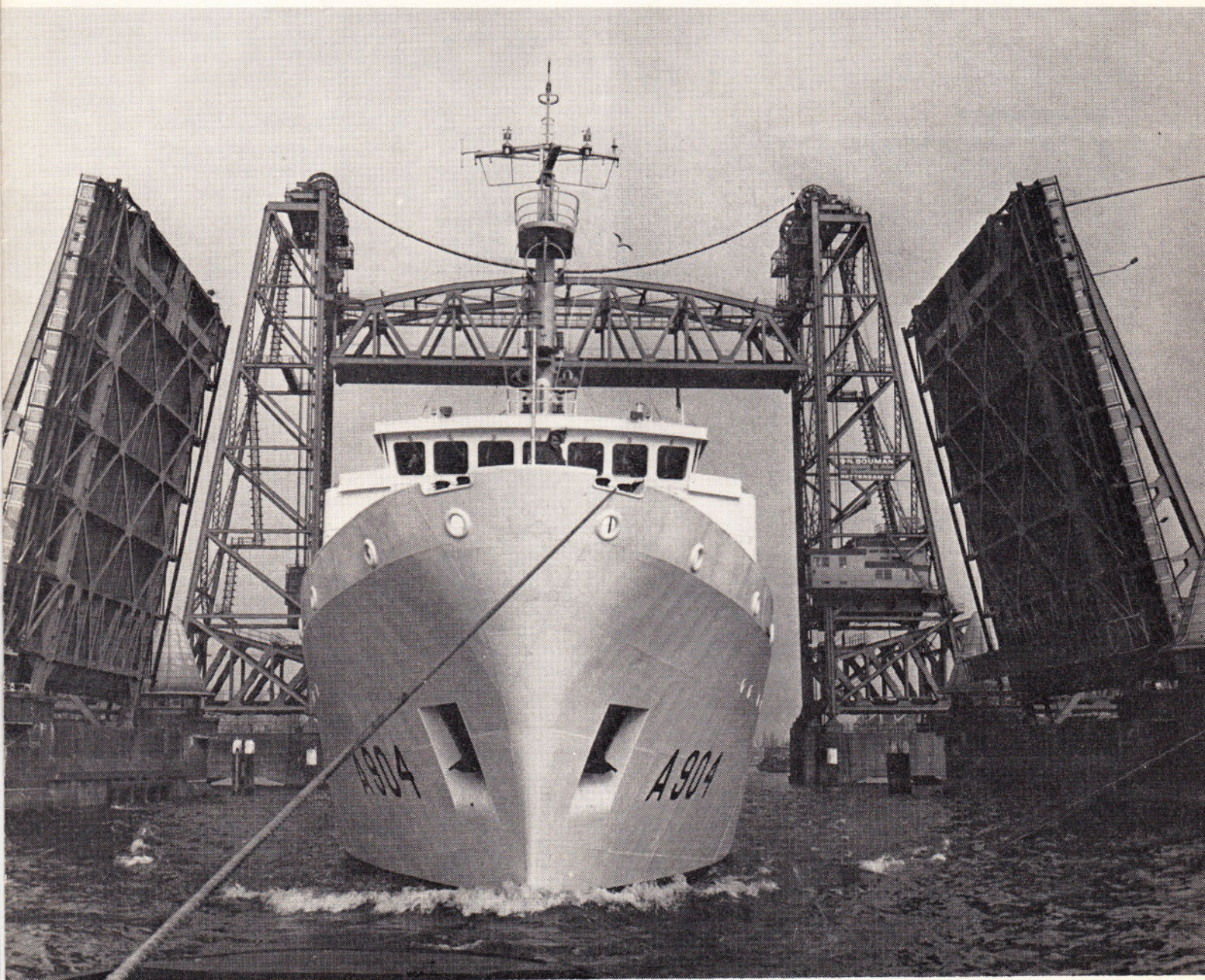


Boele-nieuws

PERSONEELSBAD VAN
BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK B.V.





HR. MS. "BUYSKES"

een prachtig marineschip voor vredestaken

Het eerste opnemingsvaartuig voor de Koninklijke Marine, Hr. Ms. „Buyskes” — bouwno. 1044, is in dienst gesteld. 't Is een prachtig schip geworden. Mooi van vorm, sierlijk van lijn. Ze doet eerder aan een jacht denken dan aan een schip, toebehorend aan de Koninklijke Marine. Want we zijn geneigd om het woord „Marine” in de eerste plaats te combineren met gevechtshandelingen ter zee.

De „Buyskes” echter — en straks ook de „Blommendal” — behoort tot de zogenaamde witte vloot van de Marine. In tegenstelling tot de grijze vloot, die kruisers, torpedojagers, onderzeeboten, mijnenvegers en zo omvat, heeft de witte vloot uitsluitend vredestaken te verrichten.

Om een inzicht te krijgen in die vredestaken nodigen wij U uit om aan de hand van de beschrijving, die onze medewerker de heer Ir. W. van Marle zo vriendelijk was voor U te maken, de „Buyskes” aan een gedetailleerd onderzoek te onderwerpen.

plaats de benodigde gegevens te verzamelen welke het Bureau Hydrografie in Den Haag nodig heeft om zeekaarten te kunnen maken. Het werkgebied is het Continentaal Plat in de Noordzee. Ook het opsporen en registreren van wrakken alsmede het bepalen van de kleinste waterhoogte boven de wrakken behoort tot haar taak.

Daarnaast kan het schip beperkt oceanografisch en meteorologisch werk verrichten, d.w.z. er kunnen water- en bodemonsters genomen worden alsmede stroomwaarnemingen (het schip zelf moet dan stil liggen ten opzichte van de zeebodem en maakt hierbij gebruik van boeg- en hekanker). Men kan wind en luchtvochtigheid meten, de zeetoestand en de bewolking beoordelen enz.

BENODIGDE GEGEVENS

De benodigde gegevens zijn tijd, diepte en plaats. Deze worden met behulp van een computer automatisch op tapes

Boele-nieuws

Uitgave ten dienste van het personeel van

**Boele's
Scheepswerven
en Machinefabriek B.V.
Bolnes**

Telefoon Rotterdam 010-134862
Telefoon Ridderkerk 01804- 13422

Hoofdredacteur:

J. G. van Beek
telefoon toestel 290

Redaktiekommissie (alf.)

M. J. de Bel
E. H. Koch
Ir. M. J. v. d Wal

Kopij inleveren voor de 15e van elke maand

BIJ DE VOORPLAAT:

Hr. ms. „Buyskes” passeert de Maasbruggen

Het volgende nummer verschijnt in de eerste week van mei 1973.

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

Druk: Benedictus - N.D.U. - Rotterdam

Voornaamste gegevens:

Lengte over alles	59,00 m.
Lengte tussen de loodlijnen	54,00 m.
Breedte op buitenkant spanten	11,10 m.
Holte tot H-dek in de zijde	5,70 m.
Displacement (volle belading)	1050 Ton
Dienstsnelheid (volle belading)	13 knoop
Accommodatie	45 man

	1044	1045
Tewaterlating	11-07-72	21-11-72
Oplevering	28-02-73	mei 73

UITRUSTING EN INRICHTING o.a.:

Navigatieradar, Decca, Gyrokompas, magnetisch kompas met dochterkompas, automatische stuurinrichting, diverse echoloden en sonars, centrale tijdmeter, 3-tons dekkraan, 2 laadbomen, achteranker, vier sloepen, tekenkamer met drie tekentafels, centrale registratieruimte met computer, laboratorium. Drie dieselaggregaten: Paxman 12 cil, elk 700 pk bij 1200 omw/min., elk met 1 draaistroomgenerator 440 V 60 Hz 153 kW en met 1 voortstuwinggenerator 423 kW, 1 hoofdelektromotor 1400 pk, 650 V bij 250 omw/min.

DOEL

Het doel van het schip is in de eerste

geregistreerd. De tapes gaan naar het Bureau Hydrografie waar de zeekaarten worden gemaakt.

