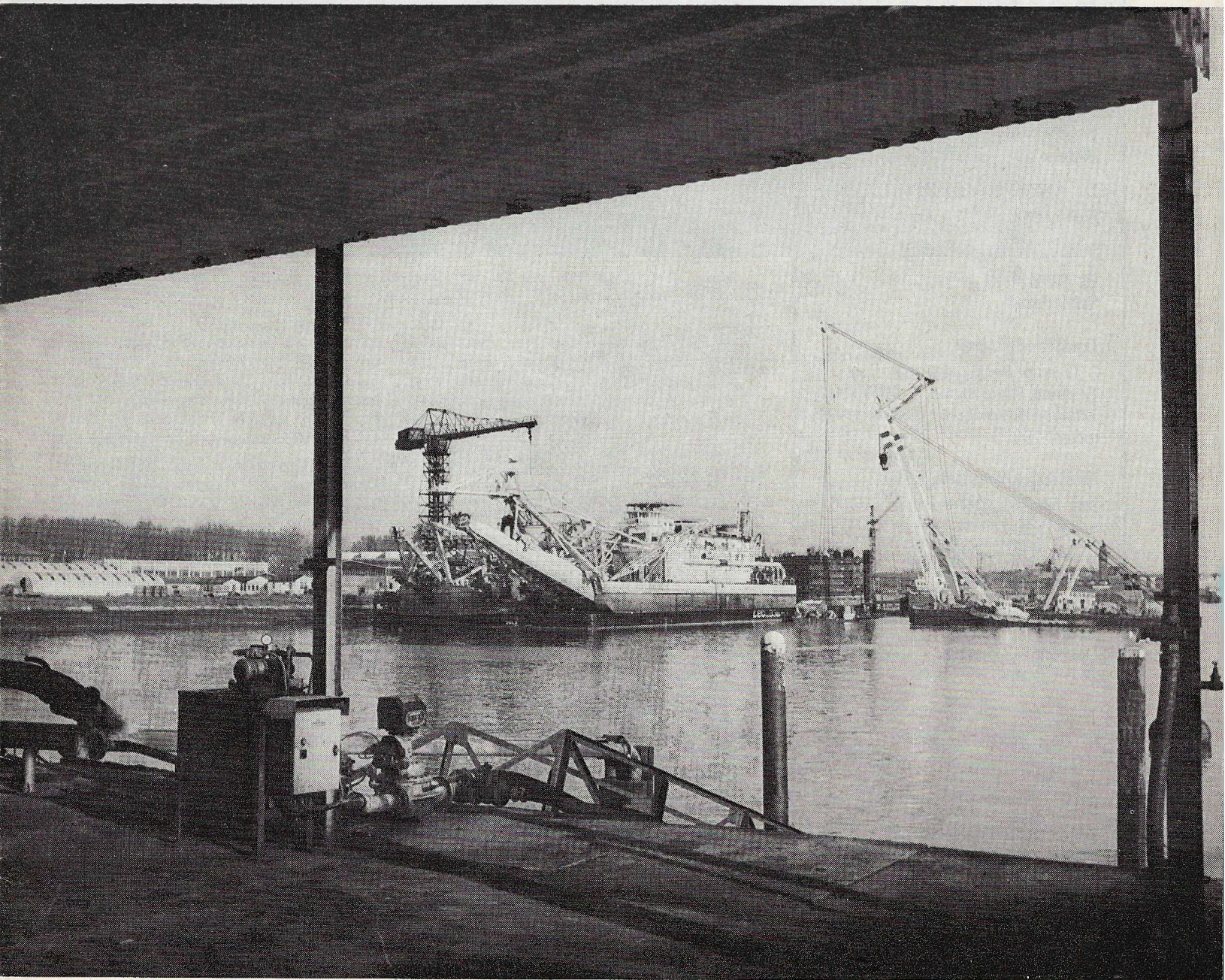


Boele-nieuws

**PERSONEELSBLAD VAN
BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK B.V.,
D. v. d. WETERING B.V. en
SCHEEPSREPARATIEBEDRIJF DE JONG B.V.**





Boele-nieuws

Uitgave ten dienste van het personeel van

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

**D. v. d. Wetering B.V.
Rotterdam** en

**Scheepsreparatiebedrijf
de Jong B.V.
Schiedam**

Hoofredakteur:

J. G. van Beek
Telefoon Rotterdam 010-134862
Telefoon Ridderkerk 01804-13422
toestel 290

Redaktiekommissie (alf.)

Ing. M. J. de Bel
E. H. Koch
Ir. M. J. v. d. Wal
A. C. v. d. Wouden

Kopij inleveren voor de 15e van elke maand

Het volgende nummer verschijnt in de eerste week van april.

BIJ DE VOORPLAAT:

Zee-transport bij de Jong B.V.

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

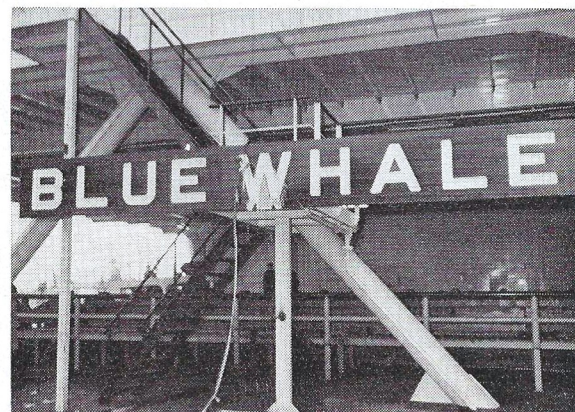
Druk:

Benedictus - N.D.U. - Rotterdam

Blue Whale in de vaart



Mevr. A. C. Garner knipte het lint door, en voorzag daarmee de naamplank van een kostbare laag schuim.



Wij hebben een tijd lang niets meer vernomen van de „Blue Whale”, die gedurende ruim een jaar aan de werf lag en sinds september vorig jaar voor ons spoorloos verdwenen is.

Laten we eens nagaan, wat er van deze walvis terechtgekomen is.

Ten tijde van de ombouw van „Sept Iles” naar „Blauwe Walvis” hadden we jammer genoeg nog niet de beschikking over dok III. Dan zouden wij de jongens van de R.D.M. niet nodig gehad hebben.

Nu moesten we noodgedwongen bij onze Rotterdamse collega's te biecht, om te vragen of zij misschien een plaatsvervangend dok III voor ons hadden, want de walvis paste niet zo best in ons dok I.

Ze konden ons helpen. In het Rotterdamse dok werden o.a. schroef en roer gemonteerd en — na een technische proefvaart, keerde de „Blue Whale” terug naar de R.D.M. om haar 2000 tons American Hoist kraan te ontvangen.

Zo is het gegaan!

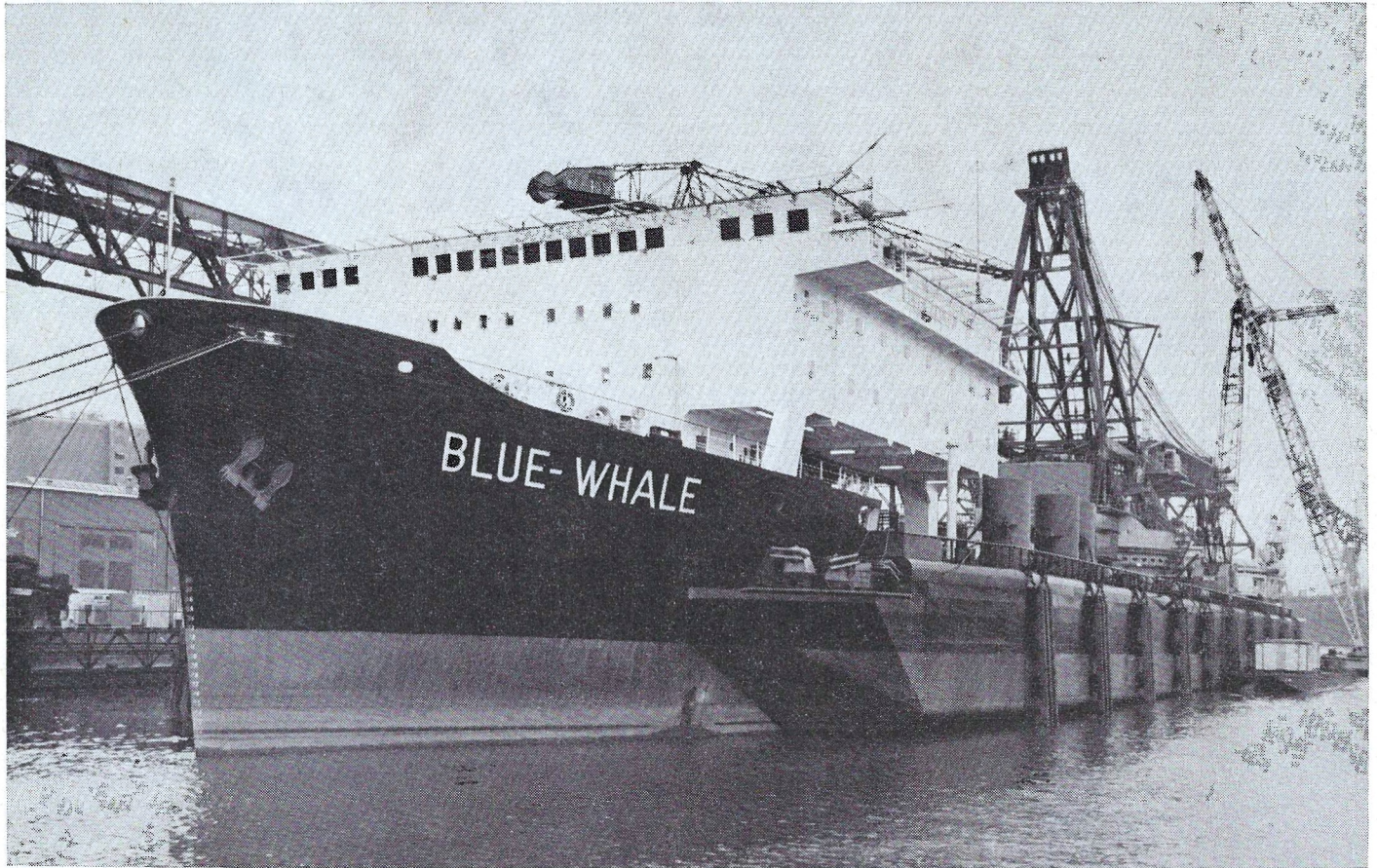
Op vrijdag 14 februari 1975 achtte Netherlands Offshore Co. uiteindelijk de tijd gekomen om het schip officieel aan den volke te tonen. Aan den volke wil in dit geval zeggen, dat alle eventuele belanghebbenden bij het nieuwe kraan-

