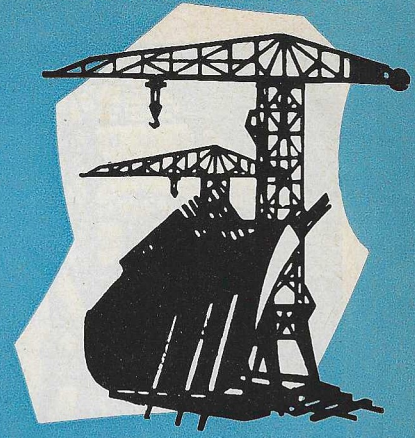


Boele-nieuws

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

BIJ DE VOORPLAAT:

In de diepvriesafd. van de
machinefabriek (pag. 11)

Zonder toestemming van de redactie
mogen geen artikelen, geheel of ge-
deeltelijk, worden overgenomen.

Druk:

Benedictus - N.D.U. - Rotterdam

Zweedse opdracht met bestemming Canada

Lasloods draaide drums voor mekaar

„Wij draaien hier drums voor mekaar”, zei een lasser in de lasloods, toen hij een sigaretje stond te draaien. Maar hij doelde niet op het shaggie, dat hij achteloos tussen zijn lippen liet bengelen, maar wel op de twee enorme kabeldrums, die met voortvarendheid uit het niets verzezen en die de nieuwsgierigheid prikkelen. Want wat moet men ter wereld met deze kolossale haspels doen? „'t Is niet om te vliegeren, want het windt een beetje moeilijk op”, zei diezelfde lasser. Maar waar het dan wel voor was, wist ie ook niet.

We nemen aan dat U niet dagelijks de landkaart van Canada bestudeert. We plaatsen daarom hierbij een fragment van de Oostkust van dit land, want we hebben het voor onze uitleg nodig.

U ziet daarop het schiereiland Nova Scotia met daarboven het eilandje Prince Edward Island. We zeggen het eilandje, maar dat geldt dan voor Canadese begrippen. Op de wereldkaart

is het nauwelijks te vinden, maar de lengte van het eiland is altijd nog zo'n 160 km.

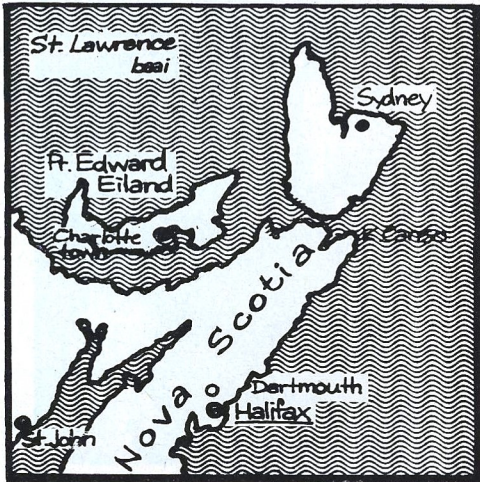
Het ligt betrekkelijk dicht bij het vasteland. Op het smalste punt ongeveer 20 km.

Prince Edward Island telt zo'n 100.000 inwoners, maar in het zomerseizoen is het eiland een trekpleister voor toeristen en dan wil de bevolking wel eens verdubbelen.

De electriciteitsvoorziening op Prince Edward Island was en is nog steeds een zorgenkindje. Stroom wordt geleverd door een zich op het eiland bevindende electriciteitscentrale, waarvoor olie aangevoerd wordt.

Dat schijnt daar een peperdure liefhebberij te zijn. Althans de prijs die men op het vasteland voor electriciteit moet betalen staat in geen verhouding tot de prijs, die op het eiland neergeteld moet worden. De eilandbewoners willen dan





is 13 centimeter dik. Drie-fasen kabel is het, waarin zich drie met loodmantel omgeven elementen bevinden, die onder geen voorwaarde in aanraking mogen komen met water. Om die reden bevindt zich in de kabel olie, die met expansievaten constant onder druk gehouden moet worden. Als lekkage in de mantel op zou treden, dan kan het zee-water toch geen onheil stichten.

Om de 20 km, die Prince Edward Island van het vasteland scheidt te overbruggen, moet een kabel gemaakt worden van \pm 21 kilometer lengte.

In Zweden is een fabriek waar men deze zeer speciale kabel kan maken en wel Sieverts Kabelverk AB te Stockholm, dochtermaatschappij van het grote concern L.M. Ericsson Ltd. te Montreal. Om de 21 kilometer lange kabel te kunnen verslepen moet ze zorgvuldig opgerold worden in een zorgvuldig gemaakte kabeldrum en dat laatste karwei kregen wij van de Zweedse fabriek opgedragen.

't Bleef overigens niet bij één kabeldrum, want de Canadezen vinden één zo'n kabeltje een hachelijke zaak, wat het ook is. Ze bestelden er dus twee en ergo bestelden de Zweden bij ons twee drums. De tweede kabel dient als reserve. Een reservesnoertje van 21 km. zo gezegd.

De kabeldrums zijn inmiddels naar Stockholm versleept en de Zweden zul-

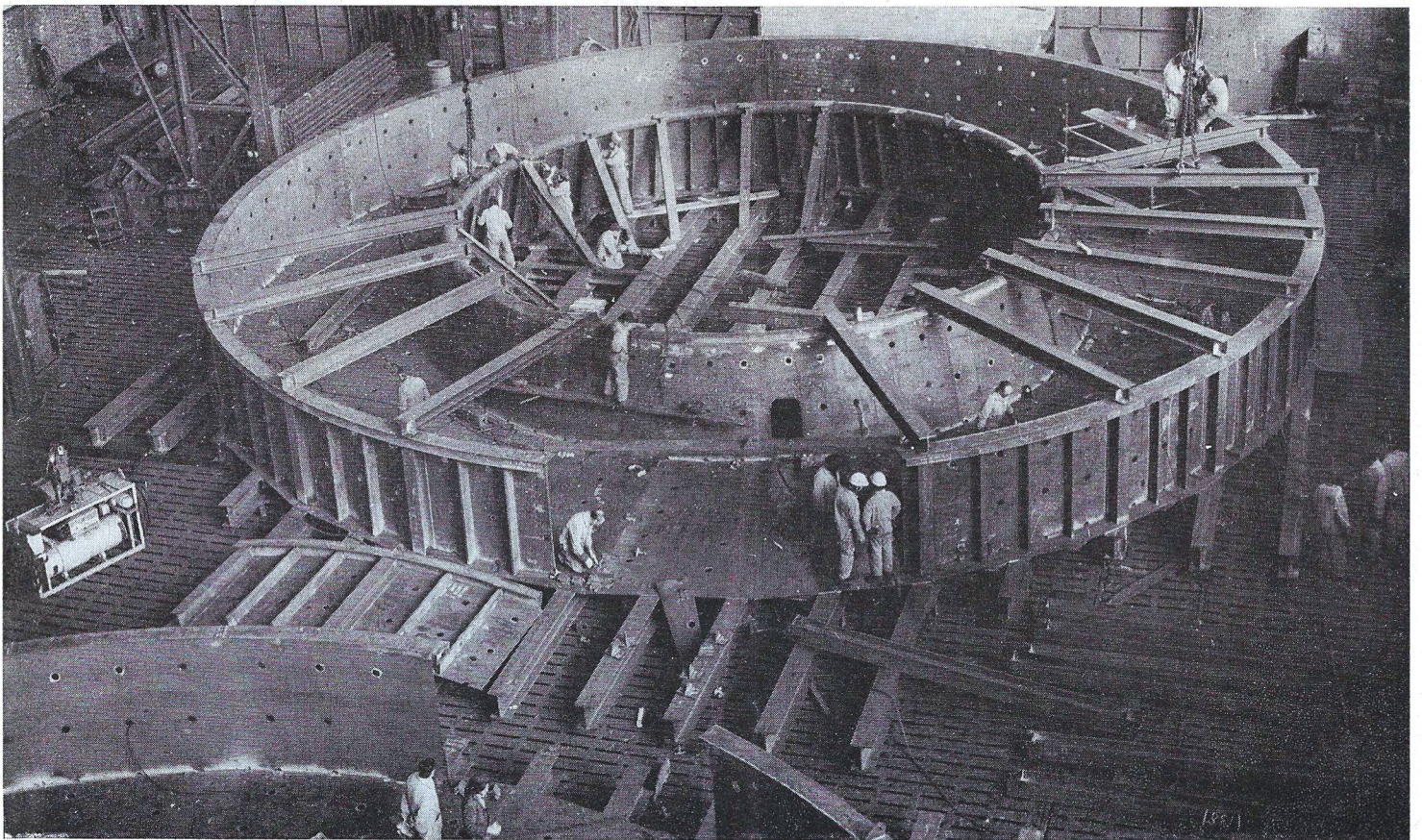
len in hun fabriek dan 21 kilometer kabel in elke drum slingeren.

