

# Boele-nieuws

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





# HET GROOTSTE KRAANSCHIP TER WERELD ONTSTAAT IN BOLNES

## 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

### Hoofdredakteur:

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:

Proefvaart bouwnr. 1044 — m.s. „Buyskes”.

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

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

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

Groot, groter, grootst. Zo leerden we het op school. Stellende trap, vergroende trap, overtreffende trap.

En zo brengen we het op ons bedrijf de laatste jaren in praktijk. Zodra we een ponton gemaakt hebben, die het praedicaat meekrijgt om de grootste van de wereld te zijn, moeten we nodig een ponton maken, die nog groter is. We bouwden het grote kraanschip „Challenger” en twee jaar later overtroefden we dit schip met de „Orca”. We vermeldden het met trots: het grootste kraanschip ter wereld!

Maar de „Orca” zal niet lang plezier beleven van die ere-titel. Want het kraanschip, dat we nu met gezamenlijke inspanning moeten construeren, zal alle gevestigde records breken. Dat wordt een gigant!

In één opzicht wint de „Orca” het. Ze is langer dan de „Thor” (zo zal het toekomstige kraanschip heten). De „Orca” heeft een lengte van 181.60 meter. De „Thor” zal na de verbouwing ongeveer 170 meter lang zijn. Maar daarmee is de koek op, want met een breedte van 39 meter tegen de Orca 30 meter, begint de omvang van de „Thor” zich duidelijk af te tekenen.

Helemaal overklast wordt de „Orca” echter met de kraancapaciteit: 900 tegen 2000 ton. De eisen die gesteld worden om zo'n super-hefvermogen mogelijk te maken, brengen natuurlijk met zich mee, dat alles steviger, groter, ruimer, hoger en breder moet worden dan bij de „Orca” het geval was.

We zullen niet verder vergelijken, want het was al voldoende om die arme „Orca” een minderwaardigheidscomplex aan te praten en dat is niet de bedoeling. 't Is tenslotte een prachtig werkschip geworden, dat bewondering afdwingt.

schip krijgt geen eigen voortstuwingsinstallatie.

In deze toestand is de „Veedol” van Japan onderweg naar Boele, maar moet eerst nog een tussenhaven aandoen, n.l. Antwerpen. Wij hebben (nog) geen dok dat groot genoeg is om een schip van dergelijke afmetingen te kunnen bevatten en daarom gaat de „Veedol” eerst in een dok van de scheepswerf „Mercantile” te Antwerpen. Het onderwatergedeelte zal dan worden gestraald en geconserveerd. Ondertussen zullen Belgische collega's dan al een beginnetje maken aan de bouw van een nieuw achterschip door het aanbrenge van een spiegelschot, een oplopend vlak en scheggen.

Na ongeveer twee weken doktijd zal het schip naar Bolnes komen om bij ons aan de werf verder verbouwd te worden. Evenals bij de voorgangers „Challenger” en „Orca” zal het eerste werk zijn om alle obstakels van dek te verwijderen, zoals alle leidingen, de tankhoofden, de loopbrug enzovoort. Alle gaten moeten uiteraard dichtge maakt worden.

### DE KRAAN

De grootste blikvanger wordt natuurlijk de 2000-tons kraan, die in onderdelen opgebouwd zal worden door I. H. C. Gusto te Schiedam. Met nadruk zeggen we: in onderdelen, want we zullen de kraan hier niet compleet zien. De afbouw ervan vindt plaats in één der Rotterdamse havens om moeilijkheden bij het passeren van de bruggen te vermijden. De totale hoogte van de kraan boven het hoofddek bedraagt namelijk  $\pm 46$  meter!

De kraan komt op het achterschip en heeft een hijsvermogen van 2000 ton. Dat wil zeggen: in vaste stand. De