schip in de gelegenheid worden gesteld om kennis te nemen van de vele mogelijkheden, die dit kapitale werkstuk te bieden heeft. Ook diegenen, die zeer nauw bij de bouw betrokken waren, werden uitgenodigd om aanwezig te zijn.

De „Blue Whale” lag middenin de Waalhaven. Het voorstel om er met z'n allen naar toe te zwemmen, vond de directie van de N.O.C. wel aardig, maar een beetje fris. 't Werd afgekeurd en aangenomen werd het plan om de salonboot „Prinseplaat” te charteren en zo — zij het wat minder sportief — naar de Waalhaven te varen.

Om twaalf uur werden de trossen aan de Willemskade losgesmeten en een afgeladen „Prinseplaat” voer vrolijk naar de Waalhaven, waar de „Blue Whale” — even vrolijk — lag te wachten om gedoopt te worden. Het schip was met vlaggetjes versierd en op het dek stond een grote, blauw-witte tent, die alle gasten kon herbergen en die garant was voor een droge voorstelling bij eventueel regenachtig weer.

De voorstelling lukte voortreffelijk. De fles champagne was zodanig opgehangen dat ze, na het doorknippen van het lint, met een prachtige boog tegen de naamplank terecht zou komen. 't Was goed uitgekend.



De Blue Whale, gezien vanaf de voor- en achterzijde.

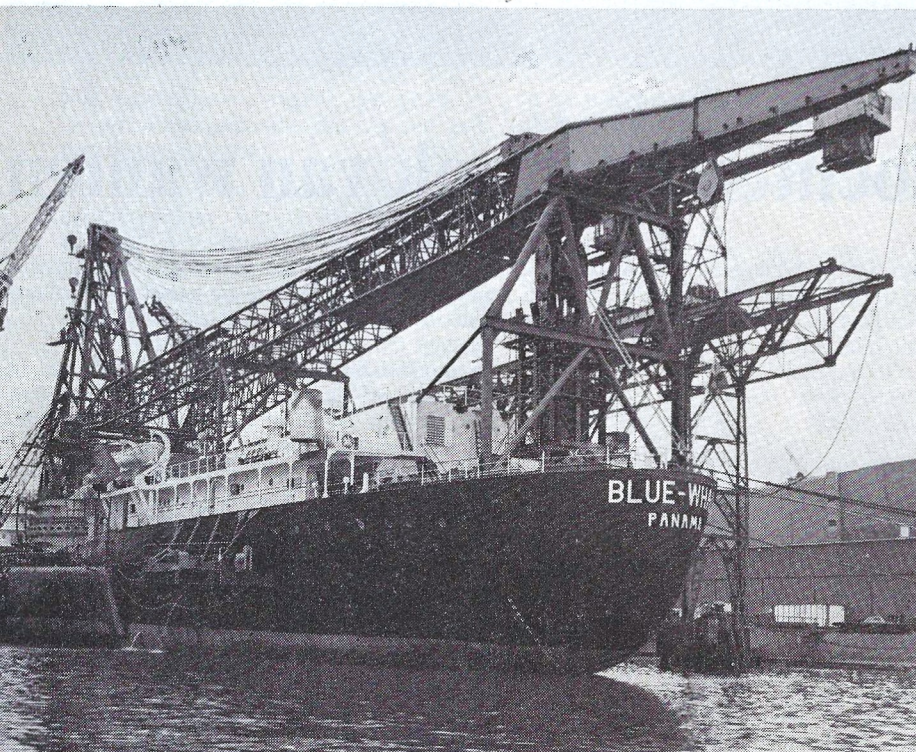
voorbereiding hebben, dat de naam „Sea Lion” zal dragen. Hij vertelde er niet bij, dat Boele geen tijd voor dat karwei had en dat hem dat ontzettend speet. Maar dat heeft hij wel gedacht natuurlijk.

Tot nu toe heeft Boele de gehele vloot van N.O.C. gebouwd. Het begon met de „Duplus”, waarvan verwacht werd, dat het zich door speciale zee-eigenschappen en uitgerust met een inrichting om op een vast punt te kunnen werken, bijzonder goed zou lenen voor het verrichten van bodemonderzoekingen, het uitvoeren van lichtere konstruktiewerkzaamheden en het fungeren als stand-by voor duikwerkzaamheden.

Midden 1972 werd de „Orca” ingezet. Met succes installeerde de „Orca” een aantal platformen in de Noordzee en legde daar pijpleidingen aan.

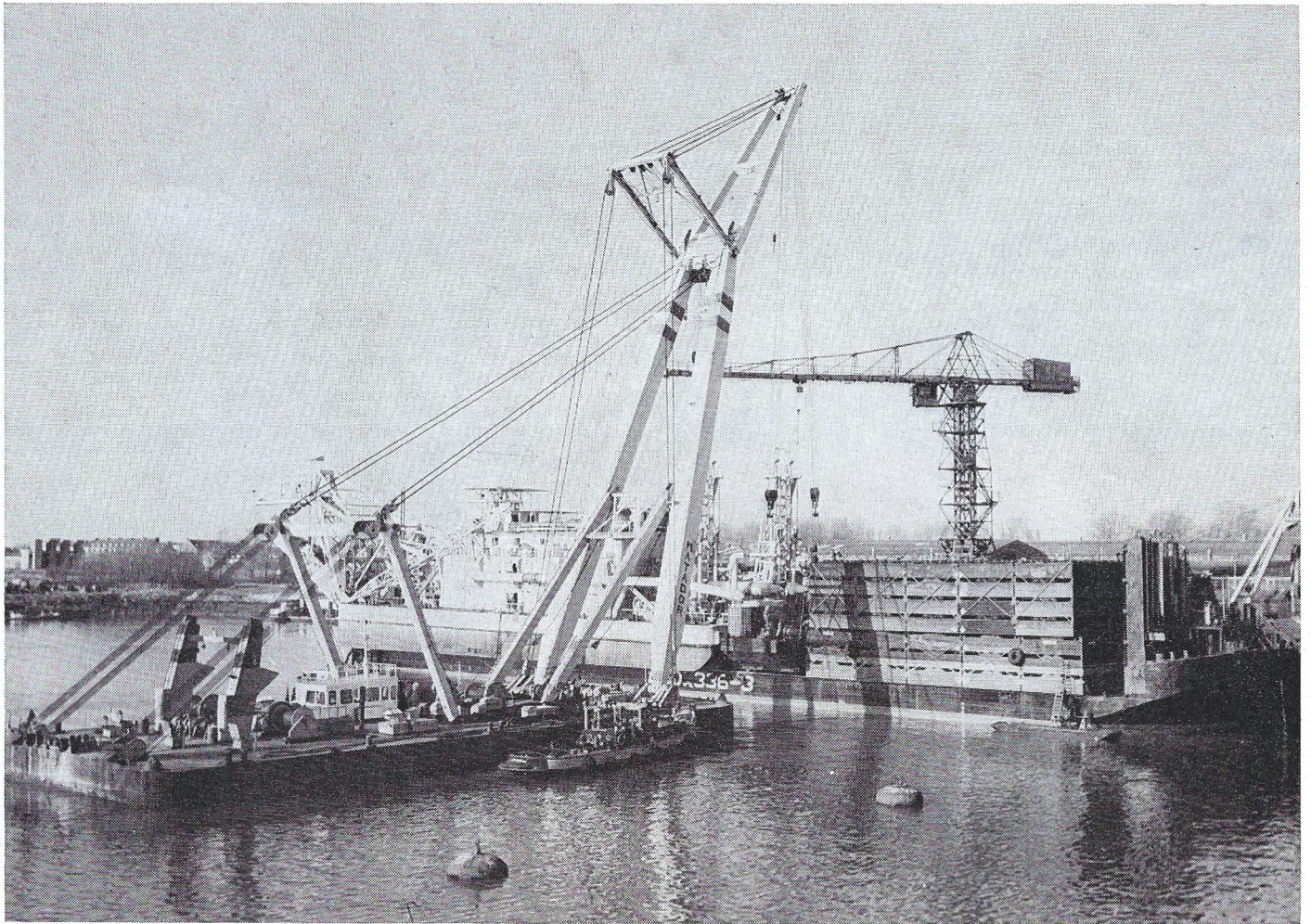
Ook in de Middellandse Zee en voor de kust van West-Afrika werden pijpleidingen gelegd.