De „Buyskes” is uitgerust met diverse echoloden en sonars. Zonder al te technisch te worden, maar ook zonder de waarheid al te veel geweld aan te doen kan het verschil tussen beide het beste als volgt worden omschreven. Met de echoloden meten we de diepte onder het schip, terwijl de sonars in een meer horizontaal vlak naar obstakels zoeken.

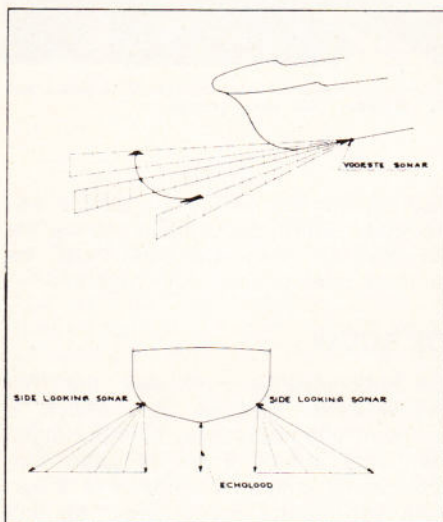
Van de drie aanwezige sonars heeft de voorste, welke midden onder het schip zit, een bundel die in een voorlijke sector heen en weer beweegt om zo obstakels op te sporen. Met de beide z.g. side-looking sonars kan het obstakel nader onderzocht en op papier zichtbaar worden gemaakt.



Zo kan de ligging van een wrak op de zeebodem nauwkeurig worden vastgesteld. Zie schets. Behalve met de Decca kan de plaatsbepaling ook nog geschieden met het Seafix en Hifix-systeem.

diepte meet. De onderlinge afstand tussen deze evenwijdige lijnen is afhankelijk van de schaal, waarop de kaarten getekend zullen worden. Deze lijnen worden ook opgegeven aan de computer, die dan tijdens de vaart

Begin februari was het nog een Siamese tweeling.

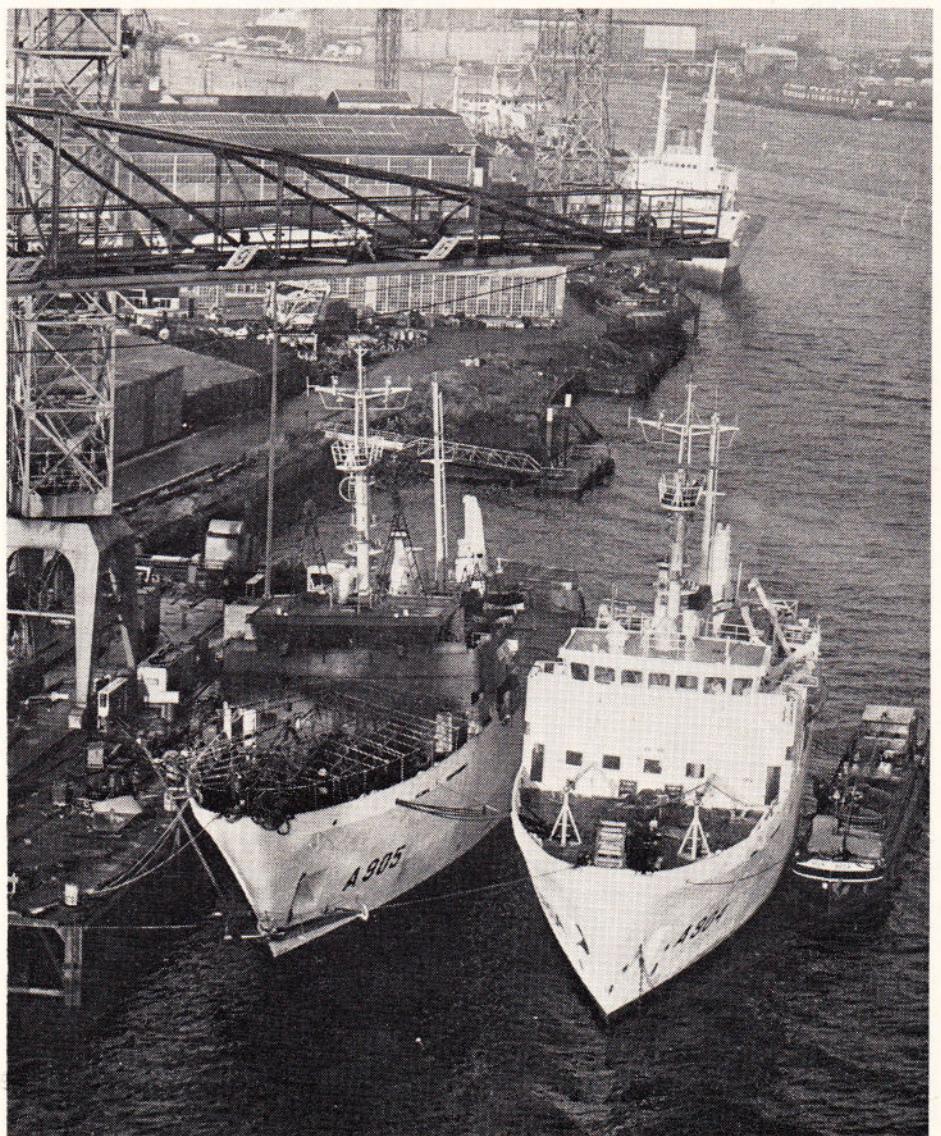


Met behulp van de oceanografische lier worden bodem- en watermonsters genomen en kan een onderwatercamera worden afgevlieerd voor het maken van bodemfoto's.

Verder bevindt zich nog een bathythermograaf aan boord, welke men d.m.v. speciale uithouders in zee kan laten zakken en waarmee men de zeewater-temperatuur op verschillende diepten kan meten.

COMPUTER

Zoals hiervoor al bleek wordt een grote hoeveelheid van gegevens verkregen. Gelukkig bestaan voor het verwerken ervan computers, waarvan er dan ook een aan boord staat in de zgn. centrale registratieruimte. Maar deze computer doet nog meer. Het schip vaart telkens over een denkbeeldige rechte lijn, als het de water-



precies berekent, hoever men zich links en rechts van de opgegeven lijnen bevindt. Deze afwijking wordt in het stuurhuis zichtbaar gemaakt d.m.v. een wijzer bij de roerganger, die het schip weer terug kan sturen naar de opgegeven lijn.

Het ligt in de bedoeling dit corrigeren in een later stadium ook nog automatisch te laten uitvoeren. Bovendien is aan de computer een automatische tekenmachine gekoppeld (de z.g. plotter), welke de afgelegde baan kan uittekenen.

Deze afgelegde baan slingert dus rond de opgegeven lijn (opgemerkt wordt dat een automatische stuurmachine het schip slechts op de opgegeven kompascoers houdt, waarbij door stroom of wind het schip ongemerkt opzij kan worden geduwd). Tenslotte registreert de computer de afwijkingen welke in de dieptemetingen ontstaan door deining en golven, zodat het Bureau Hydrografie hiervoor correcties kan uitvoeren.

SLOEPEN

Nu zal het U zijn opgevallen dat bouw-

zich mee, dat er alleen bij kalme zee (beneden windkracht 4) mee kan worden gewerkt.

Deze opnemingsvloepen kunnen zo snel varen, dat men het verstandig vond de motoren zodanig af te stellen dat de snelheid is teruggebracht tot die van het moederschip.

Of dat zo blijven zal?

De twee voorste sloepen zijn de z.g. werksloepen, en zullen voor allerhande werkzaamheden gebruikt worden. Het ligt in de bedoeling ze in de toekomst te gaan gebruiken voor het z.g. afleggen van wrakken. Daarbij wordt tussen de twee varende sloepen op een bepaalde diepte een draad gespannen, welke net zo lang dieper wordt afgesteld totdat men het wrak raakt. Het hoogste punt van het wrak kan zo nauwkeurig worden vastgesteld. Dit wordt alleen gedaan bij wrakken welke zich dicht onder het wateroppervlak bevinden en waar kans op aanvaring bestaat of waar vissers met hun visnetten hinder ondervinden.

