 39.835,42
Bijdrage N.V.	„ 39.835,42
Niet betaalde winstuitkering	„ 45.139,15
	f 124.809,99

Uitgaven:

Vergoeding wegens verzuim voor het bezoek aan huisarts en tandarts	f 17.547,95
Vergoeding wegens verzuim bij ziekte van huisgenoten	„ 12.961,91
Kosten commissieleden	„ 1.171,42
Bijdrage aan de Interkerkelijke Stichting voor Maatschappelijk werk, berekend naar het aantal verpleegdagen	„ 4.388,—
Bijdrage in de kosten voor gezinshulp	„ 4.349,57
Bijdrage in de kosten voor hulp in de huishouding	„ 1.840,25
Verstrekking in natura bij ziekte van werknemers	„ 545,50
Verstrekking in natura enz. bij ziekte van huisgenoten	„ 154,50
Tegemoetkoming in de kosten voor geneeskundige behandeling	„ 1.511,63
Tegemoetkoming in de reiskosten voor geneeskundige behandeling, en ziekte van huisgenoten	„ 1.081,08
Fruitschalen voor ziekenhuispatiënten en langdurig zieken	„ 2.051,50
Tegemoetkoming in de kosten voor veiligheidsbrillen	„ 1.812,99
Vergoeding brillen	„ 578,75
Uitkering bij overlijden van werknemers	„ 300,—
Uitkering bij overlijden van echtgenoten	„ 300,—
Uitkering bij invaliditeit in het gezin	„ 1.620,—
Vergoeding voor kunstgebiten	„ 2.136,75
Tegemoetkoming in de kosten voor hoorapparaten	„ 1.270,—
Tegemoetkoming in de kosten voor steunzolen, elastieke kousen enz.	„ 455,39
Herniaplanken	„ 262,—
Bijdrage in de extra kosten bij ziekenhuisopname van huisgenoten	„ 663,88
Hulpmiddelen	„ 632,44
Drukwerk	„ 40,70
Aankoop zuurstofkoffer	„ 269,44
Diversen	„ 275,—
	f 58.220,65
Voordelig saldo:	f 66.589,34

Saldo per 1 januari 1969	f 92.617,40
Voordelig saldo over 1969	„ 66.589,34

Saldo per 31 december 1969: f 159.206,74

Uit bovenstaand overzicht over het jaar 1969 blijkt, dat er opnieuw een belangrijk overschot is geweest. Het besluit om vorig jaar de premie te verlagen tot 0,2% en de uitkeringen aanmerkelijk te verruimen, is wel juist gebleken. Daar deze verruiming pas in 1970 is aangevangen komt het resultaat daarvan in dit overzicht nog niet tot uitdrukking. Met name de vergoedingen voor prothesen en brillen voor het gehele gezin zijn flinke uitgaven gaan betekenen. Desondanks is de verwachting dat de verhoogde uitgaven ruimschoots gedekt zullen blijven door de van de medewerkers in te houden premie (waarvan het bedrag immers evenredig omhoog gaat naarmate de salarissen stijgen) en de bijdrage van het bedrijf, die gelijke tred houdt met de premie van de medewerkers.

De reserve is de laatste jaren sterk toegenomen doordat de niet ultbetaalde winstuitkering aan ons Fonds ten goede kwam. De gekweekte reserve in de toekomst nog verder laten groeien, acht het Bestuur onnodig en ook onverantwoord. De reserve is sterk genoeg om onverwachte zware tegenvallers op te vangen.

Daarom zijn besprekingen gaande om de niet betaalde winstuitkering in de komende jaren niet meer of niet geheel aan het Sociaal Voorzieningsfonds ten goede te laten komen, maar een andere bestemming, vanzelfsprekend overeenkomstig de bepalingen van het winstdelingsreglement, te geven. Welke deze bestemming zal worden, zal door het bedrijf met de Ondernemingsraad worden overlegd.