En nu is de beurt aan de „Blue Whale”. De eerste taak zal naar verwachting zijn, het leggen van pijpleidingen op de Noordelijke Noordzee, daarnaast zal spectaculair hijswerk uitgevoerd worden.



Mevrouw A. C. Garner, echtgenote van de vice-president van Esso te Londen knipte het lint zorgvuldig door en met een knal werd de naamplank van een kostbare laag schuim voorzien.

De heer G. G. Biezeno, directeur van N.O.C. sprak er zijn blijdschap over uit, dat de „Orca” nu gezelschap heeft gekregen van de „Blue Whale” en vertelde, dat ze zelfs een derde kraanschip in



Onze jongste dochter weet ook van wanten

Over onze jongste dochter hebben we nog niet veel losgelaten. De reden is stellig niet dat we ons voor die meid behoeven te schamen. Verre van dat. Want, toen enige tijd geleden onze Ondernemingsraadleden een bezoek aan haar brachten, waren ze het er allemaal over eens, dat de totaalindruk de verwachtingen toch wel overtroffen had. De dochter bleek flink uit de kluiten gewassen, leuk van uiterlijk en zo.

We nemen ons dan ook voor in de naaste toekomst een nadere beschouwing te wijden aan de jongste aanwinst, want het geeft tenslotte geen pas om een gezinsuitbreiding niet de aandacht te geven, die het waard is. Volgende keer dus.

Voorlopig bepalen we ons bij een specialiteit, die Scheepsreparatiebedrijf de Jong B.V. in haar programma heeft, namelijk het zeeklaar maken van grote transporten. Veelal zijn dat transporten van baggermaterieel en de Jong B.V. is dan voor de verladers het adres voor het zeeklaar maken. De Jong B.V. heeft er een speciale afzinkplaats voor aan haar bedrijf, waar pontons afgezonken kunnen worden. Het te transporteren materieel wordt er vervolgens boven gedreven, waarna de ponton weer omhoog gebracht wordt.

Vele van dergelijke transporten heeft de Jong B.V. op deze wijze, „binnen haar muren” gehad, maar het transport, dat u hier op de foto ziet, bleef aanvankelijk „buiten de muren”. De diepgang van de ponton en de op te drijven vaar/werktui-

gen waren zo groot, dat de diepte van de Jong's afzinkplaats niet toereikend was om de handeling op de vertrouwde plaats te laten plaatsvinden.

Dat gebeurde in de Waalhaven. De 100 meter lange en 30 meter brede ponton werd daar voor belading afgezonken en het volgende kleinigheidje werd op de ponton drooggezet: de cutterzuiger „Slidrecht 16”; de cutterzuiger „Slidrecht 28” en de cutterzuiger „H.A.M. 209”. Verder een Amsterdamse dekschuit (beladen met een cutterladder), een elevatorbak beladen met pijpen, een multicat (kraanschip) met deklust, een pakket van 140 drijvende leidingpontons en een kraanponton beladen met pijpen voor drijvende leiding.

Het totaal gewicht van bovenstaande vaartuigen bedroeg ongeveer 6500 ton. Aan de Jong B.V. was door Adr. Volker de taak toebedacht om te zorgen, dat in de week van 16 tot 22 februari 1975 dit vrachtje met een gerust hart aan de zee toevertrouwd kon worden en bovendien, dat het transport op tijd naar zee zou kunnen vertrekken. De ponton arriveerde echter een dag te laat bij de Jong B.V. Desondanks slaagde onze voortvarende dochter er in om het omvangrijke werk op tijd klaar te krijgen.

Het transport had als bestemming twee plaatsen in de Perzische Golf, te weten Bandar Shapur en Abu Dhabi.

Werk over alle linies op de „Gravelines”

In de vloot van het bekende Hollandse Aannemersbedrijf Zanen Verstoep B.V. te Den Haag, neemt de „Gravelines” een bijzondere plaats in, hoofdzakelijk veroorzaakt door de vreemde vorm van deze zeegaande zuiger.

Daar over de hele wereld de vraag naar grote zeegaande zuigers toeneemt en het technisch een probleem is om met harde wind — en dus met zwaardere zeegang — te kunnen blijven werken, ontwikkelde Zanen Verstoep het idee om twee bestaande, identieke coasters samen te bouwen tot een soort catamaran. Dat gebeurde bij de werven „De Merwede” en v. d. Giessen-de Noord. De beide coasters werden voorzien van een nieuwe kop, die strookte op de huidvorm van de beide voorschepen. De verbinding op de achter-schepen werd tot stand gebracht door een soort kramkonstruktie. De beunruimte tussen de beide schepen bedraagt 4,5 meter.

Als eerste fase werd de „Gravelines” uitgerust met een profielzuigbuis, d.w.z. een zuigmethode, waarbij een gleuf in de zeebodem gemaakt kan worden van een bepaald profiel.

Eén van onze taken was om deze profielzuigbuis uit te nemen en de zuigbuis te verbouwen tot cutterladder met een afneembaar laddervorstuk. De bedoeling hiervan is, dat de zuiger in de toekomst aangepast kan worden om te zuigen of te cutteren. Dit laatste is een zuigmethode, waarbij de bodem door middel van een snijkop (cutter) losgewoeld wordt.

Deze verbouwing van zuigbuis tot cutterladder was voor vele van onze afdelingen een hele klus. Allereerst werd in de lasloods West het nieuwe voorstuk vervaardigd. Na montage aan de bestaande ladder, welke tijdelijk opgestopt stond in dok II, was de machinefabriek aan de beurt om het cutter-bearinglager te kotten, de cutter-bearing pas te draaien en te monteren en daarop aansluitend de gehele cutter-asleiding uit te lijnen en op vulling te zetten, compleet met tandwielkast en electromotoren.

De afdeling ketelmakerij kon vervolgens de lusten botvieren op het

wijzigen van de zuig-persleiding, terwijl de koperslagers talloze andere leidingen moesten aanpassen en uitbreiden. Het inhangen aan boord tenslotte was weer een gezamenlijk karwei voor zowel werf als machinefabriek.

Om zowel te kunnen „cutteren” als „profielen” moest in het beun in de beide scheepswanden een tweetal nieuwe ophangpunten gekotterd worden. Tevens moest door de afd. scheepsbouw de elders vervaardigde cutterbok geplaatst worden.