VOORTSTUWING

In het schip staan drie dieselaggrega-

ties, die de stroom leveren om een elektromotor te laten draaien. Aan deze elektromotor is de schroefas gekoppeld. Een vaak gehoorde vraag is waarom de schroefas niet indirekt aan de dieselmotoren is gekoppeld. Er zijn diverse redenen, waarvan de belangrijkste twee zijn dat met een elektromotor veel sneller gemanoeuvreed kan worden en dat er geen afzonderlijke generatorsets nodig zijn.

Bij aan de schroefas gekoppelde diesels moet men het toerental laten zakken als men langzamer wil gaan varen. Men kan met de diesels niet gelijktijdig generatoren aandrijven, omdat dan ook hiervan het toerental en daarmee de stroomleverantie zou dalen. Er zijn dan afzonderlijke dieselaggregaten nodig voor de stroomleverantie voor het boordbedrijf.



Overdrachtstoespraak door de heer G. J. Boele met de „Buyskes” als stille getuige.



Het vertrek van de werf.

nummer 1044, de „Buyskes”, op proeftocht ging met vier sloepen aan boord, waarvan de oranje kleur fel contrasteerde met het wit van het schip. De twee achterste sloepen zijn in feite kleine opnemers, elk voorzien van decca, echolood en kleine computer voor het opnemen en registreren van dezelfde gegevens als het moederschip. Dit betekent dat 3 gebieden tegelijkertijd kunnen worden onderzocht. De vormgeving van deze sloepen brengt met

ten welke de stroom leveren om een elektromotor te laten draaien. Aan deze elektromotor is de schroefas gekoppeld. Een vaak gehoorde vraag is waarom de schroefas niet indirekt aan de dieselmotoren is gekoppeld. Er zijn diverse redenen, waarvan de belangrijkste twee zijn dat met een elektromotor veel sneller gemanoeuvreed kan worden en dat er geen afzonderlijke generatorsets nodig zijn.

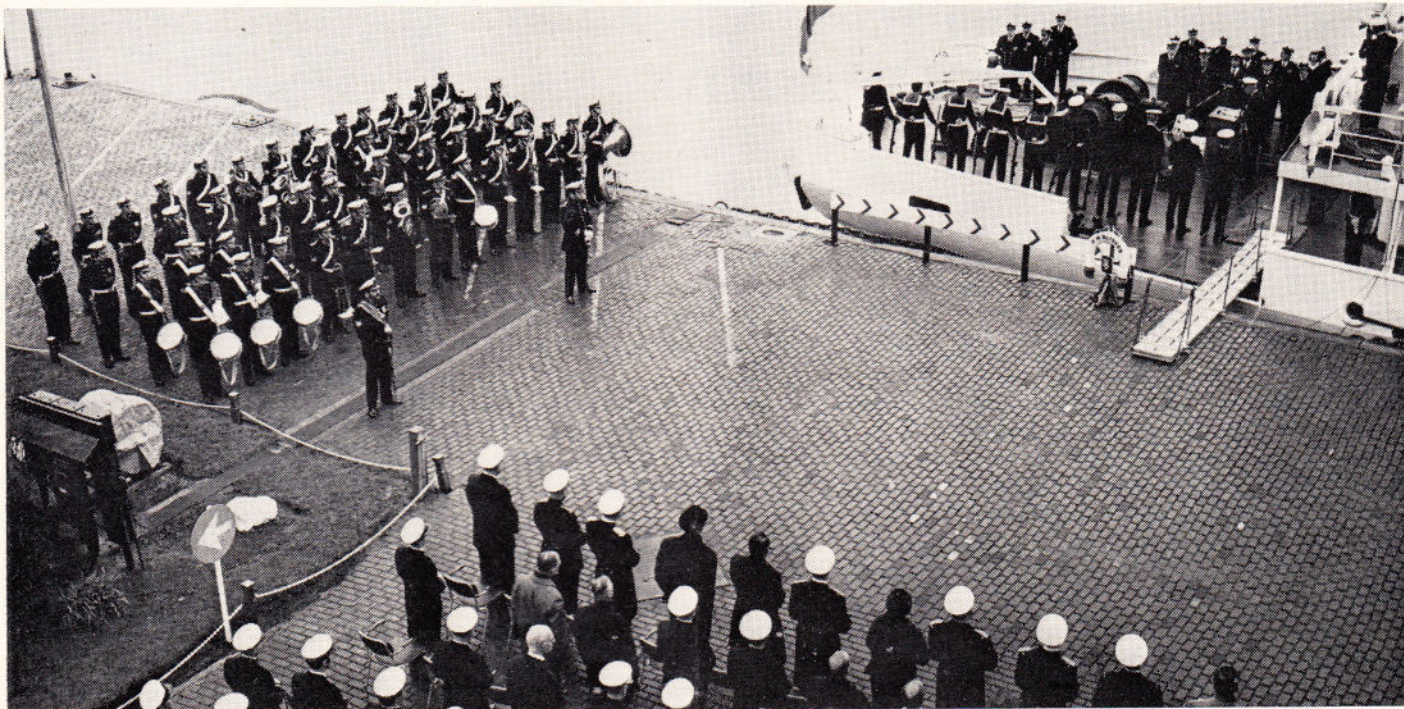
Bij aan de schroefas gekoppelde diesels moet men het toerental laten zakken als men langzamer wil gaan varen. Men kan met de diesels niet gelijktijdig

voering kunnen de diesels steeds een konstant toerental draaien, terwijl de elektromotor het toerental van de schroef onafhankelijk kan regelen.

DE BOUW

Uit bovenstaande blijkt wel dat het ingewikkelde schepen zijn. Alleen al om voor alle apparatuur en werktuigen de juiste spanning en de juiste frequentie te krijgen is onder het stuurhuis een aparte ruimte waar tal van omvormers zich van deze taak kwijten. Niet minder dan 25 km kabel is in het schip gepeuterd, genoeg om ruim 185 maal rond het schip te kunnen winden. Bij de bouw bleek pas dat een bepaalde voorgeschreven verfsoort de andere verfsoort als het ware opvrat. Probeer met een afbijtmiddel maar eens een schip te conserveren. Wij weten nu hoe dat moet.

Aangezien bijna het hele schip voorzien is van airconditioning, moest ook bijna overal worden geïsoleerd. Voeg daarbij nog veel tegelwerk, de timmerlieden, de vloerenleggers, de plafondmakers, de leggers van het prachtige houten dek, de leveranciers en inbedrijfstellers van de inventaris en werktuigen, en niet te vergeten de bankwerkers, de koperslagers, de ijzerwerkers, de lassers, de hakkers en persers, de schilders, de elektriciens, en af en toe de stellingmakers (wie is nog vergeten?) en bedenk dat dit alles op



Overzicht van de indienststellingsceremonie.

zo'n 60 x 11 meter een liefst ongestoord plaatsje moet vinden, dan zet je er al gauw een Punt achter. Dat deden wij ook.

Uw voorstellingsvermogen wordt nu nog verder op de proef gesteld omdat U bedenken moet dat het om Marineschepen gaat, te bouwen volgens Marine-eisen, en dat zich op diezelfde 60 x 11 meter ook nog een aantal opzichters en toekomstige bemanningsleden bevinden. (Boze tongen beweren wel eens dat de Marinemensen aan boord in de meerderheid waren, maar dat is onzin!).

Natuurlijk is dit geen gemakkelijk karwei geweest, en af en toe werd behoorlijk kwaad gekeken en soms ook gedaan. Ook dat is natuurlijk. We mogen dan ook behoorlijk trots zijn dat we met z'n allen het eerste schip zo goed hebben opgeleverd, terwijl het zich laat aanzien dat de 1045 nog beter wordt. Dat is na al die inspanning best een compliment waard!