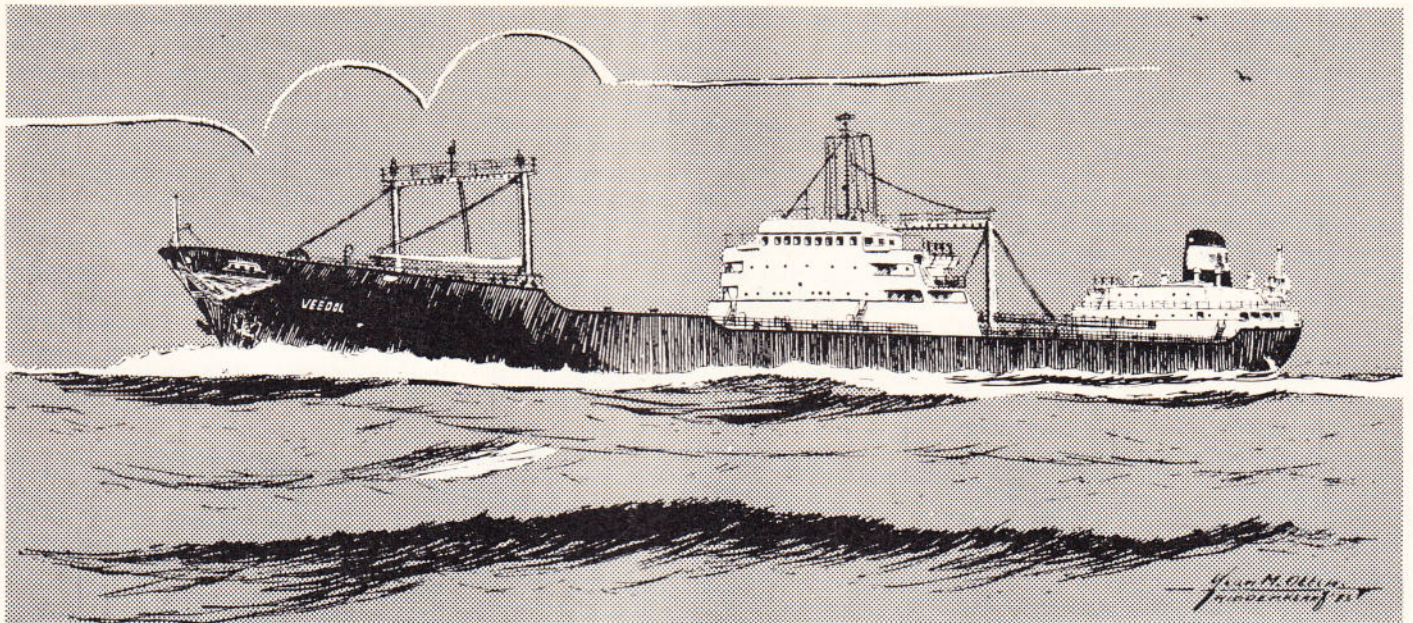
We volstaan met dit overzichtje:

	lengte	breedte	holte	hefvermogen
Challenger ex P. G. Thulin	193.0	29.40	14.00	800
Orca ex Soya Atlantic	181.60	30.10	13.50	900
Thor ex Veedol	170.0	39.20	15.20	2000

### DE VOORBEREIDING

Als de „Veedol” bij ons aan de werf zal verschijnen (eind maart), dan zijn reeds een aantal voorbereidende werkzaamheden achter de rug. In Japan is het achterschip waarin zich de machinekamer bevindt, afgesneden. Want voor de verbouwing tot kraanschip zullen we alleen het voorschip en het ladinggedeelte gebruiken. Het

kraan kan weliswaar naar alle richtingen draaien, maar heeft dan een capaciteit van „slechts” 1600 ton. Mocht het geval zich voordoen, dat een stuk van 2000 ton gehesen moet worden, dan moet de kraan verankerd worden. Dat verankeren gebeurt door middel van aan de kraan bevestigde trekstangen, die aan het andere einde bevestigd kunnen worden aan zware oogplaten.