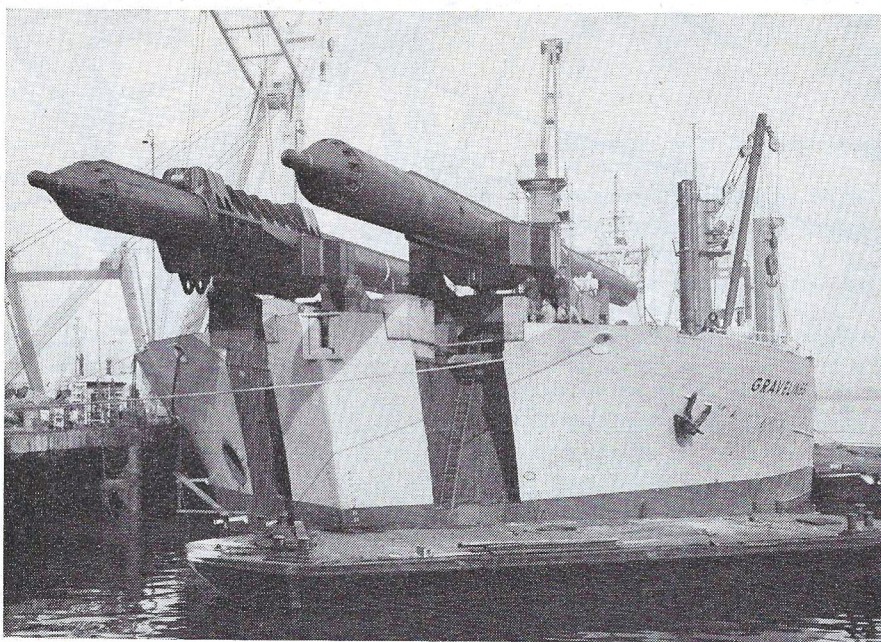
Een ander omvangrijk karwei was het maken, uitlijnen, stellen en aflassen van de spudbok op het voorschip. De spudbok is een installatie, die de spudpalen (zie foto) in staat stelt op en neer te bewegen en bovendien om de palen bij niet-werken in gestreken toestand te brengen, zoals op de foto het geval is. Als de spudpalen — zoals op doorsnede 3 — in de zeebodem staan, kan de zuiger zich via de palen verplaatsen. De palen worden daartoe beurtelings gelicht en vervolgens weer in de bodem gebracht, zodat de zuiger als het ware „verstapt”.

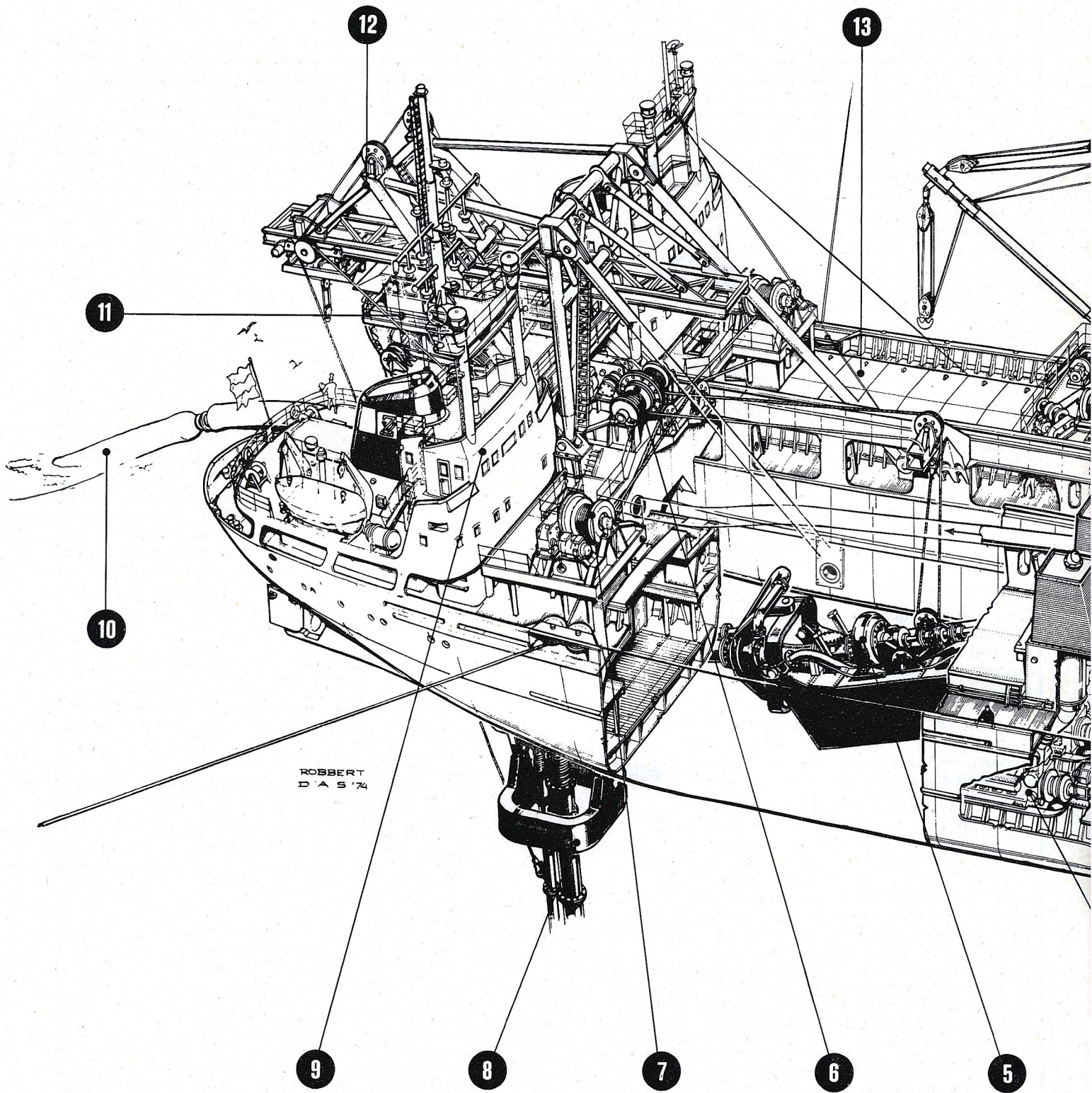
Het plaatsen van de spudbok is

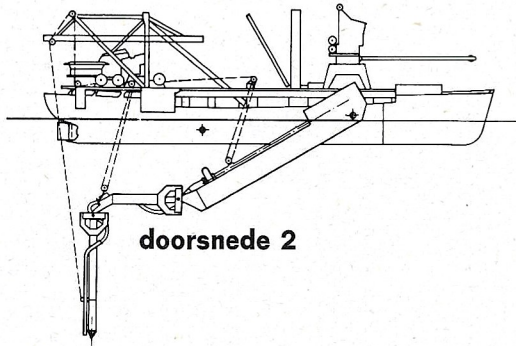
uiteraard een sekuur werk in verband met de kantelbeweging, die de palen moeten kunnen maken, omdat de palen in gestreken toestand over dek vrij moeten lopen en het aangrijpingspunt beneden nauwkeurig in het hart van de hydraulische cilinder moet vallen. De lagers van deze spudbok werden door de machinefabriek geheel machinaal bewerkt. De afd. scheepsbouw maakte in het voorschip aan B.B. en S.B. nissen voor de spudpalen. Tijdens varen — als de spudpalen gestreken zijn — worden deze nissen opgevuld met de z.g.n. dummies, zodat de kop een gesloten geheel wordt.

De „Gravelines” is begin maart vertrokken naar Richard Bay in Zuid-Afrika om daar in combinatie met andere Nederlandse baggervaartuigen een groot waterbouwkundig karwei te gaan verrichten.

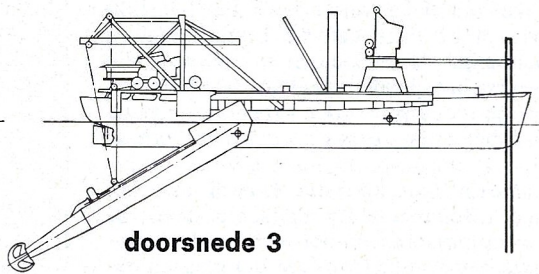
Op de volgende bladzijden ziet U een schematische voorstelling van de „tweeling zuiger” in de toestand, zoals ze bij ons aan de werf verscheen. Het is interessant om na te gaan hoeveel in zo'n schip is „weggeduwd” om het tot een compleet baggerbedrijf te maken.