INDIENSTSTELLING

De indienststelling van de „Buyskes” vond plaats op vrijdagmorgen 9 maart 1973 te Den Helder in het bassin van de mijnendienstkazerne. Een indienststelling bij de Koninklijke Marine is — zo hebben wij het althans ervaren — een combinatie van een officiële, militaire plechtigheid en een ongedwongen samenzijn.

Het officiële gedeelte moest zich he-

laas voltrekken in een druilerige, koude motregen. De genodigden waren genoodzaakt om de stoelen eerst een beetje droog te dweilen alvorens plaats te nemen. De Marinierskapel o.l.v. de luitenant-onderkapelmeester J. J. Koops (die o.a. ook dirigent is van „Harmonie” te Slikkerveer en dus voor ons een goede bekende) zorgde voor muzikale opulstering.

Allereerst werd het woord gevoerd door onze directeur de heer G. J. Boele, die dank bracht aan de staf van de Marine, aan de onderleveranciers en aan alle Boele-medewerkers voor hun bijdrage aan de bouw van het schip. „Mag ik dan nu de „Buyskes” officieel aan U overdragen met daaraan verbonden de wens, dat de goede verhouding, die tussen U, Uw diensten en ons bedrijf is gegroeid, in de toekomst mag worden gecontinueerd”.

Tweede spreker was Schout-bij-nacht van de technische dienst B. Reitsma, die ons bedrijf gelukwensde met de kwaliteit van het afgeleverde produkt. „Gaarne, mijnheer Boele, neem ik nu de „Buyskes” van U over, waarbij ik U kan verzekeren, dat de Koninklijke Marine met haar een goed schip rijker is”.

Hierna volgden enige kommando's, die de bemanning aan boord van de „Buyskes” brachten en die de indienststelling symbolisch deden plaatsvinden door het hissen van vlag, wimpel en geus, onder de klanken van het „Wilhelmus”.

Een toespraak van de commandant van de „Buyskes”, Luitenant ter Zee 1e klasse W. Boer, mondde uit in een driewerf hoera voor H. M. de Koningin, waarmee de ceremonie tevens eindigde.

Muzikale opulstering door de Marinierskapel o.l.v. luitenant-onderkapelmeester J. J. Koops.



JEAN OTTEN-VERGROEID MET DE SCHEEPVAART- VERZAMELDE 70.000 SCHEPEN

Jean Otten, sinds 1 mei 1972 in onze dienst als bedrijfsassistent, is verzot op de zee en vooral op alles wat de zeeën bevaart. Het dreef hem naar een hobby, die zijn vrije tijd geheel vult: Schepen tekenen en alles verzamelen, wat betrekking heeft op de zeevaart.

Als u zijn woning aan de Dr. Ir. Lelystraat 3 te Ridderkerk bezoekt, dan geeft dat de indruk van „we wonen hier nou wel gezellig, maar de zee kunnen we niet vergeten”. Het tuinhekje toont een zeeschip en binnenshuis zijn de wanden met scheepstekeningen en scheepsfoto's verlevendigd.

Maar komt u in zijn werkkamer, dan verandert het beeld. In deze kleine ruimte bevindt zich op elke horizontale of verticale centimeter wel iets. Op de grond liggen scheepsfoto's te drogen, de wanden zijn ingericht als berggruimte voor archiefmateriaal en tonen geen enkel open plekje.

Hier is zijn domein. Hier ontstaan prachtige pentekeningen van schepen van de meest uiteenlopende typen. Hier is een archief gevestigd van meer dan 70.000 scheepsfoto's, overzichtelijk gerangschikt naar de rederijen.

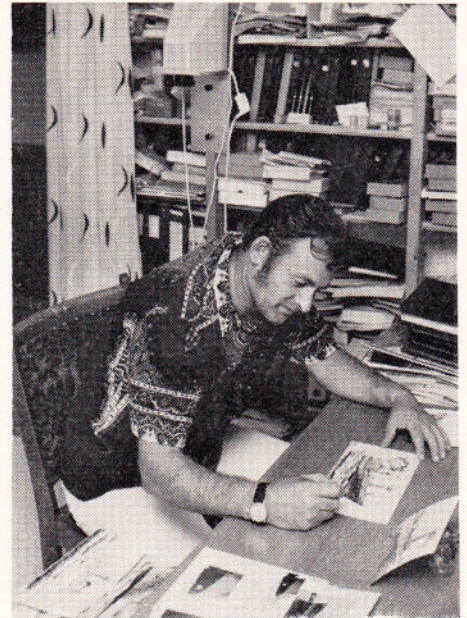
Hier sorteert, rubriceert en administreert hij. En... tekent hij.

Hoe kwam Jean M. Otten aan die liefhebberij?

Hij werd geboren in Bergen. De voorliefde voor de zee is dus niet vreemd. Na de lagere school deed hij drie jaar L.T.S. en 1 jaar U.T.S. In 1952 ging hij naar zee als lichtmatroos. In 1958 naar de Zeevaartschool in Rotterdam en behaalde daar zijn stuurmansdiploma kleine handelsvaart.

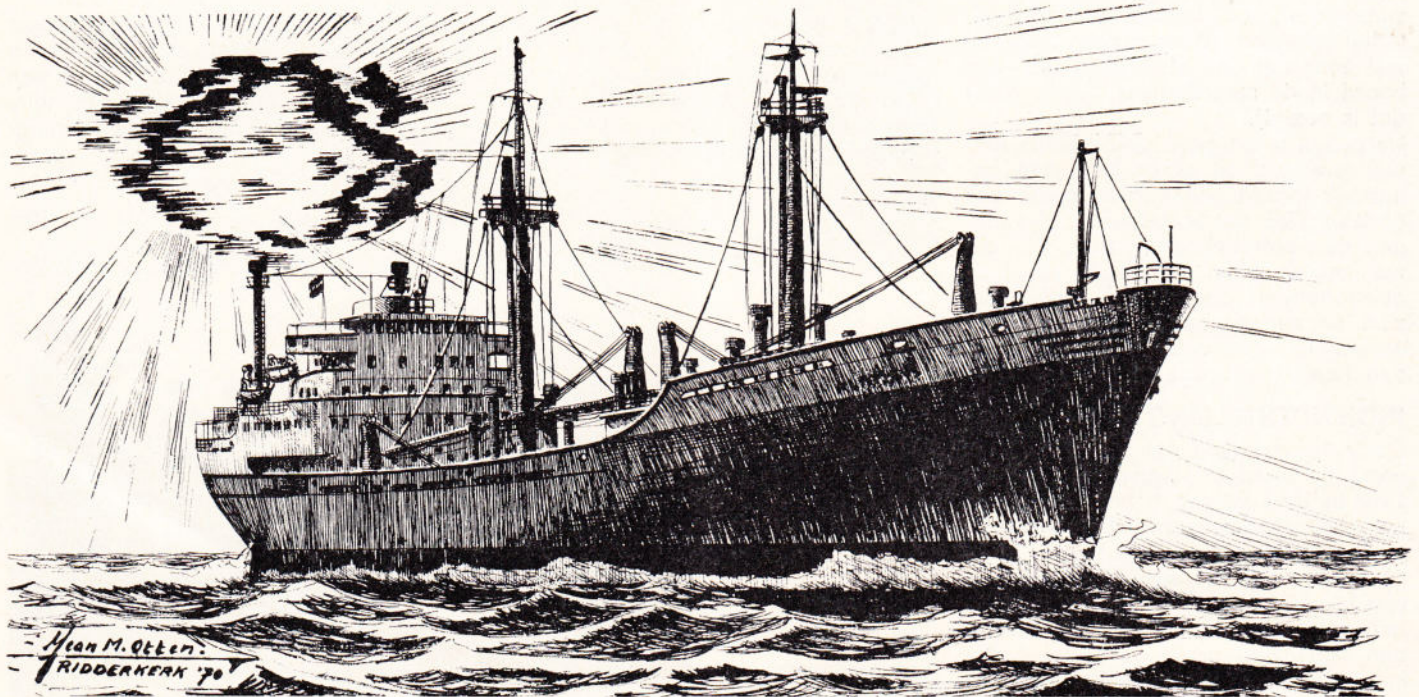
Na twee jaar vaartijd (het minimum om kapitein te kunnen worden) werd hij kapitein op de coaster „Nimrod”. Vermeldenswaardig is, dat hij in die periode een fikse aanvaring — overigens buiten zijn schuld — kreeg met de ons welbekende „Cap San Lorenzo”. Het was in zijn matrozentijd, dat zijn activiteiten als maritiem tekenaar een aanvang namen. Tijdens een 51-daagse geestdodende sleeppartij van Z-Brazilië naar Rotterdam (zijn coaster had een gebroken krukas) zette hij zich uit verveling aan het tekenen. Hij bemerkte, dat hem dat niet slecht afging. De hobby kreeg hem te pakken. Naderhand tekenlessen genomen en... nou ja, zo is het gekomen.