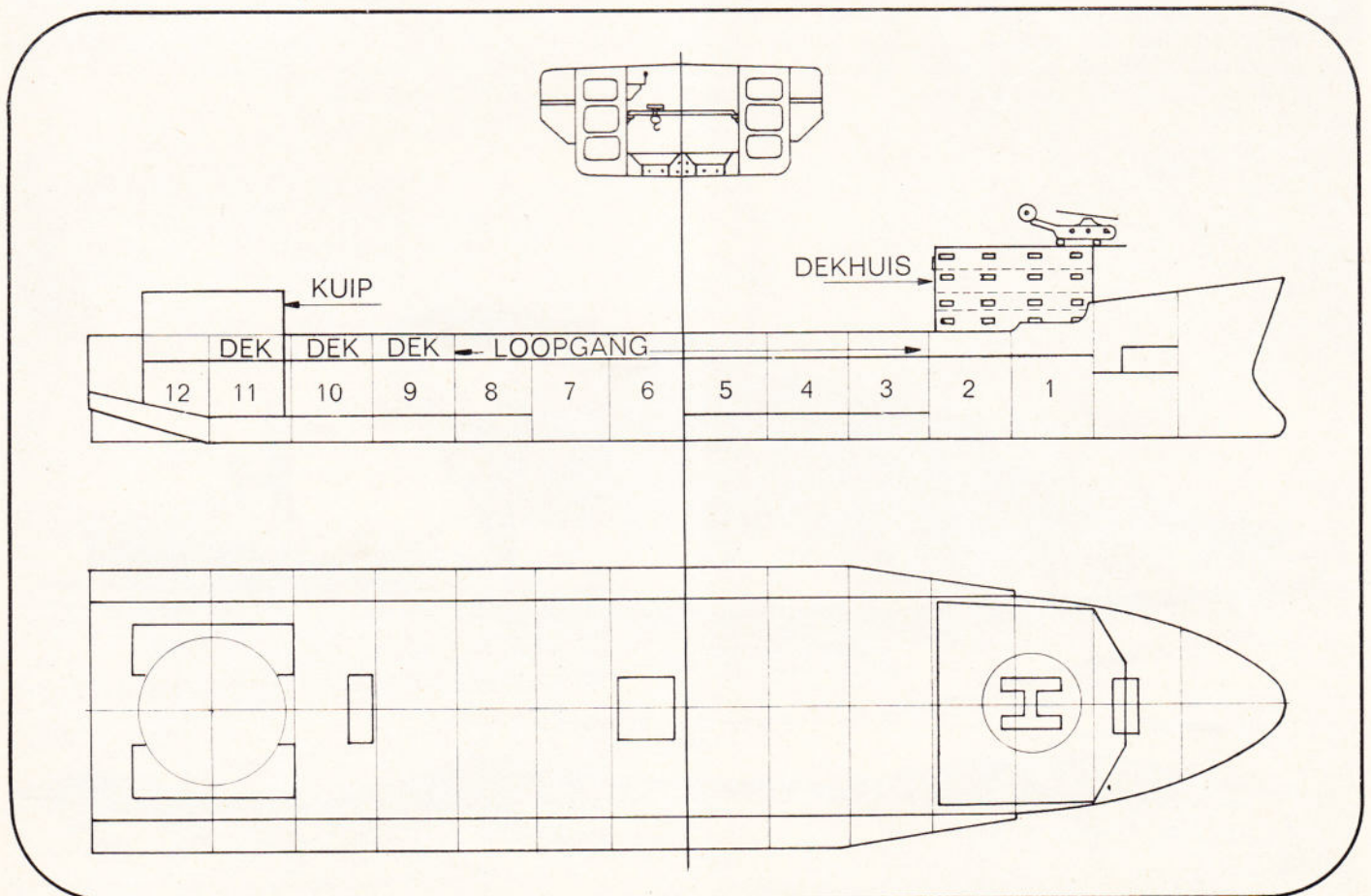
Onder de kraan komt een kuipconstructie met een diameter van 20 meter, bestaande uit een ring van platen met een hoogte van 7.60 m., die in het hoofddek wordt gelast. Onder deze constructie komen zware versterkingen, die de opgenomen krachten moeten doorgeven aan de dubbele bodem,

die daaronder aangebracht moet worden (een tanker heeft namelijk geen dubbele bodem). Om deze gehele constructie te kunnen aanbrengen, moeten diverse bestaande constructies weggebrand worden o.a. de bestaande langsschotten. Naast de aldus ingebouwde kraankuip zullen daarom nieu-

we langsschotten gemaakt worden.

### PAPIEREN WANDELING

Op één van de schetsen, die we voor U maakten, ziet U de kraankuip ge-projecteerd in ruimte 12 en 11. Als we nu vanaf dit punt een papieren wandeling door het schip gaan maken,



dan belanden we allereerst in ruimte 10, die een soort machinekamer wordt zonder hoofdmotor. In deze ruimte wordt ook een dubbele bodem gemaakt. Daarover straks meer, evenals over de volgende ruimte (9), waarin ketels worden geplaatst. We merken voorlopig slechts op, dat we ook hier weer een dubbele bodem maken en dat al deze dubbele bodems dienst zullen gaan doen als brandstoftanks.