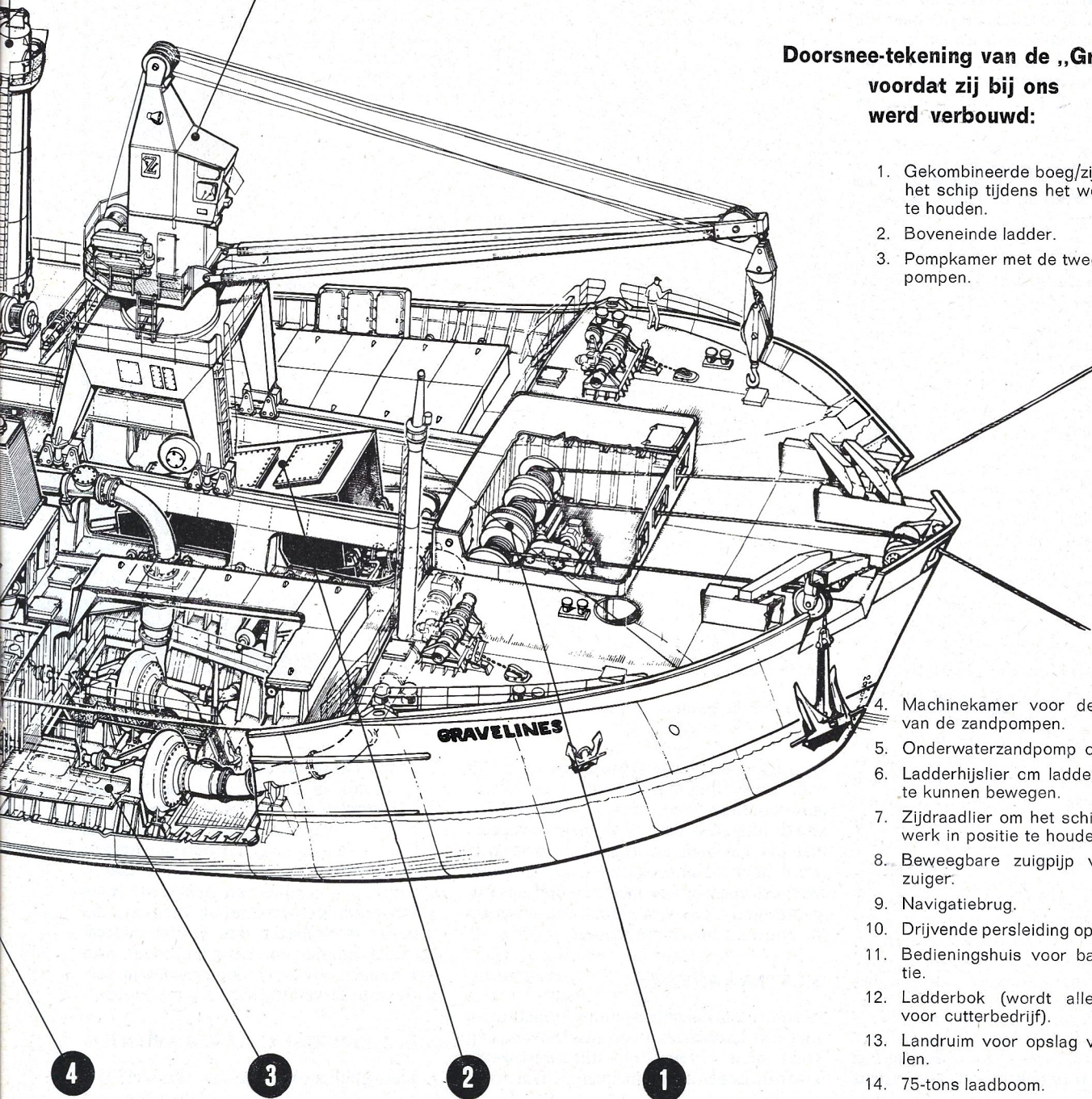
doorsnede 2



doorsnede 3

**Doorsnee-tekening van de „Gravelines”,
voordat zij bij ons
werd verbouwd:**

1. Gekombineerde boeg/zijdraadlier om het schip tijdens het werk in positie te houden.
2. Boveneinde ladder.
3. Pompkamer met de twee grote zandpompen.



4. Machinekamer voor de aandrijving van de zandpompen.
5. Onderwaterzandpomp op de ladder.
6. Ladderhijsslier om ladder op en neer te kunnen bewegen.
7. Zijdraadlier om het schip tijdens het werk in positie te houden.
8. Beweegbare zuigpijp voor profielzuiger.
9. Navigatiebrug.
10. Drijvende persleiding op achterschip.
11. Bedieningshuis voor baggerinstallatie.
12. Ladderbok (wordt alleen gebruikt voor cutterbedrijf).
13. Landruim voor opslag van onderdelen.
14. 75-tons laadboom.
15. Verrijdbare 18-tons kraan.

D. van de Wetering B.V. kreeg in januari/februari weer een aantal moeilijke zaken te verwerken. En het lijkt wel of ze daar aan de Bunschotenweg heimelijk plezier hebben in karweien, die buiten het normale vallen. 't Moet een beetje moeilijk worden voor die jongens, dan beginnen ze pas goed los te komen.

Neem nou b.v. dat karwei aan het m.s. „Bonanza”. Op dit schip moest in de hulpmachinekamer een oude hulpmotor vervangen worden door een nieuwe Stork Ricardo hulpdiesel.

De tegenslagen lagen hier voor het oprapen. Men zou een gat van $4\frac{1}{2}$ x 2 meter in het hoofddek branden en de motor er aldus uitlichten en de nieuwe inbrengen. Vergeet het maar. Dat schone plan kon niet doorgaan, omdat het gat van $4\frac{1}{2}$ x 2 m. tevens zou nopen

Weterings- waardig- heden

tot het doorbranden van dwarssterkteverbanden van het schip en dat is linke soep.

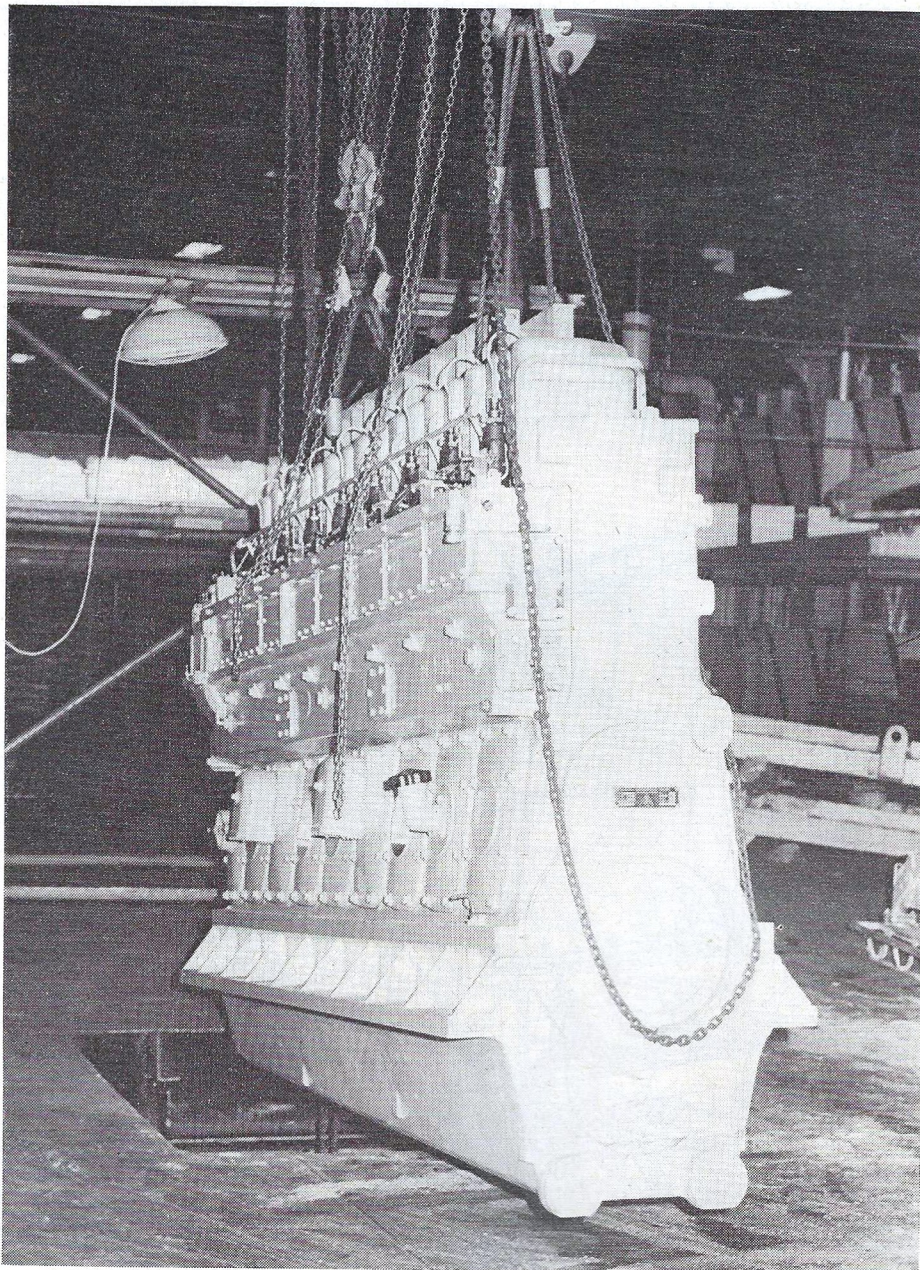
STRIPTEASE

Besloten werd een gat van $2\frac{1}{2}$ m. lang te branden, wat dan wel betekende, dat de vier meter lange motor vertikaal door het gat zou moeten. Alles wat aan de oude motor gesloopt kon worden werd er afgehaald, maar desondanks was het een groot getob om het spul er uit te krijgen.

Maar goed, 't lukte allemaal. Beroerder werd het, toen bleek, dat de inmiddels gearriveerde hulpmotor niet in zijn geheel door het gat kon. Alle mogelijkheden werden onderzocht en de hele zaak werd van alle kanten bekeken, maar — hoe graag de inspekteur dat ook wilde — in één keer naar beneden ging niet.