Het kwam zelfs zo ver, dat redacties van tijdschriften op scheepvaartgebied belangstelling voor zijn werk kregen en hij smaakte het genoeg, dat vele van zijn tekeningen op deze manier wereldkundig gemaakt werden. En uiteraard zal Boele Nieuws ook wel eens kunnen profiteren van zijn hobby.



Naast het tekenen kreeg ook een soort verzamelwoede vat op hem. Hij begon met het opzetten van een fotoarchief. Hoewel zijn archief nu het voorstelbare aantal van 70.000 scheepsfoto's bevat, betekent dit voor hem nog lang geen eindpunt.

Hij gaat met vrouw en twee zonen vele weekends naar het puntje van het eiland Rozenburg en fotografeert alle in- en uitgaande schepen, die nog niet in zijn archief voorkomen. Ontwikkelen en afdrucken doet hij ook zelf. Moet ook wel, want anders zou het teveel in de papieren gaan lopen.



IDEEËNBUS

De Commissie Ideeënbus behandelde begin maart de volgende ingezonden ideeën:

IDEE NR. 1

d.d. 5/9/1973 — Inzender A. Ros (Bouw bureau)

Hij stelt voor bij Poort 4 een nieuw portiersgebouwtje met slagbomen te plaatsen. Ontwerptekening was bijgevoegd. Beoogde voordelen: Beter aanzien, betere passage, betere behuizing portier, betere controle.

Het voorstel is naar het oordeel van de Commissie geen idee in de ware zin des woords. Plannen voor verbetering van de huidige situatie waren reeds aanwezig. Indiener heeft echter weer eens attent gemaakt op een bestaande ongewenste toestand, waaraan zeker de nodige aandacht zal worden besteed.

A. Ros ontvangt een premie van f 25,—.

IDEE NR. 2

d.d. februari 1973 — Inzender J. J. de Boer (Afd. Expeditie)

Het voorstel houdt in het maken van een zeildoekse tent met buizenframe op een expeditiewagen. Beoogde voordelen: Bescherming tegen regen en diefstal.

De inzending wordt niet als een echt idee gezien maar betekent meer het attent maken op een gewenste maatregel. Bescherming tegen regen kan ook op andere wijze plaats vinden, terwijl het de vraag is of de maatregel een bescherming tegen diefstal zou betekenen.

Het initiatief van J. J. de Boer wordt niettemin zeer gewaardeerd.

Inzender komt in aanmerking voor een aanmoedigingspremie van f 10,—.

IDEE NR. 3

d.d. februari 1971 — Inzender J. J. Hardenbol (Afd. Scheepsbouw)

De behandeling van dit voorstel werd indertijd uitgesteld. Hardenbol heeft een praktische constructie ontworpen voor bevestiging van de brander voor het machinaal snijden van profielen. Voordeel: tijdsbesparing en nauwkeuriger branden. De constructie wordt op 2 plaatsen in het bedrijf met succes toegepast.

Inzender ontvangt een premie van f 100,—.

IDEE NR. 4

d.d. 23 oktober 1972 — Inzender C. Veenstra (Afd. Lassen Scheepsbouw)

Veenstra stelt voor een coördinator voor de lassers te benoemen en geeft een uitvoerige omschrijving van wat deze functionaris z.i. alzo zou kunnen doen.

Het laswerk zou dan efficiënter kunnen verlopen.

Het probleem dat Veenstra aansnijdt, heeft de volle aandacht van de bedrijfsleiding, maar aanstelling van een „zwarte functionaris”, zoals door inzender voorgesteld, vereist nog de nodige studie en overweging.

Het meedenken over het probleem door Veenstra wordt bijzonder op prijs gesteld. Hoofdbedrijfsleider G. de Jong zal een gesprek met hem hebben.

IDEE NR. 5

d.d. 13 november 1972 — Inzender W. A. Lodder (Lasloods West)

Lodder heeft een trekstelling ontworpen om wrangen en dragers aan te trekken op plaatvelden waarop reeds profielen zijn aangebracht.

Voordelen: aanzienlijke tijdsbesparing en besparing op elektroden. Voorheen werkte men met uit plaat en profiel geconstrueerde trekbeugels, die moesten worden vastgelast, losgehakt. Men moest de lasresten weer verwijderen enz. Deze idee springt er weer eens goed uit; de voorgestelde trekstelling betekent een duidelijke verbetering en brengt ruime besparingen met zich. Het nieuwe gereedschap wordt op verschillende plaatsen in het bedrijf met succes toegepast.

Inzender wordt beloond met een premie van f 500,—.

IDEE NR. 6

d.d. 24 januari 1973 — Inzender J. F. van Hees (Afd. Scheepsbouw Lassen)

Van Hees stelt voor z.g. platenboxen te maken, d.w.z. eenvoudig geconstrueerde stalen frames waarin meerdere platen in één hijs in de lasloods enz. kunnen worden getransporteerd.

Voordelen: tijdsbesparing, minder stagnatie, minder warmteverlies in loodsen.

Een nadere studie t.a.v. bruikbaarheid, kosten, kostenbesparing en nodige investeringen is gewenst. Hoofdbedrijfsleider G. de Jong en Hoofdbaas A. v.d. Steen zullen het voorstel nader met inzender bespreken.

IDEE NR. 7

Inzender M. Verbeek (Afd. Koperslagerij)

Inzender heeft geconstateerd, dat het meer dan eens voorkomt dat bij de uitvoering van licht pijpwerk aan boord van schepen onvoldoende buigblokken voor kleine maten buis (6-20 mm) aanwezig zijn en adviseert deze aan te schaffen. De Commissie Ideeënbus is van mening dat de opmerking van Verbeek geen idee is maar een attentmaking op een in onvoldoende mate aanwezig zijn van gereedschap. De betrokken bazen en het gereedschapmagazijn dienen ervoor te zorgen dat dit gereedschap wel voorradig is. De heer Breeman zal e.e.a. met betrokkenen bespreken. Inzenders reactie wordt op prijs gesteld.

IDEE NR. 8

Inzender B. F. Rijdsdijk (Afd. Scheepsbouwloods)

Rijdsdijk heeft een schuiflatje ontworpen om gemakkelijker binnenmaten, b.v. spantafstanden te kunnen meten.

Voordeel: sneller werken en minder kans op abuizen (1 x meten i.p.v. twee maal).

De Commissie heeft het voorstel niet overgenomen. Wel betekent het ontworpen maatlatje een vergemakkelijking voor het meten maar dat kan op dezelfde wijze gebeuren d.m.v. in de handel zijnde rol-duimstokken met 2 maatschalen. Aan ca 8 medewerkers in de Scheepsbouwloods zal zo'n duimstok ter beschikking worden gesteld.

Hoewel Rijdsdijk niet voor een premie in aanmerking komt, wordt zijn advies op prijs gesteld.