Daarna moet Smit International Marine Services te Rotterdam er voor zorgen dat de gevulde drums heelhuids in Canada arriveren. Zij levert daarvoor de sleepboten, ponton, meersysteem, ankers en alle uitrustingsstukken, die bij een dergelijk onalledaags transport nodig kunnen zijn.

Is de kabel goed en wel in Canada gearriveerd, dan moet ze 2 meter onder de zeebodem gelegd worden bij een maximum diepte van 40 meter. Dat gebeurt met dezelfde ponton, als waarop de kabels zijn getransporteerd. Ook op het strand moet de kabel nog een eindweegs twee meter onder de grond gestopt worden, want de winter zorgt doorgaans voor zware ijsgang. En de kabels mogen uiteraard niet beschadigd worden door op het land geworpen ijschotsen.

Zo, nu weet U zo'n beetje, waartoe deze ongewone lasloodsklus moet dienen en we hopen U mettertijd — met behulp van collega's van Smit International — wat meer van het Zweeds-Hollands-Canadese avontuur te laten zien. Hoewel het natuurlijk veel verstandiger zou zijn, indien de direktie tegen Uw redakteur zou zeggen: „ga jij maar met je vrouw een maandje naar Canada. Kun je een mooi verhaaltje schrijven voor Boele Nieuws.” Maar ja . . . dat zal wel weer niet.

ook best hun oliigestookte centrale van de hand doen en zouden aangesloten willen worden op het stroomnet van de burens van de overkant. Maar dat is geen kwestie van een verlengsnoertje op een stopcontact aan de overzijde. Dat is een kwestie van het overbruggen van een sloot zee-water van 20 kilometer breedte. En toch is dat precies wat ze daar in Canada gaan doen. Ze gaan een kabelverbinding tot stand brengen. U moet dan natuurlijk niet denken aan kabels, die we in onze Nederlandje via hoge kabelmasten over rivieren en polders trekken. Nee, de Canadese kabel





Klaas van Driel (links) en Gerrit Velthuisen (rechts) krijgen de eremedaille opgespeld door burgemeester C. J. Verplanke.

Jubileumboogst: 5 van 40 en 1 van 50

Een simpel rekensommetje leert, dat we in de afgelopen periode — d.w.z. februari tot en met half maart — 250 Boele-jaren hadden te herdenken, verdeeld over zes bekende Boelenaren. De één wat minder, de ander wat meer op de voorgrond tredend, maar allemaal gedurende een hele lange periode op één en hetzelfde bedrijf werkend met volle inzet van hun persoon en van hun diverse bekwaamheden.

Op 2 februari werden twee-jubileumvieringen gecombineerd, want de data van indiensttreding verschilden maar veertien dagen. Wij verlenen echter voorrang aan **Klaas van Driel**, want hij was het, die veertien dagen eerder dan Gerrit Velthuisen op 17 januari 1936 in dienst trad bij Boele's Scheepswerven. Klaas, hoewel klein van stuk, was in het bezit van een solide spierenstelsel en buitte dat uit als voorslager in de sme-

derij. Drie en een half jaar stond hij in die hoedanigheid in de smederij en schakelde vervolgens over op het ijzerwerkersvak. Hij werd ingezet op alle plaatsen waar van zijn arbeidskracht gebruik kon worden gemaakt en zodoende doorliep hij vele afdelingen op de werf. De laatste jaren is hij werkzaam in de scheepsbouwloods.

Gerrit Velthuisen begon als hulpboorder. Na een jaar werd hij hulp-ijzerwerker, daarna aanhouder en vervolgens klinker. In dat zware vak blonk hij uit. Hij was één van de klinkers van Boele en als logisch gevolg daarvan werd hij in 1966 aangesteld als kras klinker.

De laatste tijd is hij op doktersadvies het wat kalmer aan gaan doen en werkt in de onderhoudsafdeling. Maar, als het nog eens voorkomt dat er een nageltje

geklonken moet worden, dan wordt al gauw Gerrit er bij gehaald.

Als hobby heeft hij een liefhebberij gekozen, die in grote tegenstelling staat tot zijn rusteloze vak, namelijk dammen. Hij is een gewaardeerd lid van Boele's damvereniging.

Beide jubilarissen werden door burgemeester C. J. Verplanke toegesproken en voorzien van de Ere-medaille.

Op maandag 15 februari was er feest (40) bij een wel heel bekende Boele-medewerker, namelijk ijzerwerkersbaas **J. G. Punt**, in de wandeling Jo Punt geheten.

Een man, die liever anderen een feest bezorgt dan dat er om hem gefeest wordt. De Boele-kinderen plukken hiervan de vruchten, als hij omstreeks 5 december in de kantine de kinderen in zijn ban houdt als de grote kindervriend. Maar ook als hij als toneelspeler in zijn

Jo Punt . . . altijd goed voor een schaterlach.



Siem Liedorp wordt gefeliciteerd door de heer G. J. Boele.



club „de Kreek” feestavonden voor volwassenen opluistert.

Zijn enthousiasme voor het verenigingsleven is heel groot. Sinds de oprichting van de personeelsvereniging is hij daarvan bestuurslid, hij neemt een aandeel in het Bingo-team, hij was 17 jaar voorzitter van de postzegelvereniging. Hij zou de mensen met hun haren naar het verenigingsleven willen trekken. „Zelf doen, dat is het mooiste wat er is”. Dat is een puntige uitspraak. Terloops is hij nog 30 jaar lid van de bedrijfsbrandweer geweest en daarnaast is hij dan ijzerwerkersbaas, een functie, waarin volgens hem nog de meeste vrije tijd gaat zitten.

Nee, Jo Punt dankt zijn bekendheid niet alleen aan zijn 40-jarig dienstverband...

Op 2 maart 1936 trad een jongeman in dienst, die met de beste voornemens bezielde was om een goed vakman te worden en daarnaast op bescheiden schaal kollega's in de boot te nemen. Het eerste is voor 100% gelukt, het tweede matig. Meestal werd hijzelf het slachtoffer van zijn plagerijen. Als hij iemand een fles koud water over zijn hoofd wilde gooien kon hij er een lelijk woord op zeggen, dat iemand van achteren zijn broekzakken met water stond te vullen.

Maar **Siem Liedorp**, want over hem spreken we, is sportief genoeg om de bal

Siem Liedorp op het toppunt van zijn roem in het Feijenoord stadion.

(uit De Sportkroniek - 1-4-1970)



terug te verwachten, als hij zelf geëerd heeft.

In de scheepsbouwloods werd hij opgeleid tot ijzerwerker/afschrijver. De laatste zeven jaar werkte hij bij de aan- en afbouw en in 1969 werd hij aangesteld als kras. Vanaf 1970 is hij voorman-ijzerwerker. Zijn grote liefhebberij is voetbal. Tot op de huidige dag is hij nog actief voetballer. Vele jaren speelde hij — meest als aanvoerder — in elftallen van hoog tot laag van de voetbalvereniging Bolnes en nu speelt hij nog in de bedrijfsvoetbal. Daarnaast fungeerde hij bij v.v. „Bolnes” als terreinchef en kantinebeheerder.

De reeks van jubilea vond zijn voortzetting in een bezoek aan Paul Krugersstraat 89, waar kras-modelmaker **H. G. de Jong** visite ontving wegens zijn 50-jarig jubileum.

We herinneren ons nog levendig, dat tien jaar geleden het huis op dezelfde wijze gevuld was met bloemen en met bezoekers. Ook, dat we toen oog in oog werden geplaatst met duiven en konijnen, die deze belangstelling beloonden door het bewijs van een goede spijsvertering op het vloerkleed te deponeren.

Veiligheidshalve ontbraken ze nu en de gedachten konden volledig bepaald worden bij het feit van het 50-jarig jubileum. En onwillekeurig valt dan de naam van de legendarische Dirk de Jong, de reeds lang overleden vader van de jubilaris, die zijn zoon alle geheimen van het modelmakersvak bijbracht, met als resultaat, dat hij een doorkneed vakman werd. Ook kwam ter sprake het feit, dat de modelmakerij dikwijls ten prooi gevallen is aan de „veranderwoede” in ons bedrijf, waardoor de Jong met de zijnen achtmaal moest verkassen.