Er zat niets anders op dan de motor te ontdoen van blower, uitlaatgassenleiding, vliegwiel enz. Speciale hijsjukken werden gemaakt. De „ontkleding” werd zover doorgevoerd, dat er van een behoorlijke striptease gesproken kon worden.

Toen het eenmaal zover was, dat het zaakje heel voorzichtig op zijn plaats



De grote hulpmotor en het kleine gat.

gebracht kon worden, werd menige zucht van verlichting geslaakt toen de motor zijn einddoel bereikt had. Zo snel als maar mogelijk was hebben ijzerwerkers het gat gesloten en afgelast. De isolatie werd hersteld en enkele Wetering-medewerkers voeren mee naar Las Palmas om gedurende deze reis de motor weer op te bouwen en aan te sluiten.

KOSTBAARHEDEN

Als men zo ingespannen doende is met een karwei als voormschreven, dan staat men er niet bij stil, met welke kostbaarheden men omspringt. Het werk

eist alle aandacht op. Maar toch, als je zo'n motor in de stroppen ziet hangen, zou je toch wel eens moeten bedenken, wat voor kapitaal daar in de lucht zweeft. Een kapitaal, dat op dat moment afhangt van de deugdelijkheid van takels, stroppen, sluitingen en hijsogen. Veel kostbaarder echter zijn de mensen, die met het werk bezig zijn. Oplettendheid, voorzichtigheid en deugdelijkheid van het materiaal moeten optimaal zijn terwille van de veiligheid.

MISSISSIPPIBRUG ALS MISPUNT

Dat gold ook voor het karwei, dat

WETERINGSWAARDIGHEDEN • WETERINGSWAARDIGHEDEN • WETERINGSWAARDIGHEDEN • WETERI

uitgevoerd moest worden op het m.s. „Nordic Patriot”, een bulkcarrier van 125.000 ton d.w., waarvan de radarmast ingekort moest worden. Waarom maken ze zo'n mast niet direkt op goede hoogte zult U vragen. Dat was 'ie, zeggen wij dan, maar 't zit zo.

De „Nordic Patriot” moest — dankzij een charter — in Amerika de Mississippi-rijbuis passeren. Op die rivier heerst schijnbaar een abnormaal hoge waterstand, waardoor het schip er niet onderdoor kon. Althans de mast niet. Inkorten dan maar, besloot de Rederij. Tussen besluiten en doen liggen nog wel een paar probleempjes, want een stuk er afbranden gaat niet. Alle apparatuur, zoals radar, richtingzoeker, antennes, navigatieverlichting enz. zijn in de top van de mast gemonteerd. De oplossing is dus om eerst alles te ontkoppelen, het

met een speciaal voor dit karwei gemaakt hijswerk over de radarscanner te komen. Het schip kon door wat achterover te trimmen nog 1½ meter winnen en ook de bok werd getrimd.

Daarna werd de mast aan de hijsaak van de bok vastgemaakt en kon het brandwerk beginnen. De wind — dat was ook zo leuk — was inmiddels aangewakkerd tot windkracht 7. Een troost was, dat het daarbij lekker begon te regenen. 's Avonds om 10 uur stond de mast weer op zijn plaats en kon het stellen en aflassen beginnen. De volgende morgen sloten radio- en radarmoniteurs en electriciëns de boel weer aan en ijzerwerkers en lassers compleeteerden het ijzer- en laswerk en verplaatsten nog even de richtingzoekerfundatie.

De boot kon naar de Mississippi.

Ondernemingsraad-verkiezing

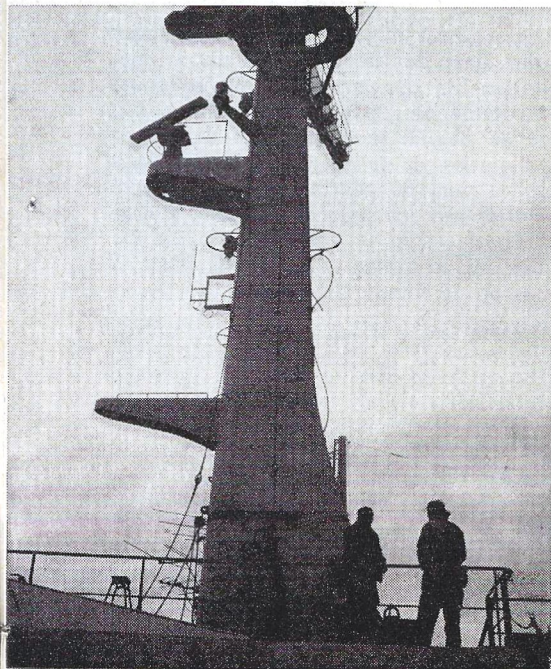
De wet op de ondernemingsraden schrijft voor, dat een bedrijf met meer dan 100 medewerkers, een Ondernemingsraad moet hebben. Dat aantal is bij v. d. Wetering ruimschoots gepasseerd en derhalve werden op 10 februari j.l. verkiezingen gehouden.

Van de Werknemersorganisaties had alleen het N.V.V. kandidaten gesteld, en de ongeorganiseerden namen met vier kandidaten aan de verkiezingen deel. De uitslag was als volgt:

Georganiseerden 37 stemmen
Ongeorganiseerden 26 stemmen

Voor de industriebond N.V.V. werden gekozen:

de heren A. J. Lammering, C. J. Boile-nois, J. F. Duvian, J. Bisdom.



De radarmast van het m.s. „Nordic Patriot”.



Installatie van de Ondernemingsraad.

in te korten stuk aan de mastvoet er af te branden, de ingekorte mast weer plaatsen en vervolgens alles weer aansluiten.

Geen eenvoudige opgave, dus naar v. d. Wetering met die hap. Men dacht ongeveer 48 uur nodig te hebben om het werk uit te voeren, maar de drijvende bok miste een brug en verscheen donderdagsavonds niet ter plekke. 't Werd vrijdagsochtend 10.30 uur.

WIND EN REGEN

Er volgde veel pas- en meetwerk om

Personeels-feestavond

De eerste Wetering-personeelsavond is vastgesteld op 19 april 1975 en wordt gehouden in gebouw „Palace”, Zomerhofstraat te Rotterdam.

De avond wordt ingericht in de vorm van Cabaretdansant, waarbij de volgende artiesten zullen optreden:

Gerry en Ferry	conference
Ab Brommert	parodist
Gonny Baars	zang
Los Cabanos	Latijs-Amer. muziek
Frans Poptie	dansorkest
Ameranthe	showgirls
Lowland Trio	muziek en zang

Voor de ongeorganiseerden werden gekozen:

de heren T. Pijpers, H. J. Liefhebber, D. L. v. d. Burgh.

Op maandag 17 februari 1975 werd de Raad officieel door directeur E. de Jongh geïnstalleerd. Tevens werd afscheid genomen van de voormalige personeelskommissie, wier leden een boekenbon aangeboden kregen als dank voor de bewezen diensten.

Van hen keren de heren J. C. Stolk en I. van Baarle niet in de Ondernemingsraad terug, de heer Lammering werd in de Raad gekozen.

HOE EEN SCHIP GEBOUWD WORDT

DEEL 3

Waarin we het hebben over afschrijven

Dit wordt een lastig hoofdstuk mensen. Want we moeten U in enkele pagina's uitleggen wat afschrijven is, terwijl, als je afschrijver van je vak wilt worden, daar een aantal jaren studie voor nodig hebt om het zover te brengen. Om over de ervaring maar niet te spreken. Weliswaar doet de heer de Bel ontzettend goed zijn best om op een eenvoudige wijze de stof voor deze artikelenreeks aan te dragen, maar hij kan je zo spottend aankijken als je iets niet snapt. Zo op de manier van „wat doe jij eigenlijk op een scheepswerf?”

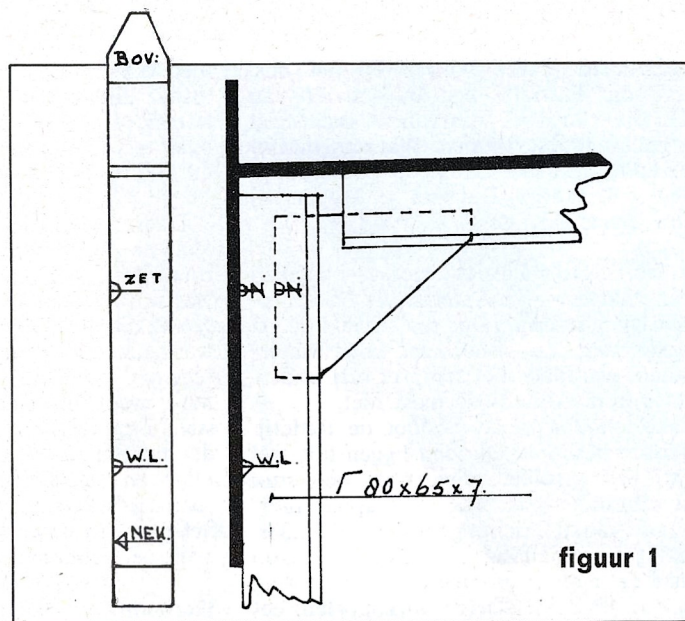
En zo, gebukt gaande onder deze „belasting”, vertellen we U schuchter, dat de afschrijver de man is, die alle maten — waarover we het in de vorige artikelen hebben gehad — op het te bewerken materiaal zet. Dat doet ie niet even gauw. Dat moet met de grootste zorgvuldigheid gebeuren. Zet hij één maat verkeerd, dan worden ook de volgende bewerkingen verkeerd gedaan en het stuk materiaal is naar de vernieling gevoerd. Een asmal noemen ze zo iets. Hoe ze aan het woord komen is onduidelijk, maar het klinkt beroerd genoeg.