Eén miljoen stukjes



We zijn het bijna vergeten, Kerstmis 1972. Het leven gaat tegenwoordig met een sneltreinvaart. Belevissen en gebeurtenissen vervagen snel in de herinnering, omdat ze verdrongen worden door andere feiten, die ook om een plaatsje vragen in onze memo-rie.

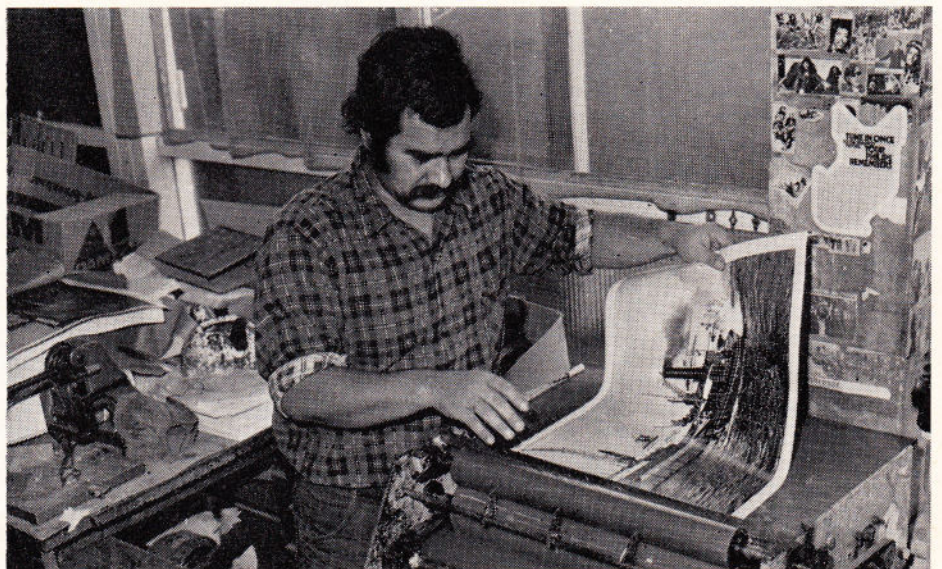
Kerstmis 1972 zal toch bij tijd en wijle weer in onze herinnering opduiken. Want in het traditionele Kerstpakket zat ditmaal een blijvertje. En wel een originele legpuzzel, die de „Pieter Boele” in volle glorie toont — op volle kracht dok II voorbijstomend.

De reacties op dit onverwachte stuntje waren onverdeeld gunstig. Zeker, er schijnt een snoeplustige mevrouw geweest te zijn, die bij het openen van het pakket uitriep „aha, een doos kersenbonbons” om daarna te prevelen „gunst, 't is maar een legpuzzel”, maar dat is dan ook het enige. Voor de rest hoorden we slechts berichten als „hartstikke leuk” en „steengoed” en „weer eens wat anders” en zo. Ook vernamen we, dat de puzzel door menigeen is opgeplakt om een best plaatsje aan de muur te krijgen.

Klachten hebben we ook gehoord. Dat ie zo moeilijk was. Met al dat blauw en met al dat water. Maar, zei men er bij, dat maakte het toch wel leuk. Niets zonder moeite, nietwaar?

Waarom we nu nog teruggrijpen op die legpuzzel? Wel, we dachten dat het misschien wel aardig was om te ver-

De platen gaan stuk voor stuk langs een lijnrol.



In de dozenmakerij wordt met vrouw en macht gewerkt om op tijd af te kunnen leveren.

tellen, hoe zo'n ding gemaakt wordt. Want daar zit ook wel het één en ander aan vast, al is het dan niet zo ingewikkeld als een schip bouwen. Om te beginnen moet de foto gemaakt worden. Niet zo maar een foto, maar eentje, die haarscherp is en goed in de kleur zit. Van die foto moeten afdrucken gemaakt worden. In ons geval 4000 stuks. Want we moesten 2000 legpuzzels maken. Twee duizend platen in de grootte van de legpuzzel en 2000 kleinere, die op de doos komen. Om die afdrucken in massa te vervaardigen, is een cliché nodig. Een cliché is een metalen drukplaat, die langs fotografische weg gemaakt wordt. Het cliché geeft het beeld gespiegeld of wel in negatief. Het cliché gaat in de drukpers en aan de lopende band kunnen daarvan afdrucken „gedraaid” worden, die het beeld weer positief geven.

We zeiden, dat er één cliché nodig is, maar dit is niet helemaal juist. Dat geldt alleen voor zwart-wit afdrucken. Geldt het kleurplaten, dan moet voor elke kleur, die in de foto voorkomt, een apart cliché gemaakt worden. De afdrucken moeten dus meerdere malen door de drukpers, afhankelijk van het aantal kleuren. Er kunnen ook verschillende kleuren over elkaar heen gedrukt worden, waardoor de tussentinten ontstaan. U begrijpt hieruit wel, dat kleurendruk groot vakmanschap vereist en ook dat kleurendruk duur is.

Goed. De platen zijn gedrukt. Twee duizend grote en 2000 kleinere. De grote platen, die bestemd zijn voor de puzzel, moeten op stevig karton geplakt worden. Dat is allemaal handwerk. Eén man haalt de platen door een soort wringer, waardoor vloeibare lijm op de achterkant van de plaat

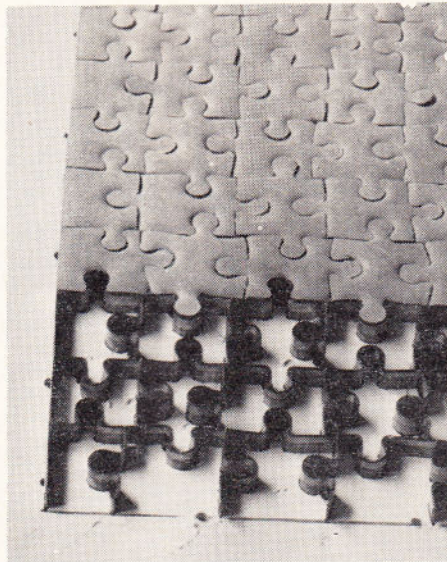


komt. De volgende man pakt het natte vel over en legt het met één gebaar glad op het karton. Even strijken en het zit. Dat moet U eens proberen! 't Lukt nooit.

De volgende fase is, dat van de platen al die kleine stukjes gemaakt moeten worden. Hiervoor moet eerst een puzzel-stansmes gemaakt worden. 't Is een stevige plank van het formaat van de legpuzzel. Op de plank zijn in grillige

vormen lange, stalen messen aangebracht — haaks op elkaar — waardoor de vorm van de stukjes ontstaat. Dit stansmes gaat in een zware pers en stuk voor stuk worden de platen in één klap in 500 stukjes gestanst. Zo ontstaan één miljoen stukjes. De stukjes worden in een plastic zakje gedaan dat daarna dichtgerild wordt. Tweeduizend legpuzzels zijn gereed. Nu de dozen nog. Dat is een karwei apart. Eerst krijgen we weer de platenplakkerij. Vervolgens het omknikken en inknippen van het karton om er een dekfel van te kunnen maken. Hetzelfde gebeurt met het bodemgedeelte. De ingeknipte delen worden met behulp van een machine aan elkaar bevestigd. Tenslotte gaan de 2000 puzzelzakjes in de 2000 dozen en de zaak kan verzonden worden naar de leverancier van de Kerstpakketten.

En zo reed begin december 1972 een grote trailer, geladen met één miljoen stukjes, van Dordrecht (cartonnagefabriek) naar de Bijenkorf in Rotterdam. Eén miljoen stukjes, die wij met zijn allen weer bij elkaar gezocht hebben.



Een gedeelte van het stansmes.



← In één beweging gaat de plaat op karton.