We gaan verder en passeren door een loopgang twee tanks. We kunnen er niets van zien, want deze loopgang (die we er nieuw in moeten maken) is gesloten. In de tanks voeren we geen werk uit. 't Blijft zoals het is.

Anders wordt het in de ruimten 5, 4 en 3. Hier gaat de gesloten loopgang over in een open loopbordes. In deze drie ruimten (ja, we weten van geen ophouden) maken we weer een dubbele bodem. Moet wel, want de eigenaar denkt hier materialen, zoals pijpen en jackets op te slaan.

In deze ruimte maken we een kraanbaan, die hijsmogelijkheden biedt voor een 20 tons loopkraan.

Ruimte twee. Hierin worden twee grote, elektrisch gedreven dubbele trommellieren (fabr. Bodewes) geplaatst voor de verankering van het schip. We zijn van plan om hierboven een onderdekse toegang te maken tot de accommodatie die we bovendeks moeten maken en die bestaat uit één laag op het bovendek met daarboven een dekhuis met een gewicht van 600 ton, dat uit drie

lagen bestaat. De top wordt gevormd door een helioperdek. De afstand vanaf het hoofddek tot het helioperdek bedraagt bijna 11 meter.

De indeling van dit dekhuis en de accommodatie laten we verder voor wat het is en we wandelen naar ruimte één. Dit is een bestaande dieptank, waaraan ook heel wat veranderd moet worden. We maken er eerst een middenlangsschot in en we brengen een tankdek aan. De aldus ontstane tanks zullen worden gebruikt als drinkwater-tanks.

De niet-genummerde ruimte naast no. één geeft weer een heel ander beeld, want hierin komen koel- en vriesruimen. In het achterschip staan weer twee grote trommellieren, maar die zijn we op onze wandeling niet tegengekomen. Dat kon ook niet, want ze staan opgesteld onder de kraanfundatie in ruimten 12 en 11 en daar zijn we nog niet geweest.

Dat doen we dan nu, want we moeten toch die kant op om te zien, welk aandeel de machinefabriek in de grote strijd gaat nemen, want dat is ook niet gering.

#### AANDEEL MACHINEFABRIEK

We zijn nu terug in het achterschip en zien onder de kraanfundatie op de dubbele bodem die twee grote lieren staan. Tevens twee luchtcompressoren. De één is bestemd voor luchtvoorziening van de hei-installatie en de ander is bestemd voor algemene doeleinden.

De volgende, niet gescheiden ruimten (10-9) zijn de machinekamer en het ketelruim. Zoals gezegd ontbreekt een hoofdmotor, want het schip heeft geen eigen voortstuwing. Wat niet wegneemt, dat de machinefabriek desondanks heel wat te doen krijgt. Want de machinekamer bevat:

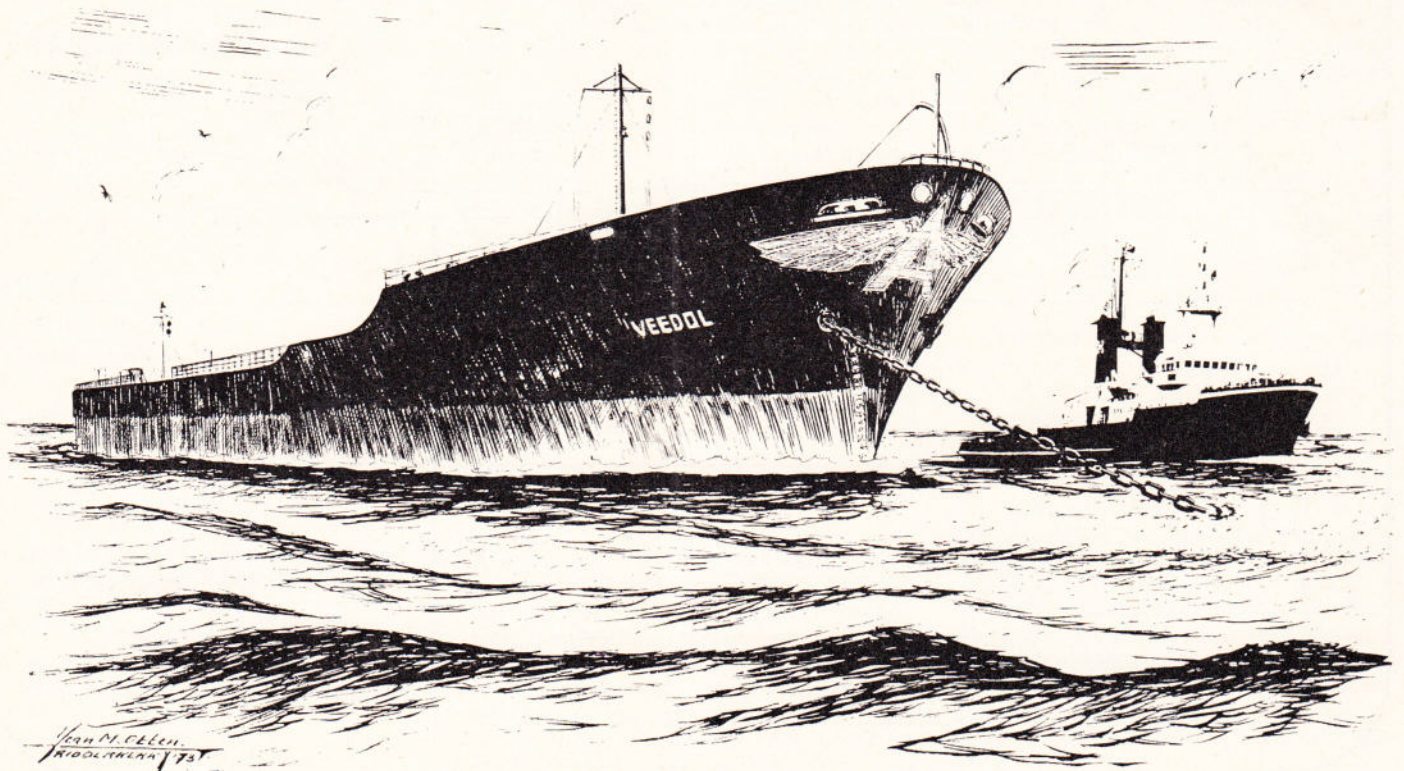
7 dieselgedreven generatorsets, elk van 725 kw, voor stroomlevering. Deze generatoren zijn geschikt voor parallelbedrijf, d.w.z. dat ze alle zeven tegelijkertijd hun volle capaciteit stroom kunnen afgeven. Het fabrieknaam van de diesel is General Motors.

5 grote pompen, t.w. 2 ballastpompen, 1 lenspomp, 1 algemene dienstpomp en 1 brandbluspomp.

2 evaporators of zoetwaterbereiders. Dit zijn apparaten, die van zeewater drinkwater maken. Het systeem berust op verdamping van zeewater. De capaciteit van deze zoetwaterbereiders bedraagt van elk 50 ton zoetwater per dag.

1 elektrisch schakelbord van 13 meter lengte.

2 oliegestookte Bronswerk stoomketels, die elk een capaciteit hebben van 8 ton stoom per uur. De stoomdruk bedraagt 14 kg. per cm<sup>2</sup>. De diameter van de ketels, isolatie niet meegerekend, bedraagt 3 meter. De lengte is 4.75 meter.



1 controle-paneel in verband met het afstandbedieningssysteem van de ballastafsluiters.