In de scheepsbouw gebruiken ze trouwens toch eigenaardige woorden. We noemen er maar eens een paar. Een land b.v. Je zou toch denken, dat ze het dan over België of Frankrijk hebben, maar niks hoor. Een land is een plaatverbinding in horizontale richting. Zo'n verbinding werd vroeger meestal geklonken, tegenwoordig is het allemaal lassen wat de klok slaat. De verticale verbinding wordt stuik genoemd.

We weten van de vorige artikelen wat mallen, latten en proevers zijn. We hebben geleerd dat deze hulpmiddelen bij de maatvoering verkregen worden door de maten van de spantenvloer „af te halen”. Mocht de serieuze lezer het vergeten zijn welnu, sla er dan de vorige nummers van Boele-Nieuws maar op na en U weet het weer. We gaan proberen een plaat af te schrijven. Eenvoudigjes natuurlijk. Afschrijven van een plaat wil zeggen: alle gegevens op de plaat zetten, die de volgende bewerkers nodig hebben om de plaat pasklaar te maken voor de sectie.

Voordat we ons echter op die plaat storten, moeten we U enkele gereedschappen in de handen duwen, die voor de afschrijver onontbeerlijk zijn. U krijgt van ons:

1. Een kraspen. Lijntjes trekken met potlood en lineaal is er niet bij. Met de kraspen kunt U lijnen in de plaat krassen. Afschrappen noemt de afschrijver dat.
2. Een klosje touw. Dat denkt de leek tenminste. Wij vaklieden noemen het een slaglijn. Gelijk maar vertellen hoe het werkt. Moet je op een plaat een rechte lijn tussen twee punten zetten, dan laat je een stuk lijn van de klos rollen en haalt het langs een stuk krijt. De lijn op de punten zetten — strak zetten — je helper tilt de lijn een stukje op, laat hem schieten en... een mooie rechte krijtstreep verbindt de punten.



figuur 1

3. Een blokhaak. Moet er een heel lange lijn getrokken worden van b.v. 10 meter, dan gaat de voorgaande methode niet op. Als je de gespannen lijn dan maar een ietsje scheef houdt komt er een kromme lijn op de plaat te staan. De oplossing is om eerst de slaglijn te spannen en dan langs de lijn diverse kleine putjes in de plaat te slaan. Langs deze putjes kan dan wel met de gekrijte slaglijn gewerkt worden, of langs de putjes kan een stalen rij (lineaal) gelegd worden om de lijn vervolgens in te krassen (foto 2). De blokmaat heb je nodig om de putten zuiver in de plaat te slaan. De toepassing is op de foto te zien. (foto 1).
4. Een centerpons. Dat is een stukje stalen gereedschap om de voorbedeelde putjes in de plaat te slaan. Zo'n putje in de plaat noemt men een center. (foto 3)
5. Een speerhaak. Dit is een passer, die o.a. dient om lijnen zuiver haaks op elkaar te zetten.

Zo, nu zullen we eens proberen een plaat af te schrijven. Een plaat van b.v. 2600 mm: lang en 1220 mm. breed. Of

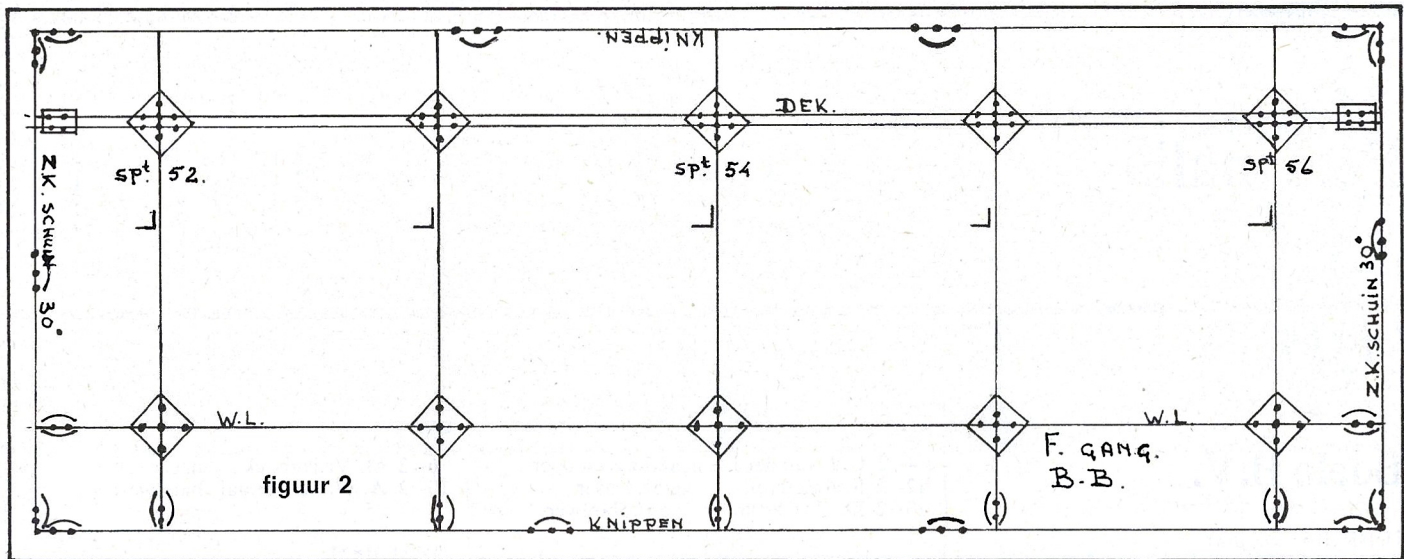


1

Foto 1. De blokhaak wordt tegen de slaglijn gehouden om putjes in de plaat te slaan (K. Dekker)

Foto 2. Het inkraspen van een lijn langs een stalen rij. (W. Buitendij en H. Vermeer (l.))

Foto 3. Centeren (L. Hoogstad)



hoog, hoe U het noemen wilt. De plaat is door de tekenkamer besteld en wel zo, dat lengte en breedte iets royaler zijn dan de juiste maten. Het is een F-gang plaat op grootspant. De spantafstand bedraagt 500 mm.

Bij het afschrijven van platen wordt altijd vanuit een bepaalde lijn gewerkt, de werklijn. Bij voorkeur nemen we daarvoor een waterlijn. Deze lijn wordt met de slaglijn op de plaat gezet op de manier, zoals we pas geleerd hebben. Met behulp van de spantenbalein of het spantenlint kunnen we de spantafstanden op de werklijn zetten en met behulp van de speerhaak zuiver haaks op die waterlijn zetten. Van de spantenvloer hebben we voor onze plaat een watermal gekregen — zie figuur 1. Op de spantmal staan de waterlijn (werklijn) en de boven- en onderkant van de plaat aangegeven. De mal leggen we nu langs elke spant die we op de plaat getekend hebben en nemen de punten zuiver over.