De ingesneden hoeken van de dozen worden machinaal met een bandje vastgemaakt. →



Bedrijfsactiviteiten

Het dek van de „Selje” werd bestrooid met poeder om uitglijden te voorkomen. Een classificeerder demonstreert de soepele taatheid van de troep, die opgeruimd moest worden.



V.l.n.r. A. A. Stolk, H. v.d. Oosten en W. Verhoeven (met zeer fraai hoedje) met Diana's stoomcilinder.

We gaan ditmaal van de hak op de tak met ons overzicht en we beginnen met oud nieuws. Oud nieuws, maar wel belangrijk nieuws. Het is de via de mededelingborden bekend gemaakte opdracht tot het bouwen van een

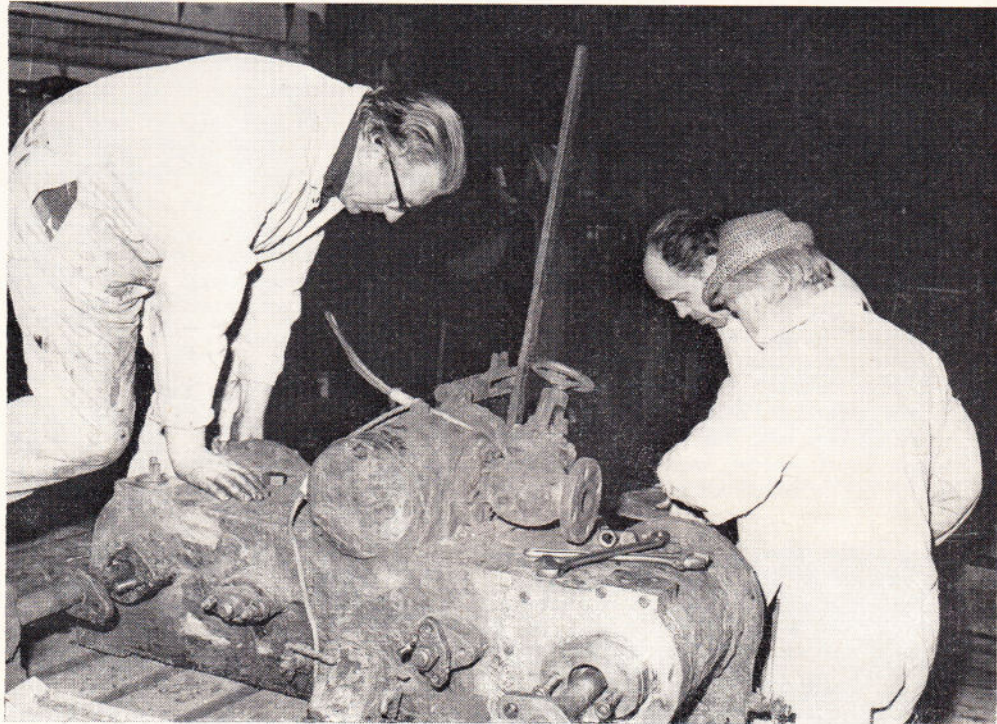
afzinkbare ponton

In het vorige Boele-Nieuws schreven we, dat, zodra we iets heel groots gemaakt hebben, we hoog nodig weer iets groters moeten gaan maken. 't Blijkt ook nu weer niet te veel gezegd, want deze ponton slaat ook al weer alle vorige rekords. Zij wordt maar liefst 131,00 meter lang, 30,50 meter breed en 8,00 meter hoog. Ongeveer 3300 ton staal gaat er in zitten en het is aan ons om te zorgen, dat dit bak-beest in december a.s. klaar is.

De ponton kan, door hem vol te pompen met water, tot 40 m diepte afzinken. Het doel hiervan is het volgende: grote, drijvende objecten, die over zee vervoerd moeten worden en niet voldoende zeewaardig zijn om achter een zeesleper te „hangen”, worden op zo'n ponton gezet en aldus naar de plaats van bestemming gesleept. Na aankomst wordt de ponton afgezonken en het object kan weggevoerd worden. De ponton wordt vervolgens weer leeggepompt en verschijnt doorgemoederd weer aan de oppervlakte.

't „Selje” maar overkomme

Een chemicaliëntanker heeft veelal één van de ladingtanks in gebruik als z.g.n. sloptank. Slop is een mengsel van ladingresten en spoelwater, waarmee de tanks schoongemaakt worden na het lossen.



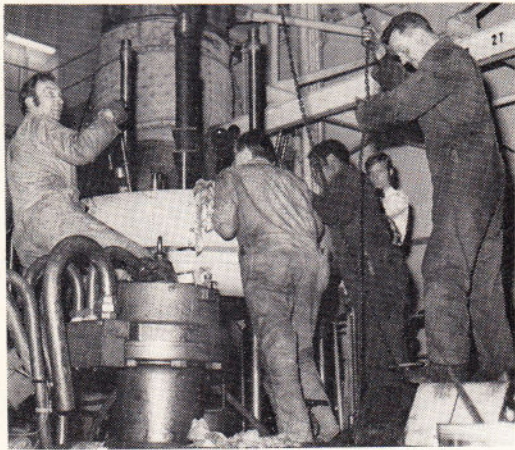
De „Selje” heeft ook zo'n sloptank, maar daar hebben ze een vervelende ervaring mee opgedaan. De „Selje” had een lading latex en andere lading gelost. Na het schoonspoelen van de tanks verdwenen spoelwater en ladingresten volgens plan in de sloptank.

Maar wat gebeurde nu? De verschillende soorten ladingresten gingen met de latex-resten chemisch reageren met het gevolg dat de vloeistof één grote taaië, rubberachtige substantie werd.

't Kon natuurlijk niet meer verpompt worden en er zat niets anders op dan de troep met de hand uit de sloptank naar boven te halen, in plastic zakken te doen en af te voeren.

bodemloze stoomcilinder

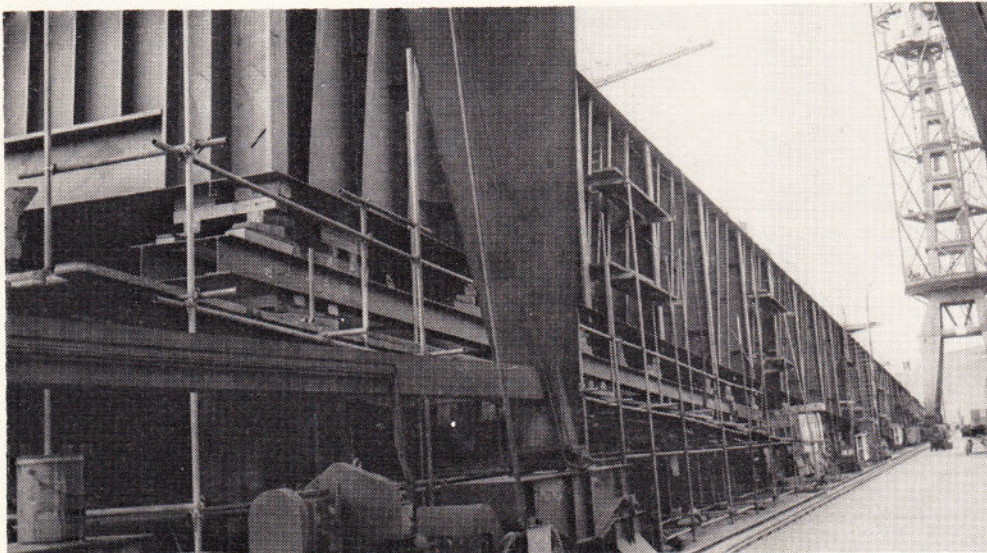
Een interessant karweitje voor de machinefabriek was de reparatie van de stoomcilinder van het ankerspil van het m.s. „Diana”. Door het breken van het krukpenlager was de bodem uit de



Mannen van onze dochter in actie met één der cilinderdeksels van de „Carsten Russ”.



Jongens van de vlakke.