Loco-burgemeester C. J. v. d. Berg rondde in de direktiekamer de jubileumviering af met de uitreiking van de zilveren ere-medaille.

Voor deze keer beëindigen we de beschrijving van de jubileumreeks in de Bothastraat te Bolnes en wel bij **T. A. Ringlever**, onze schildersbaas.

In 1936 begon hij als schilder, werd in 1957 voorman en volgde in 1958 Koos de Regt op als schildersbaas — een logisch gevolg van zijn vakmanschap. Iedereen op het bedrijf kent de schildersbaas, want er is er maar één van. We hebben lassersbazen, ijzerwerkersbazen, bankwerkersbazen, maar — op een kleine uitzondering na — we hebben gewoonlijk maar één schildersbaas. En daarom kent iedereen je. Maar bij T. Ringlever was er ook nog eens zijn onverwoestbare ijver voor het verenigingsleven (met name hier op het bedrijf), die hem populariteit bezorgden. Vanaf de oprichting was hij bestuurslid



Loco-burgemeester C. J. v. d. Berg speldt de zilveren eremedaille op bij H. G. de Jong.

van de personeelsvereniging, van de reisvereniging en van het mannenkoor. Hij gaf zijn vrije tijd voor dit werk, dat dikwijls ondankbaar is, maar toch gedaan wordt in de wetenschap daarmee een algemeen belang te dienen. En natuurlijk ook, omdat hij aan het verenigingsleven nu eenmaal zijn hart verpand heeft. Daar weet Boele's mannenkoor van mee te praten, want daarvan is hij al 44 jaar voorzitter!

Nog een paar maanden en dan... met pensioen. En ook dan zal de rustige Ringlever niet alleen rusten. Gewoon weer verder gaan met zijn mannenkoor, met zijn liefhebberij om flessen te beschilderen en uitzien naar mogelijkheden om andere bijdragen aan verenigingsactiviteiten te kunnen leveren.

De heer T. A. Ringlever (geheel rechts), in gesprek met de heren L. Teeler en P. Bode over de personeelsvereniging (Nov. 1966).



De resultaten van het eerste periodiek geneeskundig onderzoek

Het eerste periodieke onderzoek van onze 40-64 jarigen is eind oktober 1975 afgesloten. Als uiteraard preventieve methode heeft het ons inziens aan zijn doel beantwoord. Bij veel medewerkers is een groot aantal gelukkig niet altijd ernstige afwijkingen geconstateerd, die nog niet bekend of behandeld waren. Voor een belangrijk deel resulteerde deze ontdekking van bijvoorbeeld aandoeningen der coronairvaten (= verzorgende bloedvaten van de hartspier) tot verwijzing naar huisarts en onderzoek c.q. behandeling door specialist.

Uiteraard werd ook de aandacht gevestigd op de vaak verkeerde leefwijze zoals te veel en te vet eten, te veel roken en te weinig echte lichaamsbeweging. Soms ook resulteerde een en ander in een advies tot verandering van werk.

Naast aandoeningen van hart en bloedvaten werden ook chronische longaandoeningen (uitgerekte longen en chronische bronchitis) en vooral gehoorstoornissen in de vorm van lawaaidoofheid geconstateerd. In de loop der jaren is dit laatste ongemak als een gewone, onontkoombare zaak aanvaard, omdat herrie op een scheepswerf nu eenmaal niet te vermijden is. Maar toch is het goed om hier nog eens te wijzen op het nut van de steeds weer verbeterde en aangepaste veiligheidsmiddelen (oorproppen en oorkappen).

Gelukkig wordt ook van de zijde der milieubescherming tegenwoordig aan deze zaken veel aandacht geschonken.

Bij één medewerker werd een zeer ernstige longafwijking vermoed, hetgeen door een specialistisch onderzoek werd bevestigd. Tenslotte werden vele lage rugklachten en afwijkingen gevonden, waar het zware werk in de scheepsbouw voor een groot deel wel debet aan zal zijn, hoewel een duidelijke aanleg daarnaast een grote rol lijkt te spelen.

Daarvoor wordt bij keuring van nieuwe jonge werknemers extra aandacht aan de rug-controle geschonken!

Statistische gegevens:

Uitvoerenden: bedrijfsarts
bedrijfsverpleegkundige
administratief personeel

Populatie: Totaal werden 523 medewerkers onderzocht, verdeeld over vijf leeftijdsgroepen. Hieronder waren slechts 6 vrouwen.

De verdeling in groepen was als volgt:

| | |
|------------------|------------------------|
| 60 - 64 jarigen, | 85 x |
| 55 - 59 " , | 77 x |
| 50 - 54 " , | 139 x |
| 45 - 49 " , | 182 x |
| 40 - 44 " , | 40 x (na voorselectie) |

27 medewerkers (2 vrouwen en 25 mannen), gelijkelijk verdeeld over deze vijf groepen, wensten om verschillende redenen niet aan het onderzoek deel te nemen.

Aantal afwijkingen:

Er werden totaal 1040 afwijkingen geconstateerd, verdeeld over de groepen als volgt:

| | | | | | | | |
|------------------|-----|----------|-----|---|------|---------|---|
| 60 - 64 jarigen, | 161 | afw. bij | 85 | = | 1.89 | afw. op | 1 |
| 55 - 59 " , | 186 | " , | 77 | = | 2.41 | " , | 1 |
| 50 - 54 " , | 325 | " , | 139 | = | 2.33 | " , | 1 |
| 45 - 49 " , | 308 | " , | 182 | = | 1.69 | " , | 1 |
| 40 - 44 " , | 60 | " , | 40 | = | 1.50 | " , | 1 |

De meeste afwijkingen kwamen voor in de groep van 55 - 59 jarigen en de minste bij de jongste groep die bovendien door middel van het COPIH-formulier op basis van gemelde klachten waren geselecteerd.

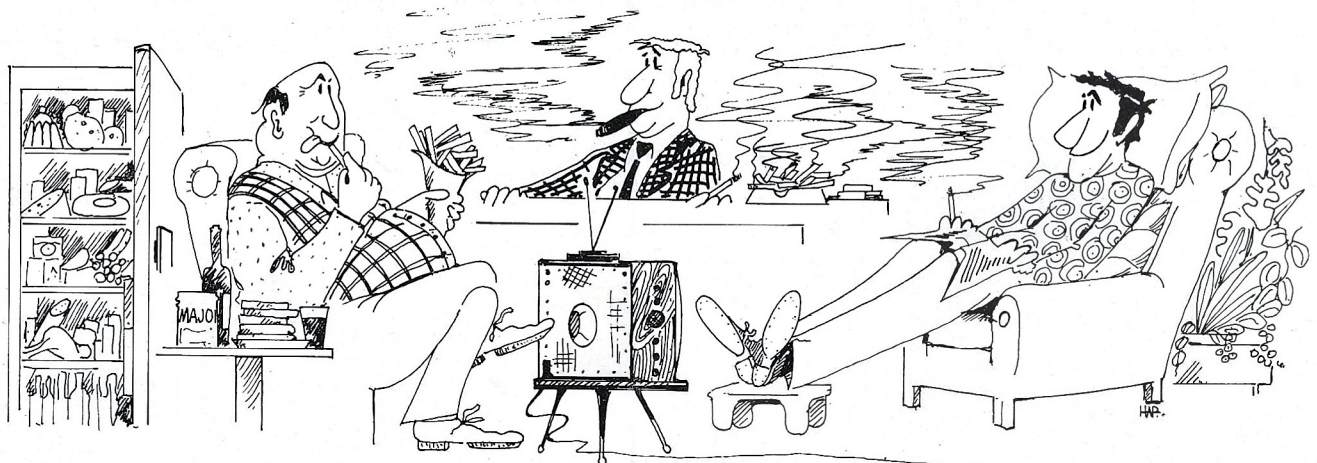
76% van deze afwijkingen (767 x) werden voor het eerst door een arts geconstateerd, maar waren soms wel aan de mensen zelf bekend bv. de veel voorkomende doofheid.

Bij slechts 63 mensen (12%) werden geen afwijkingen geconstateerd.