Alle gegevens van de plaat moeten we nu op die plaat vermelden — o.a. welke plaat het is en aan welke kant van

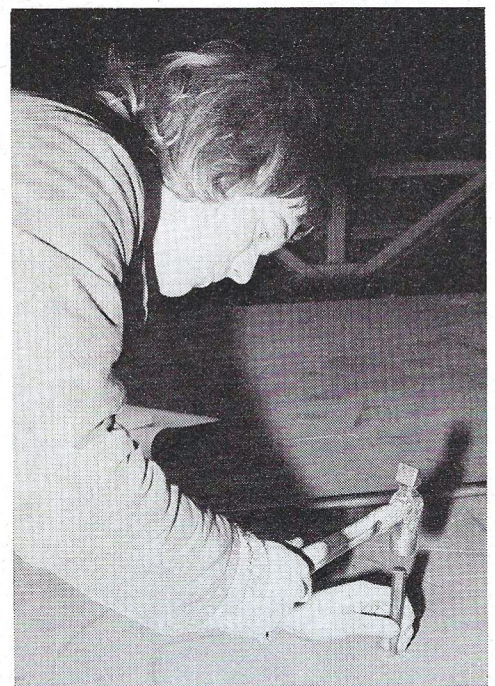
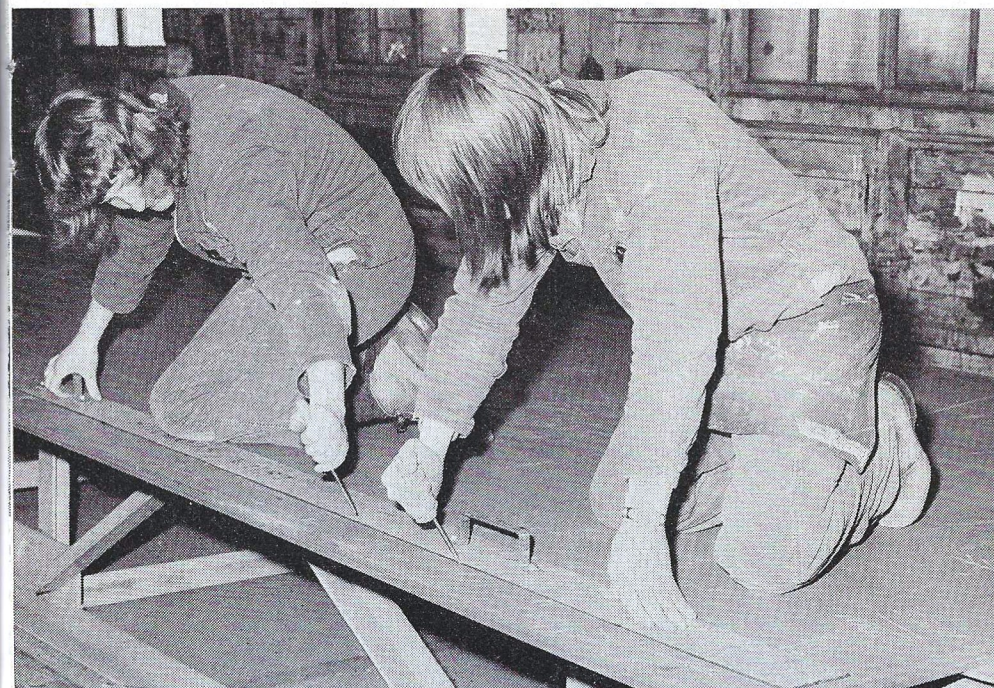
het schip hij komt te zitten (in ons geval F-gang B.B.) — de spantnummers — waar de plaat afgeknipt moet worden enz.

Een plaat wordt afgeknipt of afgebrand. Dat hangt van de plaatdikte af. Bij dikke platen wordt schuin afgebrand (b.v. 30 % schuin) zodat je als je twee platen tegen elkaar legt, een V-naad krijgt. Die naad wordt dan vol gelast. Bij dunne platen kan z.g. stompgelast worden.

In figuur 2 ziet U onze kant en klaar afgeschreven plaat, die nu rijp is om naar de tussenopslag getransporteerd te worden. Daar staat ze dan gereed om — zodra de lasloods de plaat voor aanbouw nodig heeft — haar reis te vervolgen.

U hebt nu een voorbeeld gezien van een afgeschreven plaat op grootspant, d.w.z. op een plaats in het midden van het schip, waar het schip het breedst is. Op een plaats dus, waar het schip zich niet te buiten gaat aan allerlei moeilijk bochtenwerk. Want het afschrijven van zulk bochtenwerk laat zich niet in één artikeltje vertellen. 't Was zo al moeilijk genoeg.

3



Personalia

Boele B.V.

JUBILEA: 25 jaar

8- 5 J. van 't Zelfde magazijnbediende

BENOEMINGEN:

1- 1 H. Hofwegen chef ontwerp en be-
gr. Afd. Scheeps-
nieuwbouw
1- 1 J. L. Bijl sous-chef tekenka-
mer Werktuigbouw
3- 3 P. G. de Winter baas ijzerwerkers
reparatie
3- 3 H. Slooff voorman ijzerwer-
kers
3- 3 J. Brandt kras branders/tus-
sen opslag
10- 3 P. van Helden bankwerkersbaas

IN DIENST GETREDEN ZIJN:

16- 1 J. Fernandez Carrizo elec. lasser
20- 1 S. Eiris Rama elec. lasser
20- 1 J. L. Mendez Pensado centerdraai-
er transporteur
20- 1 E. H. Guermat transporteur
20- 1 J. M. Miguel Rodriguez brander
20- 1 F. Delfin Canovas koperslager
20- 1 B. A. Ravenstijn magazijnbediende
27- 1 E. van den Bos ijzerwerker
3- 2 A. Flores Medina transporteur
3- 2 W. A. Andela elec. lasser
3- 2 M. G. Jahangier ijzerwerker
3- 2 J. Rijsdijk chef houtbew. en
schild.
10- 2 P. C. van Beekum koperslager
10- 2 G. N. Davison koperslager
17- 2 E. P. Blomont ijzerwerker
18- 2 E. Martinez Quintana hakker

UIT DIENST GETREDEN ZIJN:

24- 1 A. Garcia Alvarez elec. lasser
27- 1 M. Perez Delgado ijzerwerker
31- 1 J. F. v. Hees bankwerker
31- 1 A. Ober tekenaar/construc-
teur
31- 1 S. Luaña Nieto elec. lasser
31- 1 J. Ramirez Escob ijzerwerker
3- 2 K. G. v. Ommeren medewerker Rek.
Afd.

4- 2 C. J. van der Laan hellingschipper
12- 2 S. Anderson elec. lasser
13- 2 D. B. Clarke aan/afbouwer

TERUG UIT MILITAIRE DIENST:

20- 1 G. M. C. Polfliet bankwerker

GEPENSIONEERD:

28- 1 G. A. van der Zalm koperslager

GEBOREN:

16- 1 Arnold, zoon v. dhr. en mevr. A. van
den Dool-Verveer.
17- 1 Natalie, dochter v. dhr. en mevr. K. F.
B. Cornelissen-van Wordragen.
21- 1 Debbie, dochter v. dhr. en mevr. D.
Pronk-Bont.
7- 2 Paulus Jonathan, zoon v. dhr. en mevr.
R. M. de Vries-van Welij.
13- 2 Marcel Stephan Aart, zoon v. dhr. en
mevr. A. Kooiman-Snel.
16- 2 Robin Alexander, zoon v. dhr. en
mevr. R. Moed-Streefkerk.

GEHUWD:

24- 1 De heer A. van Dijk met mej. R. van
Leeuwen.
14- 2 De heer A. H. Andriese met mej. E.
van der Torre.

D. v. d. Wetering B.V.

IN DIENST GETREDEN ZIJN:

13- 1 V. de Pasquale buiten-bankwerker
28- 1 C. Voogd buiten-bankwerker
2- 2 J. G. Nieland binnen-bankwer-
ker
3- 2 W. A. Ardon pijpenbewerker
17- 2 Ch. v. d. Werf buiten-bankwerker
17- 2 H. L. v. d. Rest magazijnbediende

UIT DIENST GETREDEN ZIJN:

7- 2 A. F. v. d. Windt ijzerwerker
14- 2 S. Brierley buiten-bankwerker

De Jong B.V.

IN DIENST GETREDEN ZIJN:

30-12 A. Leenhout dokknecht
16- 1 H. van Randwijk elec. lasser

6- 2 M. Vrijenhoek ijzerwerker
10- 2 A. W. M. Metaal bankwerker

GEBOREN:

31-12 Vincent, zoon v. dhr. en mevr. H. A.
Meerhof-Oudshoorn.
4- 1 Claudia Cynthia, dochter v. dhr. en
mevr. W. H. R. de Jongh-v. d. Ende.

GEHUWD:

20- 1 De heer S. Özuturk met mej. S. Arikan.

VERJAARDAGEN KONINKLIJK HUIS:

17- 4 Z.K.H. Prins Maurits
27- 4 Z.K.H. Prins Willem-Alexander
30- 4 H.K.H. Koningin Juliana
30- 4 De heer P. van Vollenhoven

IN MEMORIAM

Op 18 januari 1975 overleed op 68-
jarige leeftijd de heer

HENDRIK VAN DER LINDEN

die tot aan zijn pensionering op 16 juli
1971, gedurende meer dan 44 jaren in
onze magazijnen werkzaam is geweest.

Op 19 januari 1975 overleed in de
leeftijd van 67 jaar de heer

GIJSBERT DE VRIES

Hij trad als ijzerwerker op 20 mei 1927
in dienst en van 1 november 1953 af
tot aan zijn pensionering op 25 fe-
bruari 1972 was hij als ijzerwerkers-
baas werkzaam.

Beiden hebben met grote ijver en
toewijding gedurende al die jaren hun
werkzaamheden verricht en ons be-
drijf gediend.

Wij betuigen onze gevoelens van
welgemeend medeleven aan de fami-
lieleden.