OOSTENRIJK

schildert

OOSTENRIJK

De liefhebberij van Adrianus Oostenrijk, brander/lasser in lasloods west, is geen uitzonderlijke. Hij tekent en schildert graag en doet dat met overgave.

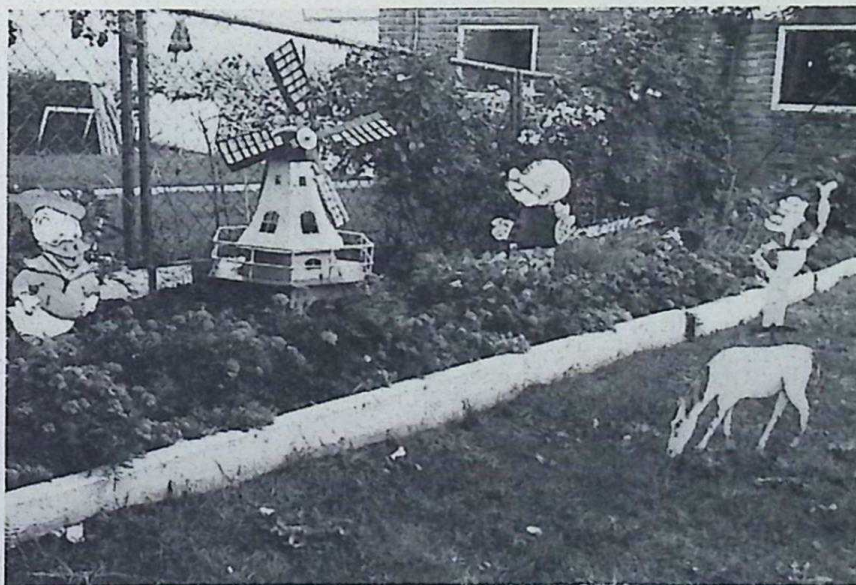
Een bijzondere hobby is het dus helemaal niet, maar dat is ook niet belangrijk. Wel belangrijk is, dat hij zich niet tevreden stelt met de gemakkelijke stoel. Hij doet iets. Iets, waar zijn geest mee bezig is en wat hem persoonlijke voldoening schenkt.

Zelf iets doen, iets maken, iets uitdenken of iets ondernemen in het kader van de vrijetijdsbesteding geeft altijd bevrediging. Kent U dat gevoel van vage teleurstelling na een nutteloze avond in de t.v.-stoel? Dat gevoel van spijt?

Welnu, dat heeft de hobbyïst nooit na een avond bezig zijn met zijn liefhebberij. Adriaan Oostenrijk ook niet, als hij na ingespannen werk de eerste resultaten bekijkt van het natekenen van een ansichtkaart. Maar dan wel op groot formaat. Hij zoekt eerst een kaart uit, die hem qua vorm en kleur aanspreekt en uiteraard bieden kaarten uit het land, wiens naam hij draagt, hem vele mogelijkheden. Zo schildert Oostenrijk Oostenrijk. Zo volledig gaat hij dan in dat werk op, dat mijnheer zelfs niet gestoord wil worden voor de koffie.

Behalve het maken van dergelijke schilderijen doet hij ook aan schetsen. Veel schetsboeken geven blijk van een vaardige tekenhand. Zelfs in de tuin achter het huis (Gen. Smutsstr. 75, Bolnes) staan voorbeelden van zijn tekenhobby. Figuren als Popey de zeeman en Donald Duck heeft hij eerst getekend en later op hard materiaal overgebracht en uitgezaagd. Zodoende staan Popey en Donald nu tussen de afrikaantjes en leeuwenbekken naar een molentje te turen, dat ook al door hun tekenaar vervaardigd is.

Fijn toch, om een hobby te hebben.



Eftellingetje

Natuurschoon is één van zijn geliefde onderwerpen



Benen binnenboord, s.v.p.!

Het komt nog steeds voor, dat de grote wagens voor personenvervoer op een verkeerde manier gebruikt worden. Deze wagens zijn uitsluitend berekend op staanplaatsen. Zitten is gevaarlijk, omdat daarbij voeten en benen „buitenboord” komen.