Uitgesplitst over de leeftijdsgroepen leverde dit de volgende verdeling op:

| | | | | |
|-----------------|---|----------------|---|-------|
| 60 - 64 jarigen | — | 12 medewerkers | = | 14 % |
| 55 - 59 " , | — | 5 " , | = | 6 % |
| 50 - 54 " , | — | 6 " , | = | 4 % |
| 45 - 49 " , | — | 30 " , | = | 1,5 % |
| 40 - 44 " , | — | 10 " , | = | 25 % |

De jongste groep komt — zoals te verwachten was — ook hier het beste uit de bus. Wonderlijk genoeg scoort ook de oudste groep hoog: 14%. Mogelijk wijst dit op natuurlijke selectie. Een andere opvallende bevinding is het feit dat de meeste **nieuw** ontdekte afwijkingen (83%) gevonden werden bij de groep der 40 - 44 jarigen. Dit wijst toch wel op een hoge drempel voor bezoek aan een dokter bij deze leeftijdsgroep.



... te veel en te vet eten, te veel roken, te weinig beweging ...

De verdeling van het aantal afwijkingen per persoon is als volgt:

| | 60 - 64 | 59 - 55 | 54 - 50 | 49 - 45 | 44 - 40 |
|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 63 x 0 afw. p.p. | 12 | 5 | 6 | 30 | 10 |
| 148 x 2 „ „ | 20 | 16 | 40 | 63 | 9 |
| 151 x 2 „ „ | 25 | 19 | 40 | 51 | 16 |
| 86 x 3 „ „ | 18 | 20 | 26 | 20 | 2 |
| 52 x 4 „ „ | 8 | 14 | 19 | 9 | 2 |
| 13 x 5 „ „ | 1 | 2 | 2 | 7 | 1 |
| 7 x 6 „ „ | | 1 | 4 | 2 | |
| 1 x 8 „ „ | | | 1 | | |
| 1 x 9 „ „ | | | 1 | | |
| 1 overleden | 1 | | | | |
| | 85 | 77 | 139 | 182 | 40 |

Soorten van afwijkingen:

- 312 x gehoorafwijkingen - afwijkend audiogram
- 103 x ECG-afwijkingen — afwijkend electrocardiogram
- 14 x hartafwijkingen
- 81 x bloedaafwijkingen
- 78 x bloeddrukafwijkingen
- 40 x longafwijkingen
- 92 x aandoeningen van de ledematen
- 78 x rugaandoeningen
- 127 x gewichtafwijkingen
- 25 x urine-afwijkingen
- 16 x afwijkingen aan neus en keel
- 14 x huidafwijkingen
- 13 x buikaandoeningen
- 13 x oogafwijkingen
- 18 x nerveuze aandoeningen
- 1 x gebitsafwijking

Toelichting:

Er bleken 5 mensen geheel doof te zijn, zonder ooit enig onderzoek of behandeling gehad te hebben. De ECG-afwijkingen zijn vaak gecombineerd met bloeddrukverhoging. Soms waren er ook echte hartafwijkingen wijzend op vroeger doorgemaakt klein infarct, dat dan meestal verlopen is met slechts weinig klachten en vaak niet behandeld werd. Ook de combinatie met vetzucht of overwicht werd vaak gevonden. De verdeling van deze aandoeningen op zich, verdeeld over de verschillende groepen, is als volgt:

| | ECG-afw. | Hyper-tensie ¹⁾ | Hart-afw. | Over-wicht |
|-----------------|-----------|----------------------------|-----------|------------|
| (85) 60-64 jr. | 41x (48%) | 26x (30%) | 3 | 8x (10%) |
| (77) 55-59 jr. | 38x (49%) | 20x (25%) | 4 | 53x (68%) |
| (139) 50-54 jr. | 38x (27%) | 70x (50%) | 5 | 81x (58%) |
| (182) 45-49 jr. | 8x (4%) | 11x (5%) | 10x (3%) | 55x (30%) |
| (40) 40-44 jr. | 10x (25%) | 10x (25%) | 1 | 24x (60%) |

¹⁾ Verhoogde bloeddruk

Opvallend is dat vrijwel de helft der 55-65 jarigen ECG-afwijkingen heeft en 50% van de volgende groep: 50-55 jarigen een te hoge bloeddruk heeft. Verder is het grote aantal te zware mensen zeer in het oog springend. Het vermageringsdieet zal veel meer gepropageerd moeten worden!

Aandoeningen aan rug en/of ledematen komen als volgt voor:

| | rug | ledematen |
|---------------|----------|-----------|
| 60-64 jarigen | 16 (18%) | 14 (16%) |
| 55-59 „ | 22 (28%) | 22 (28%) |
| 50-55 „ | 46 (33%) | 37 (26%) |
| 45-49 „ | 27 (15%) | 54 (30%) |
| 40-44 „ | — | 9 (22%) |

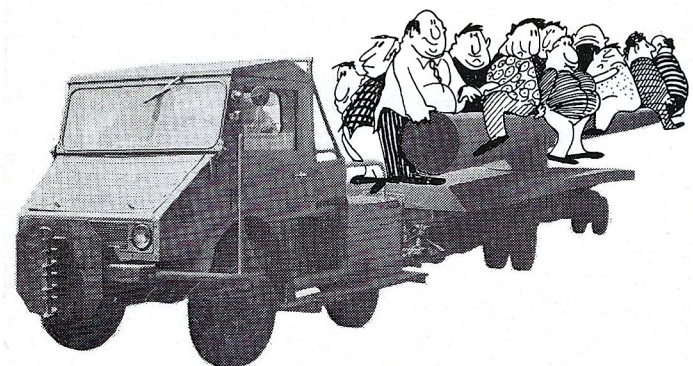
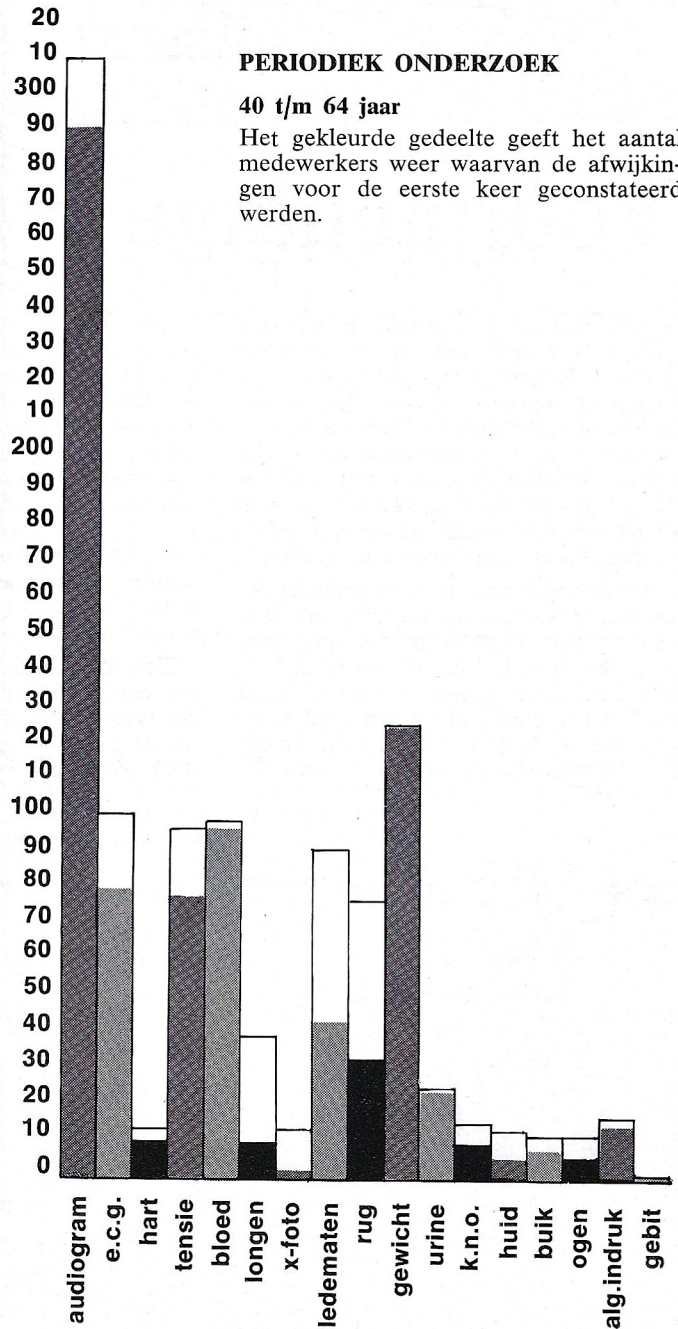
Verder blijken de nerveuze aandoeningen in hoofdzaak te zitten in de groep van 45-49 jarigen, kennelijk in dat opzicht de meest kwetsbare groep.

Hierbij nog een staafdiagram waaruit goed te zien is welk gedeelte der afwijkingen voor het eerst gediagnostiseerd werden. L. Neeleman, bedrijfsarts

PERIODIEK ONDERZOEK

40 t/m 64 jaar

Het gekleurde gedeelte geeft het aantal medewerkers weer waarvan de afwijkingen voor de eerste keer geconstateerd werden.