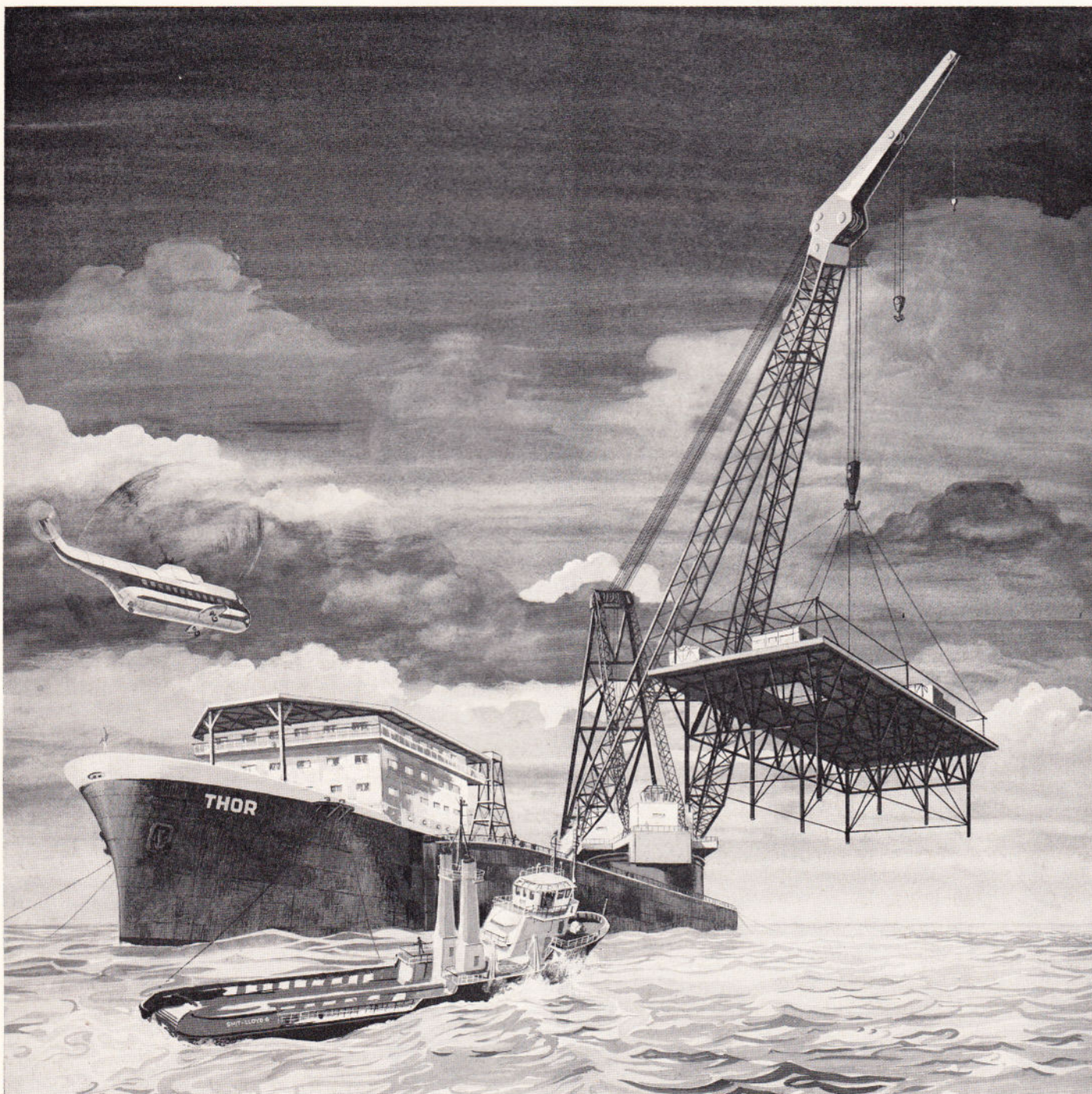
## BUITENOM

We eindigen onze beschouwing over dit grote karwei weer bij de scheepsbouw. Alles wat we U tot nu toe vertelden, speelt zich hoofdzakelijk in het schip af, maar buitenom gebeurt ook wat. Want evenals de „Challenger” en de „Orca” moet dit schip verbreed worden. En niet zo'n beetje ook. Want als straks de kraan in actie komt, zul-

len aan de stabiliteit van het schip de nodige eisen gesteld moeten worden. Aan beide zijden van het schip komen dus stabilisatietanks, die lopen vanaf het achterschip tot en met ruimte twee. De breedte van deze tanks wordt 4.35 m. en ze worden 10.30 m. hoog. Het schip wordt dus verbreed met 8.70 meter.

De opdrachtgever, Ir. P. Heerema's N.V. Intrepid Shipping Co., heeft zoals te doen gebruikelijk, haast met het kraanschip. De levertijd is afhankelijk van de aankomst van het schip, maar

we weten nu al wel, dat het poot-aan spelen wordt. In ieder geval komt dat tijdstip in het derde kwartaal te liggen. U ziet tenslotte drie pentekeningen bij dit artikel. De eerste stelt de „Veedol” voor zoals ze in haar oorspronkelijke staat was. De tweede zoals ze onderweg is naar Boele. De tekeningen werden gemaakt door bedrijfsassistent Jean M. Otten. De derde tekening hieronder brengt in beeld, hoe het kraanschip er straks uit zal zien, als ze in vol bedrijf is. Het is een z.g.n. „artists impression” van de chef tekenkamer van de N.R.C., de heer D. Herlaar.