De chauffeurs hebben dan ook opdracht om beslist niet te rijden, als de wagens niet op de juiste wijze benut worden. Neem het hen dus niet kwalijk als ze U er op wijzen, dat U staande vervoerd dient te worden. Het is hun taak om U compleet met benen en voeten op de plaats van bestemming te brengen.

DE POSTZEGELVERENIGING GAAT IN DE AANVAL

De postzegelvereniging „Boele” mag over haar ledental niet mopperen. Gestart met een beperkt aantal belangstellenden is ze inmiddels uitgegroeid tot een bloeiende vereniging van ± 175 leden.

Desondanks wordt naar uitbreidingsmogelijkheden gezocht. Want hoe meer leden, hoe meer mogelijkheden, hoe wijder het postzegelgebied, dat zij kan bestrijken. Het leek daarom een goed idee om alle bewoners van de nieuwe woningen, die in Bolnes als paddestoelen uit de grond gerezen zijn, op de hoogte te stellen van het bestaan van een postzegelvereniging „Boele”. Een rondschriven werd opgesteld, waarin men de aandacht vestigde op:

- de ruilavonden, die elke 3e week van iedere maand in clubverband worden gehouden in onze grote kan-

tinezaal. Van 19.30 - 22.30 uur.

- de uitgebreide rondzenddienst onder de leden, die plaatsvindt in de periode september t/m april-mei. Vooral voor de zegels, die door de vereniging worden verkocht, gelden aanzienlijke reducties op de normale catalogusprijzen.
- de algemene ledenvergadering met gratis verloting, die éénmaal per jaar wordt gehouden.
- de contributie, die f 6,— per jaar bedraagt, wat een habbekrats genoemd kan worden.

Voorzover U dit niet wist, delen wij onze lezers nog mee, dat U, als U ook interesse hebt om lid te worden, zich op kunt geven op de ruilavonden. Ga in ieder geval eens een kijkje nemen. 't Is best leuk.

PERSONALIA

Jubilea:

40 jaar

2-9 P. J. van Dijk, begroter

25 jaar

1-9 P. Herwig, chef tekenaar

7-9 M. C. Pasman, elektrisch lasser

In dienst getreden zijn:

13-7 H. de Vries, elektrisch lasser

14-7 H. J. Noordanus, vakantiewerker

20-7 R. M. van Gent, vakantiewerker

W. Monhemius, leerling bankwerker

J. A. Blom, praktikant werkt.bouw

W. J. Punt, leerling metaalbewerker

in de scheepsbouw

P. van Antwerpen, leerling bankwerker

P. J. Smitshoek, leerling bankwerker

21-7 L. Peña de las Casas, ijzerwerker

J. F. Arenas Luna, praktikant scheepsb.

27-7 J. Alderliesten, vakantiewerker

J. W. Preesman, leerling

metaalbewerker in de scheepsbouw

H. J. Dorst, leerling bankwerker

W. Horst, hulp-ijzerwerker

3-8 J. C. Jorissen, hulp-ijzerwerker

A. Feenstra, leerling metaalbewerker

in de scheepsbouw

A. L. van Driel, leerling metaalbew.

in de scheepsbouw

M. Dam, leerling metaalbewerker

in de scheepsbouw

L. Kooyman, leerling bankwerker

H. A. de Vormer, praktikant werkt.b.

J. K. v.d. Waal, leerling bankwerker

J. Kraak, leerling metaalbewerker

in de scheepsbouw

4-8 J. Lagrouw, praktikant werktuigbouw

7-8 L. Moreno Tabuena, lasser

10-8 P. de Winter, leerling metaalbewerker

in de scheepsbouw

17-8 A. J. van Ielen, ijzerwerker

G. Euwijk, medewerker rekeningenafd.

A. Heistek, leerling metaalbewerker

in de scheepsbouw

R. Pors, leerling metaalbewerker

in de scheepsbouw

M. R. de Nijs, leerling metaalbewerker

in de scheepsbouw

F. Kranenburg, leerling metaalbewerker

in de scheepsbouw

P. Blanken, leerling metaalbewerker

in de scheepsbouw

O. Vink, leerling metaalbewerker

in de scheepsbouw

E. Koops, leerling bankwerker

L. J. J. Kaleta, leerling bankwerker

18-8 A. Garcia Gonzalez, elektrisch lasser

J. Pos Torres, kraanmachinist

Terug uit militaire dienst:

13-7 J. Moerkerken, bankwerker

14-7 C. M. Huizenga, ijzerwerker

27-7 P. van Vliet, bankwerker

P. Boudesteijn, bankwerker

De dienst verlaten hebben:

10-7 J. Patiño Barbeito, elektrisch lasser

14-7 J. Balsa Fernandez, elektrisch lasser

15-7 J. Ruiz Torrejon, hakker

16-7 F. J. Tomas Alvarez, stellingmaker

17-7 T. H. J. Bolte, praktikant werkt.bouw

J. Saly, ijzerwerker

M. H. Koppenjan, vakantiewerker

22-7 J. Pardo Santana, brander

24-7 J. C. B. Bijl, vakantiewerker

L. O. K. Bijl, vakantiewerker

H. B. R. Evers, vakantiewerker

mej. J. Baas, vakantiewerkster

L. Casas Alvarez, brander

B. Dijkman, vakantiewerker

E. Rodriguez Carillo, ijzerwerker

28-7 mevr. Bervoets-v.d. Brink,

typiste/telexiste

31-7 J. van Dongen, bankwerker

mevr. Marinis-de Muynck, telefoniste

R. G. A. Vink, praktikant werkt.bouw

C. A. Bollaard, vakantiewerker

A. Vervcer, vakantiewerker

4-8 D. Melendez Virues, ijzerwerker

7-8 E. Simon Alonso, brander

F. B. Goldbach, vakantiewerker

13-8 J. L. Pacin Lopez, elektrisch lasser

14-8 W. van Hengel, bankwerker

R. Rivera Rodriguez, hellingschipper

E. Lowes, leerling metaalbewerker

in de scheepsbouw

H. E. Broersen, leerling metaalbewerker

in de scheepsbouw

A. T. Mulders, scherpslijper

M. Segade Ferro, elektrisch lasser

Naar militaire dienst:

17-7 J. Schop, bankwerker

7-8 A. van Dijk, ijzerwerker

Geboren zijn:

13-7 Erik, zoon van de heer en mevrouw

de Ruiter-Bil

14-7 Andreas, zoon van de heer en

mevrouw Agapios-v.d. Meulen

17-7 Diana, dochter van de heer en

mevrouw IJsselstijn-Kuiper

18-7 Desiree Eugenie, dochter van de heer

en mevrouw v.d. Heide-Hornung

21-7 Karin, dochter van de heer en

mevrouw van Driel-Brandt

1-8 Nathalie, dochter van de heer en

mevrouw Brouwer-Neuschwander

11-8 Igor Nicolaas, zoon van de heer en

mevrouw van Rooyen-Kraft

14-8 Linda, dochter van de heer en

mevrouw Rijkeboer-Bonaccorsi

Gehuwd zijn:

16-7 De heer C. v.d. Spuy

met mej. C. Haalboom

De heer H. Kok met mej. W. A. Blad

IN MEMORIAM

Op 21 juli 1970 overleed op 72-jarige leeftijd de heer

AALBERT VROLIJK

die van 9 juli 1923 tot en met 28 december 1962 bij ons bedrijf werkzaam was als onser.

Op 1 augustus 1970 overleed op 73-jarige leeftijd de heer

WILLEM AMBACHTSHEER

die van 10 maart 1950 tot en met 6 juli 1962 bij ons bedrijf werkzaam was als ijzerwerker/stellingmaker.

Wij gedenken deze oud-medewerkers als trouwe medewerkers van ons bedrijf en wensen hun familie de kracht toe om dit verlies te kunnen dragen.