Aantal te zware mensen is in het oog springend.

Voormontage

Wel, dat woord groeien is vandaag niet zo best meer van toepassing. Vroeger wel. En onder vroeger verstaan we dan: voor de oorlog. Toen zag je inderdaad een schip groeien. Toen werd nog de eerste, prille bodemplaat zorgvuldig op de bouwhelling geplaatst. De kiel is gelegd, zeiden we dan. Vervolgens werd onderdeel voor onderdeel opgebouwd en zo zag je het schip langzaam groeien.

De oorlog bracht in deze bouwmethode een drastische verandering. Er was een enorm tekort aan scheepsruimte. Amerika moest Europa voorzien van alle benodigde goederen om de strijd tegen Nazi-Duitsland tot een goed einde te brengen. De Duitsers poogden die opzet te verhinderen door met hun U-

boten zoveel mogelijk tonnage tot zinken te brengen. Er ontstond een schreeuwend tekort en de Amerikaanse scheepswerven konden lang niet aan de vraag voldoen. En dat bracht hen er toe om scheepsdelen op andere bedrijven (constructiewerkplaatsen enz.) te laten maken om die in één keer aangeleverd te krijgen. Zo ontstond de sectiebouw. Daar kwam nog bij dat het klinken verdrongen werd door de voortschrijdende lastechniek en ook dat was een „tijdwinende” factor.

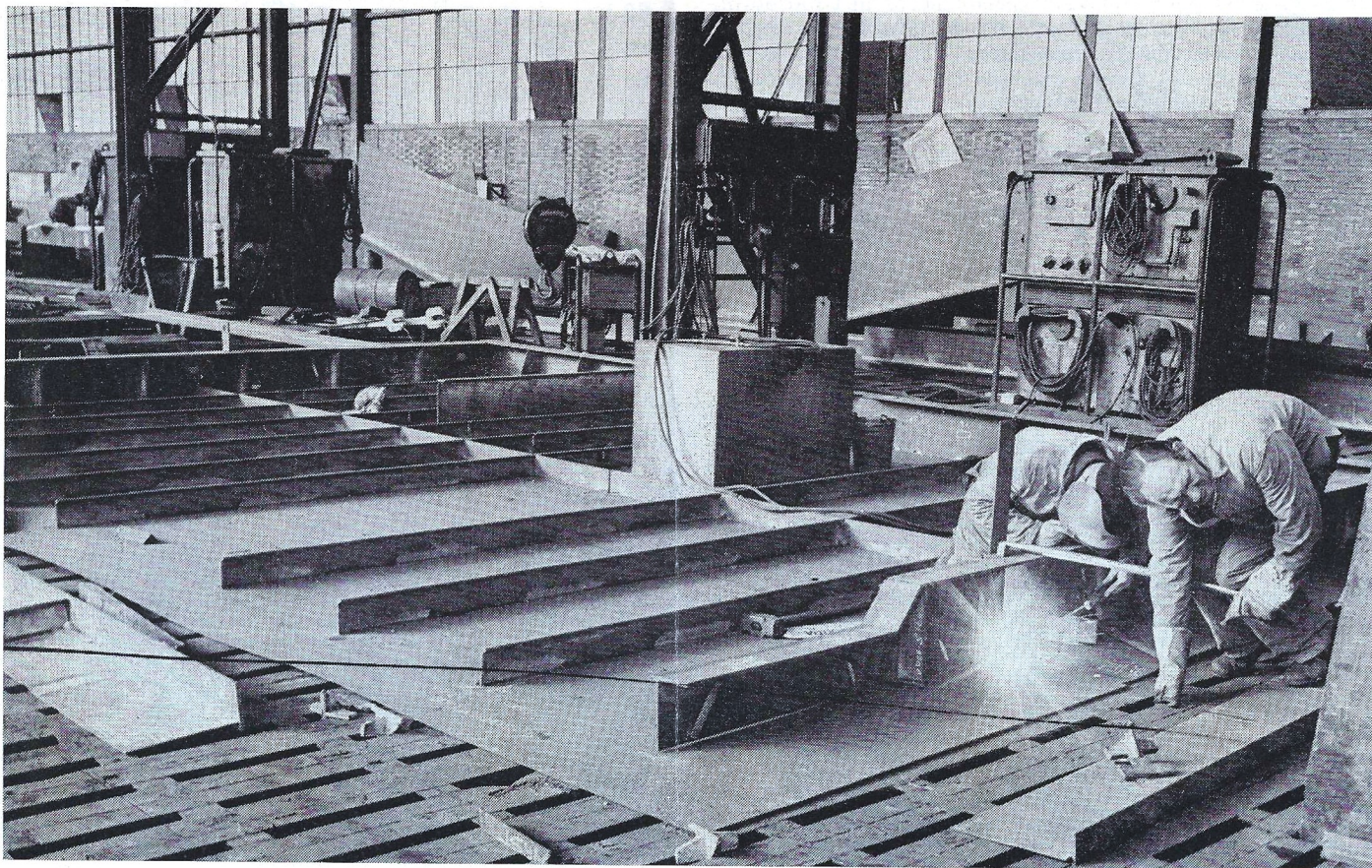
Een sectie is dus een bepaald gedeelte van een schip, dat tevoren in elkaar gezet (voorgemonteerd) wordt en dat dan tevens geheel gereed gelast wordt. Hierdoor wordt een belangrijk deel van het

In onze reeks populaire scheepsbouwkunde hebben we tot nu toe in grote trekken bekeken hoe op de spantenvloer de maten van het schip in werkelijkheid worden omgezet, hoe mallen worden gemaakt, hoe platen en andere materialen worden afgeschreven en we hebben een blik geworpen op allerlei machinale bewerkingen, die plaatsvinden.

Al dat werk, dat we tot nu besproken hebben, gebeurt goeddeels „binnenshuis”. Maar er moet toch een moment komen, dat we zo langzamerhand een schip op de bouwhelling willen zien groeien.

montagewerk verplaatst van de bouwhelling naar de loods. Dat biedt vele voordelen. Onder andere deze:

- a) De invloed van slechte weersgesteld-op de voortgang van het werk wordt belangrijk minder.
- b) Veel laswerk kan vlak (onder de hand) uitgevoerd worden. Dat biedt economisch voordeel en geeft minder kans op fouten.
- c) De controle op het werk is eenvoudiger.
- d) Het laswerk is beter te overzien. Het kan gemakkelijker in werk- en lasmethodes vastgelegd worden, wat de uitvoering van het werk versnelt.



De voormontagehal — wij noemen dat gewoon lasloods — moet voorzien zijn van een doelmatige bodem, oftewel, lasvloer. Zo'n vloer kan samengesteld zijn van:

- Riffelplaten op betonnen liggers of stalen raam.
- Profielbalken op afstand in beton gelegd.
- Betonnen vloer.

Een vloer van riffelplaten is de meest ideale lasvloer, maar wegens de bijzonder hoge aanschaffingskosten wordt deze uitvoering niet meer geïnstalleerd. Bij een vloer van profielbalken worden de balken op bepaalde afstand van elkaar gelegd. Zo'n vloer hebben wij. De loods moet een grote kraancapaciteit hebben. Rekening houdend met de kraancapaciteit en de ruimte in de loods wordt het schip van tevoren ingedeeld in secties.

Een belangrijke factor, waarmee rekening gehouden moet worden bij het afschrijven van te lassen onderdelen is de "krimp", die na het lassen zal optreden. U weet, dat als men metalen voorwerpen verwarmt, het materiaal uitzet. Omgekeerd wordt een verwarmd voorwerp kleiner bij afkoeling. Het eigenaardige hierbij is, dat een verwarmd voorwerp na afkoeling kleiner geworden is dan het oorspronkelijk was. Het krimpt dus meer dan het bij verwarming uitzet. Met dit vervelende verschijnsel moet bij het afschrijven rekening gehouden worden. We zullen proberen dit met een voorbeeld duidelijk te maken.

Op een dek wordt een aantal dekbalken geplaatst. De spantafstand bedraagt 500 mm. Deze spantafstand dient nauwkeurig aangehouden te worden. De dekbalken worden op het dek gelast. Het lassen gaat met zeer veel warmte gepaard en het dek zet dus uit. Nadat de dekbalken gelast zijn, gaat het dek weer krimpen. Daar de krimp groter is dan het uitzetten volgt hieruit, dat de dekbalken iets dichter bij elkaar komen te staan. Om nu toch de vereiste 500 mm spantafstand te krijgen moet er dus voor gezorgd worden, dat de dekbalken vóór het lassen iets meer dan 500 mm uit elkaar staan. De spantafstand moet dus vermeerderd worden met de te verwachten krimp. „Verlengde spantenmaat” noemen ze dat. Na afkoeling spreekt men van „gekrompen spantenmaat”.