De laatste dok III-foto.

stoomcilinder geslagen. Goede raad was duur, want een reserve-cilinder was op korte termijn niet verkrijgbaar. In korte tijd werd echter een keurige reparatie verricht. De onderzijde van de cilinder werd weggefraisd tot op het gave materiaal. Ondertussen werd een nieuw gedeelte uitgebrand en machinaal voorbereid. Dit nieuwe stuk werd pasgemaakt in het weggefraaide gedeelte en, na met bouten vastgezet te zijn, aan de omtrek in de juiste vorm gefraisd. Vervolgens werd het nieuwe

gedeelte aan het bestaande deel bevestigd door middel van metallocken. Na montage functioneerde het ankerspil weer prima en was men van rederzijde vol lof over deze reparatie.

onze dochter met grote knullen

Onze dochtermaatschappij D. v.d. Wetering b.v. had leuke karweien op grote nieuwbouwschepen. De grootste was de tanker „Sant’Ambrogio” (253.000 ton deadweight), waarop cilinders en zuiger-

koppen open en dicht gingen voor inspectie. Minder groot (27.600 ton dw.) is de „Sea-Land Galloway”, maar ze is wel het snelste containerschip ter wereld. Op deze boot werden heel wat grotere en kleinere werkzaamheden uitgevoerd.

Op de „Carsten Russ” (137.000 ton dw.) werden vier van de zeven bestaande cilinderdeksels vervangen door stalen cilinderdeksels. Het karwei werd in de kortst mogelijke tijd geklaard.

in de reparatiehoek

Het meest er uitspringende karwei was ongetwijfeld het repareren van de aanzienlijke bodemschade, die het m.s. „Tinnes” had opgelopen. Het schip was tengevolge van een navigatiefout op de rotsen gelopen. Dat foutje had grote gevolgen voor ons. Want 80% van de bodem, inclusief wrangen en zaathouten, moest vernieuwd worden. Tenslotte vermelden we nog, dat we een ponton kwijt zijn. Dat wil zeggen, we hebben er eentje verkocht. U weet nog wel, dat we uit de „Vibex” een ponton moesten maken en dat we van die gelegenheid slim gebruik maakten om er nog een tweede ponton uit te maken? Welnu, die ponton (die met 5 bokken gekanteld werd) is onder H 104 van de werf vertrokken. Die H, u hebt het begrepen, duidt er op, dat de ponton aan Heerema N.V. is verkocht. Heerema koopt wel eens meer wat van ons. Het grootste kraanschip ter wereld onder andere. Maar die moeten we nog even maken. 't Begin is er, want op 20 maart 1973 is de „Veedol” voor de dokbeurt in Antwerpen gearriveerd.

ONS DAPPERE MANNENKOOR

't Is eigenlijk geen mannenkoor meer. Bij een mannenkoor denk je toch al gauw aan een ledental van minimaal veertig. Boele's mannenkoor komt nog niet eens aan de helft. En dat op een bedrijf van 1600 man en in een dorp, dat steeds groter werd en zijn inwonertal met sprongen omhoog zag gaan.

Boele's mannenkoor heeft van die groei geen profijt gehad. Integendeel. Het ledental daalde, ondanks de groei rondom haar.

Hoe komt dat? Schuld van het mannenkoor zelf? Nee, verre van dat. We mogen zelfs bewondering hebben voor de inzet van die weinige koorleden. Ze laten niets onbeproefd om hun gelede- ren te versterken. Ze ontzien zich zelfs niet om op huisbezoek te gaan. Onlangs verspreidden ze een circulaire

in de nieuwe woongebieden van Bolnes om daarna huis aan huis aan te bellen om te informeren of interesse voor het mannenkoor was opgewekt. Het resultaat was dat acht personen zich opgaven voor lidmaatschap, maar ze zijn nooit op komen dagen.

Ondanks die teleurstelling en al het verrichte monnikenwerk blijft het mannenkoor volhouden en daarvoor past ons aller bewondering. Terwijl anderen onderuit hangen bij de televisie gaan zij trouw naar de repetitie en trekken er op uit om leden te winnen.

Wat zou het prachtig zijn, als we hier een goed bezet mannenkoor zouden hebben. Kom, mensen, denk er nog eens over na. Zelf doen geeft altijd nog meer voldoening dan laten doen. De repetities worden gehouden donderdagavond van 8.00 tot 10.00 uur in de kantine.

PERSONALIA

JUBILEA:

25 jaar:

3-5 H. Bijkerk magazijnbeheerder
18-5 H. Hoek kras ijzerwerker

50 jaar:

15-5 A. v.d. Stel houtscheepmaker

IN DIENST GETREDEN ZIJN:

19-2 E. E. von Wolzogen elec. lasser
26-2 W. Oosterom ijzerwerker
H. J. Jansen machine-bankwerker
5-3 A. den Hartog prakt. werktuigbouw
J. H. Rolff ijzerwerker
12-3 F. J. Arts machine-bankwerker
H. H. van Eijk elec. lasser

TERUG UIT MILITAIRE DIENST:

5-3 A. Baas machine-bankwerker

DE DIENST VERLATEN HEBBEN:

15-2 M. Gomez Rubio ijzerwerker
19-2 J. Ruiz Peruyera transporteur
22-2 M. R. de Nijs l.l. ijzerwerker instr. ploeg
26-2 R. P. Bout ijzerwerker/afschrijver
28-2 J. Duran prakt. werktuigbouw

1-3 F. Perez Pardo koperslager
A. Moguel Lorenzo elec. lasser
2-3 B. Temmink ijzerwerker
8-3 S. Rojas Alvarez ijzerwerker
9-3 S. H. Rijkeboer-Blok adm. ass. rek. afd.
12-3 M. Garcera Plá elec. lasser
13-3 M. Garcia Trinidad koperslager
14-3 F. Lli Ibor koperslager
L. Maté Gonzalez elec. lasser

VOOR EERSTE OEFENING NAAR MILITAIRE DIENST:

28-2 J. F. Nooteboom ijzerwerker
14-3 J. F. Haaksema ijzerwerker

DE DIENST VERLATEN IN VERBAND MET VERVROEGD PENSIOEN:

1-3 A. Weterings kok/waarn. beheerder
C. F. Koedood elec. lasser/brander

GEBOREN:

16-2 Jan Willem, zoon van de hr. en mevr. v.d. Valk-v.d. Reest
16-2 Natalie, dochter van de hr. en mevr. Plompen-Rijdsijk
27-2 Frans, zoon van de hr. en mevr. IJsselstijn-Kuiper
4-3 Juan Carlos, zoon van de hr. en mevr. Cer- viño-Fernandez

GEHUWD:

16-3 de heer W. Broeder met mej. V. Homminga.

In memoriam

Op 15 februari 1973 overleed op 68-jarige leeftijd de heer

JAN LEMS

die van 5 februari 1946 tot aan zijn pensionering op 20 juli 1969 in dienst van ons bedrijf was als aanhouder.

Op 25 februari 1973 overleed op 72-jarige leeftijd de heer

TEUNIS BAKKER

die van 29 oktober 1928 tot aan zijn pensionering op 7 februari 1966 in dienst van ons bedrijf was als ijzerwerker.

Op 8 maart 1973 overleed op 69-jarige leeftijd de heer

PIETER KOOIJMAN

die van 22 januari 1917 tot aan zijn pensionering op 20 juni 1969 in dienst van ons bedrijf was als ijzerwerker.

Wij gedenken hen als medewerkers die gedurende een lange reeks van jaren hun werkzaamheden met grote ijver en toewijding hebben verricht.

Wij wensen hun familieleden de kracht om dit verlies te kunnen dragen.

Mededeling

Twee weken geleden maakten enkele cineasten opnamen van de stroom medewerkers, die bij het einde van de werktijd het bedrijf verlaat. Deze (korte) opname komt voor in een T.V.-programma, dat op zaterdagavond 21 april a.s. door de N.C.R.V. uitgezonden wordt onder de titel „Met gemengde gevoelens”.