Er is echter nog een factor waar de scheepsbouwer op bedacht moet zijn. Het is niet voldoende om alleen met de maatvoering rekening te houden met de te verwachten krimp. Hij moet er ook voor zorgen, dat het materiaal werkelijk krimpen kan. Want zou het daarin belemmerd worden door omringend materiaal, dan zullen er spanningen in het materiaal optreden, die tot scheuren kunnen leiden.

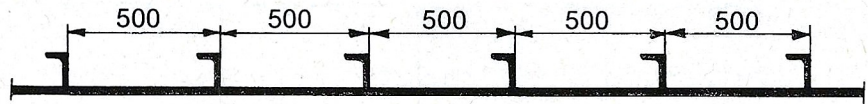


fig. 1

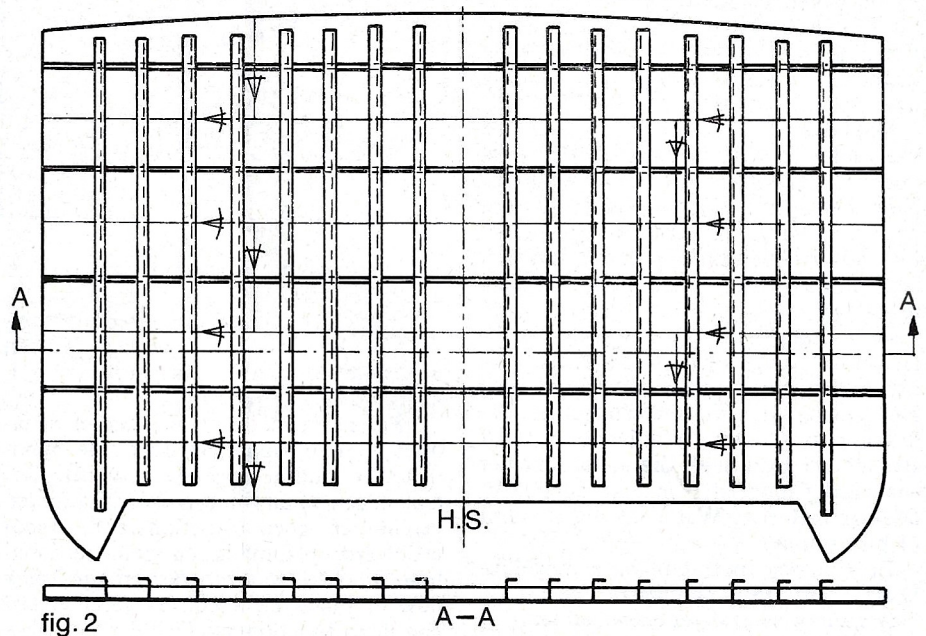


fig. 2

Het is noodzakelijk om gelaste onderdelen „vrij” te laten krimpen. Deze werkwijze noemt men dan ook de methode van de „vrije” krimp en ook die zullen we proberen aan de hand van schetsen nader toe te lichten.

Als U figuur 2 bekijkt, dan ziet U dat het daarin getekende schot bestaat uit 8 platen, 16 stijlen en 4 rijen verstijvingsstrippen. Al het materiaal is in scheepsbouwloods en lasloods afgeschreven en we gaan nu op de lasvloer de zaak monteren.

De platen worden uitgelegd zoals aangegeven in figuur 3. Tegen elkaar aan. Nog even ter herinnering dit: horizontale verbindingen heten landen, verticale verbindingen heten stuiken.

De platen kunnen voorlopig aan elkaar vastgemaakt worden door hier en daar een klein stukje te lassen. Hechten heet dat. Veronderstel nu, dat alle landen en stuiken gehecht zouden worden, dan kun je de stuiken niet lassen, want

het materiaal kan niet krimpen omdat de hele boel al vastzit. De gehechte landen verhinderen dat en er zullen krimpspanningen ontstaan.

De juiste methode is daarom:

- 1) Alle stuiken hechten. Aan landen gebeurt niets.
- 2) Stuiken nu geheel lassen. Doordat de landen nog los zijn, is er sprake van vrije krimp.
- 3) Nu kunnen de landen gehecht en afgelast worden, want ze worden nergens tegengehouden en kunnen dus vrij krimpen.

De stijlen en verstijvingsstrippen worden — om ons bekende reden — op verlengde maat afgeschreven. Als we de verstijvingsstrippen zouden monteren voordat de stijlen afgelast zijn, zouden we weer met narigheid komen te zitten. Want de strippen zouden dan de krimp, die bij het lassen van stijlen optreedt, tegengehouden. Doen we dus niet. Pas na het aflassen van de stijlen mogen de verstijvingsstrippen gemonteerd worden.

De sectie is nu gereed op het afschrijven van de omtrek na. Hiervoor wordt de sectie omgekeerd — gekant zeggen ze in de loods — zodat de gladde kant boven komt te liggen. Dat werkt makkelijker natuurlijk. De omtrek kan nu zuiver afgesneden worden. Er hoeft niet meer gelast te worden, de krimp kan geen aanleiding meer zijn tot maatafwijking.

Na het branden is de sectie gereed en kan naar „buiten”.

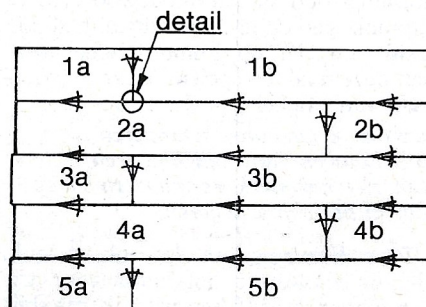


fig. 3

Hij verdient een salaris van f 200,- per meter.

Daar begrijpt u niets van natuurlijk. U dacht vermoedelijk eerst aan een drukfout, maar dat is het niet.

Het is een grapje, dat met onze moeilijke Nederlandse taal te maken heeft. Een taal, die vol zit met voetangels en klemmen en die we soms geheel onnodig nog moeilijker maken.

Dat doen we bijvoorbeeld met het veelvuldig gebruik van afkortingen. Het nut van afkortingen is moeilijk aantoonbaar. Zeker, in advertenties dient het om zo weinig mogelijk regels te gebruiken. De advertentiekosten worden immers bepaald door de in beslag genomen ruimte.

In normale tekst zijn afkortingen echter dikwijls ongewenst. Onze idiote aanhef pikten we op uit de volgende zin: Het salaris van de meteropnemer bedraagt p.m. f 1.200,-. Wat betekent p.m.? Per meter? Dan heeft die meteropnemer een aardig loontje! Nee, dat zal de bedoeling niet zijn. Wat dan? Per maand of plus minus?

Er zijn nog meer gangbare mogelijkheden voor p.m. Kijk maar: piae memoriae (zaliger nagedachtenis) Post meridiem (na de middag) pro memoria (ter herinnering) pro mille (per duizend)

De letters p.m. zijn dus goed voor zeven uiteenlopende begrippen.



U weet wat t.b.v. betekent? Juist, ten behoeve van. Maar het kan ook betekenen ter beschikking van, ter beoordeling van en ten bate van.

C.V. betekent zowel Commanditaire Vennootschap als Coöperatieve Vereniging. Maar Centrale Verwarming komt ook in aanmerking.

Het is dus aan te raden afkortingen te vermijden. Geleerde woorden ook. Waarom zouden we het woord „differentie” gebruiken als we net zo goed „verschil” kunnen zeggen? Waarom dictionaire in plaats van woordenboek? Waarom usance voor gebruikelijk?

Geleerde woorden scheppen afstand

taal- kronkels

tussen schrijver en lezer, tussen spreker en toehoorder. Wij zijn geneigd om geleerde taal ongelezen te laten en terecht. Wat denkt u van deze passage uit een blad, gewijd aan maatschappelijk welzijn:

„Ergens moet de mens situatief benaderd worden, opdat hij boven de hypothetische nullijn opgeheven wordt. Dat kan alleen maar in een kwantitatief en kwalitatief goed functionerend, gecoördineerd, planmatig en geïnstitutionaliseerd beleid, waarin iedereen zijn know how optimaal en adequaat geïntegreerd kan laten functioneren.”

Opgeschroefde taal. Net zo opgeschroefd als de spreker, die zijn taal om de haverklap „verrijkt” met overbodige woorden als dus-gewoon-uiteraard-inderdaad, waarover we een vorig maal spraken.

Nu we het toch over overbodige woorden hebben: de laatste jaren heeft het woordje „ergens” grote opgang gemaakt. 't Wordt te pas en te onpas gebruikt. Uit het boekje „Kennut zijn dat ik u kan” van Bert Japin lichten we het volgende gedichtje:

Een psycholoog uit Nergenshuizen sprak: ergens wil ik graag verhuizen maar ergens voel'k: als ik dat doe, dan leidt dat ergens nergens toe.

Tot het er ergens toch van kwam en hij vertrok naar Amsterdam, waar men, al kende hij de knepen, hem ergens toch niet heeft begrepen.

Zijn vrouw, die'm ergens had gemogen, zei: ergens voel ik mij bedrogen sinds hij, door al dat vaag gezwam, langzaam van kwaad tot ergens kwam.

Dit gedichtje steekt de draad met plotseling opduikende modewoorden. Er zijn ook gedichtjes, die uitsluitend bedoeld zijn om op humoristische wijze met onze taal te spelen. Deze bijvoorbeeld van Michel van der Plas:

Ik moet al maanden schipperen bij 't bouwen van mijn kipperen. Men ziet mij sterk vermageren door al dat achternageren.

Toon Hermans kan dat ook zo leuk. Uit zijn show, die het laatst voor t.v. uitgezonden werd, herinner ik me bijvoorbeeld:

*Zij kwam uit Vinkeveen en was een vrouw van klasse
Maar telkens als ze water zag
Moest de Vinkeveense Plassen.*

Een ware meester in het dichterlijke taalspel is de Groningse schrijver Daan van der Vat. Let op, hoe hij gezelschapspelletjes in een gedichtje behandelt:

*Moeder, o moeder,
Verlies niet de moed,
Als uw dochter haar dagen
Met spelen verdoet.*

*Vrees niet dat uw dochter
Een zondares wordt
Als hal wordt gemaad
Of gans wordt gebord.
Nimmer geschiedde
Er iets ongepast
Waar één werd getwintigd
Of klaver gejest.*

*Waar zwart werd gepiet
Of op harten gejaagd
Is zelden de deugd
Van een dame belaagd.*

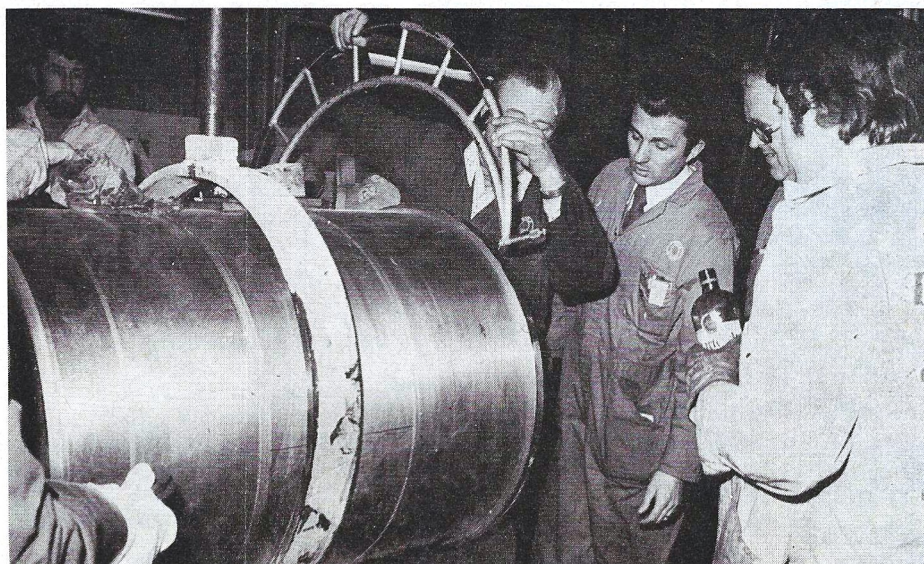
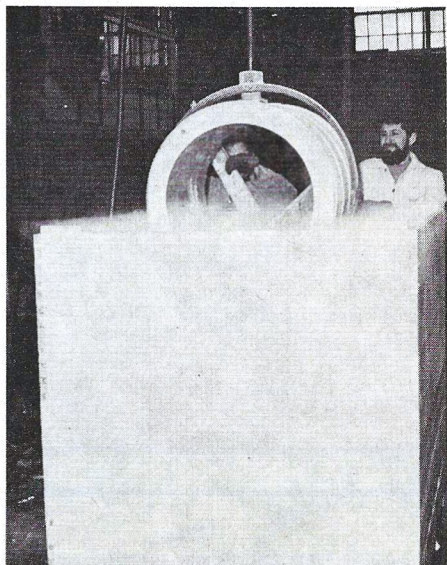


...als uw dochter haar dagen met spelen verdoet.

*Nooit is gehoord
Dat wulps werd gelonkt
Waar bil werd gejest
Of ping werd gepongd.
Waar domi genood wordt
Of sjoel wordt gebakt,
Heeft zelden een ziel
Naar de zonde gesnakt.*

Van dezelfde schrijver tenslotte nog zijn visie op de uitdrukking om zeep gaan:

*Er waren eens zeven zusters
Die woonden in Berlijn.
Zij aten uitsluitend soda
En dronken alleen azijn.
En toen er tijdens de oorlog
Een grote schaarste ontstond
En men in geen enkele winkel
Azijn of soda meer vond,
Toen zetten de zeven zusters
Onder het leven een streep
En gingen onder luid gezang
Gezevenen om zeep.*



Nieuws van de Afdeling Diepvries

Scheepsbouw is confection, machinebouw is maatwerk.

Dat is ongeveer de strekking van bankwerkerscommentaar, als er weer een groot verhaal over een scheepsbouw-werkstuk in Boele-Nieuws gestaan heeft. Toegegeven, de afdeling „Maatwerk” komt er dikwijls bekaaid af. Destemmer verheugt het ons, dat we nu gepaste reclame voor dit onderdeel van Boele's Supermarkt kunnen maken, want de afdeling maatwerk heeft een afdeling diepvries in het leven geroepen.

De eerste klant was meteen een goeie klant, namelijk de Noorse rederij Odfjell. Haar schip de „Bow Rogn” had interingen in het conische gat van het roer en in het conische gedeelte van de roer-

koning. Globaal verteld betekende dit, dat we een nieuwe stalen bus moesten maken uit een as van $\varnothing 790 \times 1200$ mm en die bus moest in het gekotterde gat van het roer gewerkt worden, zodanig, dat ie er ook niet meer uitkon.

Mooi karwei voor de afdeling diepvries. De diameter van de bus werd een overmaat gegeven van 0,2 mm. Als je zo'n bus ijs- en ijskoud maakt, gaat hij krimpen en kan dan in het roergat gebracht worden. Na het „ontdooien” zal hij dan muurvast zitten.

Aldus gebeurde. In de timmerloods werd een speciale kist gemaakt met aan de binnenkant een isolatielaag van 15 cm. dikte. De kist werd goeddeels gevuld met 300 kg. droog ijs, dat een tempera-

Foto links: Zo kwam de bus uit de diepvrieskist.

Foto boven: Meetspecialist Kees Smits controleert de krimp.

tuur heeft van min 79° en daar werd de bus zachtkens ingevlijd.

„Kan Piet Koevermans er ook nog bij?” vroeg Klaas Ooms, maar de kist was al door ijverige lieden dicht gemaakt. Na 20 uur in het ijs gelegen te hebben werd de bus de volgende dag weer tevoorschijn gehaald, maar zijn buitendiameter was nu ongeveer 0,7 mm. kleiner en zodoende kon de bus gemakkelijk met een pers in het roer gewerkt worden (zie voorplaat). De natuur deed de rest, maar in de machinefabriek gaan ze niet over één nacht ijs. Ze lieten de boel nog vastlassen en hebben toen het conisch in het roer met een ijskoud gezicht pas gemaakt op het conisch van de roerkoning.

Zomeravond bedrijfsvoetbal competitie 1976



12-4 Boele 1 —v. Dam
13-4 Boele 2 —Contact
14-4 v.d. Wetering—Gr. e/v. Vliet
15-4 Boele 3 —Gem. Pers 2
16-4 Boele 4 —Boele 5

20-4 Boele 1 —v. Splunder
21-4 v.d. Wetering—Gem. Pers. 1
22-4 Boele 3 —Schram
23-4 Boele 2 —Gr. e/v Vliet

26-4 Boele 4 —Amro-Rabo
27-4 Boele 5 —Electro 2
28-4 Boele 2 —Electro 1
29-4 v.d. Wetering—Contact

3-5 Boele 2 —v.d. Wetering
4-5 Boele 3 —v.d. Vliet
5-5 Boele 1 —Verolme 1
6-5 Boele 4 —Electro 2
7-5 Boele 5 —Bakker

11-5 Boele 3 —Ridderhof
12-5 Boele 5 —Amro-Rabo
13-5 Boele 1 —Onderwijzers
14-5 Boele 4 —Verolme 2

18-5 v.d. Wetering—Gr. e/v Vliet
19-5 Boele 2 —Contact
20-5 Boele 1 —v. Dam
21-5 Boele 3 —Gem. Pers. 2

24-5 Boele 4 —Bakker
25-5 Boele 5 —Verolme 2
26-5 v.d. Wetering—Gem. Pers. 1
28-5 Boele 1 —v. Splunder

31-5 Boele 1 —Montinex
1-6 Boele 3 —Matab Smit
2-6 Boele 4 —Amro-Rabo
3-6 Boele 2 —Electro 1
4-6 Boele 5 —Electro 2

8-6 v.d. Wetering—Boele 2
8-6 Boele 4 —Bakker *)
9-6 Boele 3 —v.d. Vliet
10-6 Boele 1 —Verolme 1
11-6 Boele 5 —Verolme 2
11-6 Boele 4 —Electro 2 *)

14-6 Boele 2 —Gem. Pers. 1
14-6 Boele 1 —Montinex *)
15-6 v.d. Wetering—Electro 1
16-6 Boele 3 —Ridderhof
17-6 Boele 5 —Amro-Rabo
18-6 Boele 2 —Gem. Pers. 1

21-6 Boele 5 —Boele 4
21-6 v.d. Wetering—Contact *)
22-6 Boele 3 —Matab Smit
22-6 Boele 2 —Gr e/v. Vliet *)
23-6 Boele 1 —Onderwijzers
24-6 Boele 3 —Schram
24-6 v.d. Wetering—Electro 1 *)
25-6 Boele 5 —Bakker
25-6 Boele 4 —Verolme 2 *)

Alle wedstrijden beginnen om 18.30 uur met uitzondering van de met *) gemerkte wedstrijden. Die beginnen om 19.45 uur.

Personalia

Boele B.V.

IN DIENST GETREDEN ZIJN:

16-2 M. Lopez Ben koperslager
29-3 A. Camarena Galan elek. lasser

UIT DIENST GETREDEN ZIJN:

6-2 A. Walters koperslager
18-2 R. A. Gort clek. lasser
18-2 E. P. Blomont handbrander nbw.
23-2 M. Lobato Galan koperslager
27-2 I. Hoevers medewerker P.Z.
27-2 J. van Houte l.l. elek. lasser
27-2 J. C. G. van Wissen hoofd Opl. en Vorming
5-3 Mej. J. du Pree adm. ass. Sal. adm.
17-3 M. Lopez Heras koperslager
26-3 P. de Bruin elek. lasser
26-3 G. van Willigen bankwerker
26-3 M. Arufe Louro elek. lasser
31-3 J. A. Hagers l.l. ijzerwerker

VOOR EERSTE OEFENING NAAR MILITAIRE DIENST:

25-2 E. Reedijk ijzerwerker
26-2 J. L. Verhoef ijzerwerker
27-2 A. A. de Gans l.l. bankw. instr.pl.
27-2 H. A. van der Veen l.l. bankw. instr.pl.
5-3 R. Jonkergouw l.l. lasser instr. pl.
5-3 A. het Jonk ijzerwerker

TERUG UIT MILITAIRE DIENST:

1-3 P. de Winter ijzerwerker
29-3 G. W. Dalm medew. T.D. en magazijnen

GEPENSIONEERD:

28-1 A. Kanters mag.bediende
16-2 J. Belder mallenmaker/
afschrijver
21-2 D. Tiemeyer sous-chef teken.
4-3 L. Preesman ijzerw./sektieb.
10-3 P. Pimmelaar platendrukker
20-3 D. Hoogendijk onderbaas schild.
26-3 T. C. Visser ijzersorteerder

DE DIENST VERLATEN HEBBEN IN VERBAND MET VERVROEGD PEN- SIOEN:

27-2 A. Kleijn zager/draaier
27-2 C. van der Padt mach. boorder

GEBOREN:

5-2 Faruk, zoon v. dhr. en mevr. M. Eker-Dursun
6-2 Hendrika Wilhelmina, dochter v. dhr. en mevr. G. J. Anninga-Ritmeester

27-2 Hendrik Douwe, zoon v. dhr. en mevr. N. Feenstra-Bootsma
28-2 Maria Dolores, dochter van dhr. en mevr. B. Perez Garcia-Gaviño Caballero
28-2 Oswin Robert Donald, zoon van dhr. en mevr. R. B. J. Bomius-Brouwers
9-3 Emiel Marinus Leendert, zoon van dhr. en mevr. R. van Dijk-van der Poel
13-3 Anouchka en Jochen resp. dochter en zoon van dhr. en mevr. B. Corstens-Jehee
13-3 Bastiaan, zoon van dhr. en mevr. D. Jurses-Adang
17-3 Leentje Johanna, dochter van dhr. en mevr. W. A. Visser-Leeuwenburg
21-3 Jeroen, zoon van dhr. en mevr. C. van Wezel-Barends
23-3 Koert Bernhard, zoon van dhr. en mevr. B. C. Klerk-Berger
26-3 Christiaan, zoon van dhr. en mevr. A. Mierop-Venneman

GEHUWD:

19-2 Dhr. M. Mudde met mej. C. M. Onink
27-2 Dhr. W. Brochard met mej. E. de Vries
5-3 Dhr. W. van Gelder met mej. J. du Pree

De Jong B.V.

IN DIENST GETREDEN ZIJN:

23-2 M. Atan brander/ijzerw.
1-3 Mej. A. B. J. Herwig kantinejuffrouw

UIT DIENST GETREDEN ZIJN:

23-1 P. J. Roodenburg elek. lasser
20-2 R. Ozge bankwerker
27-2 Mevr. M. Tette- laar-de Bruin kantinejuffrouw

GEBOREN:

25-3 Johan, zoon van dhr. en mevr. A. Krohne-Koppenol

D. v.d. Wetering B.V.

IN DIENST GETREDEN ZIJN:

23-2 B. Maat techn. adm. mdw.
22-3 J. H. Sparreboom mag.bediende

UIT DIENST GETREDEN ZIJN:

27-2 W. H. Peek mag.bediende
27-2 W. F. Chaudron magazijnadm.
28-2 D. Visser bankwerker
28-2 L. Konings pijpfitter

GEPENSIONEERD:

6-2 J. W. Meijer ijzerwerkersbaas

IN MEMORIAM

Op 5 februari 1976 overleed op de leeftijd van 63 jaar de heer

A. J. DAME

Op 11 mei 1956 in dienst getreden bij scheepsreparatiebedrijf de Jong B.V. was hij als bankwerker — later als magazijnbediende werkzaam. Wij wenssen zijn vrouw en verdere familieleden de kracht toe dit verlies te kunnen dragen.

IN MEMORIAM

Op 1 februari 1976 overleed op de leeftijd van 76 jaar de heer

J. P. VAN DER PADT

die vele jaren als ponser, daarna als buiger werkzaam was. Na een dienstverband van ruim 34 jaren ging hij met pensioen.

Op 68-jarige leeftijd overleed op 26 februari 1976 de heer

A. PLAISIER

die gedurende ruim 46 jaren als bankwerker bij ons werkzaam is geweest. Hij was sedert 12 december 1972 gepensioneerd.

Op 16 maart 1976 overleed op de leeftijd van 82 jaar de heer

G. NOUWEN

Hij trad op 26 maart 1912 in dienst. Gedurende vele jaren was hij als ijzerwerker werkzaam. Op 31 december 1958 werd hij gepensioneerd.

Op de leeftijd van 66 jaar overleed op 22 maart 1976 de heer

T. HERREMANS

Op 19 maart 1938 in dienst getreden was hij gedurende 31 jaren als pijpfitter bij ons bedrijf werkzaam.

Zij allen hebben gedurende een groot aantal jaren hun beste krachten aan ons bedrijf gegeven. Mogen hun familieleden de kracht gevonden hebben het verlies van hun dierbaren te kunnen dragen.