# HOE DE BOUW VAN HET NIEUWE DOK UITGEDOKTERD IS

(Zeg dat wel. Uitgedokterd!)

Want een dok maken van 212 x 40 meter op een werf, waar de grootste nieuwbouwhelling een capaciteit heeft van ongeveer 160 x 23 meter, een tekort dus van 52 x 17 meter, vraagt meer dan een onderling babbeltje. Op de helling zien we de bouw van het dok met grote snelheid vorderen. Hoeveel zorgen, hoeveel studie, hoeveel gereken en hoeveel conferenties en discussies daaraan vooraf zijn gegaan, blijft meestal een verborgen zaak. Niet alleen wat betreft de bouw op zichzelf, maar vooral ook wat betreft het

nemen van de beslissing, wat toch van doorslaggevende betekenis is voor de toekomst van ons bedrijf. Laten we ons bepalen tot de bouw. Wat is het resultaat geworden van de bovenomschreven hoofdbreken? Wel, dat het weer een Boele-stunt bij uitnemendheid gaat worden! Bekijkt U figuur 1 eens. Daaruit blijkt, dat we het dok in vier moten hebben gehakt, waarvan I en II het grootst zijn. Wat nu op de nieuwbouwhelling in aanbouw is, is deel I. De afmetingen

daarvan bedragen 134 x 20 meter. Gewone mensen zouden vervolgens zeggen: tewaterlaten die hap en het volgende stuk bouwen. Ongewone mensen echter (mensen met Boeleritus dus) zeggen: niks er van, we bouwen deel II boven deel I en sparen zo een tewaterlating uit. Zo gaan we het doen. Maar als U nu figuur 2 bekijkt, dan ziet U iets, wat U niet verwacht had: deel II is kleiner dan deel I. Dat zit zo. U begrijpt, dat deel I + II een enorme massa staal vertegenwoor-

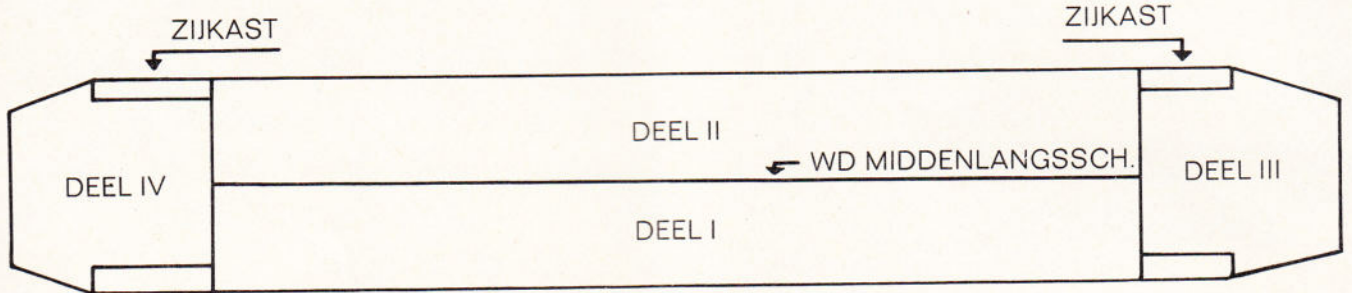


FIG. 1

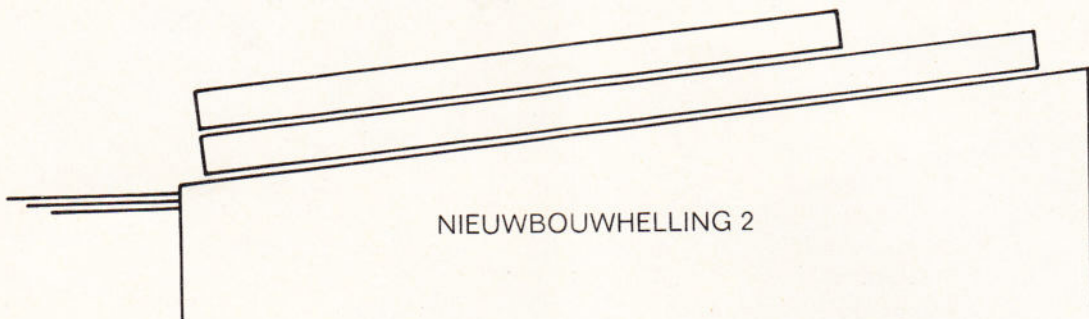


FIG. 2

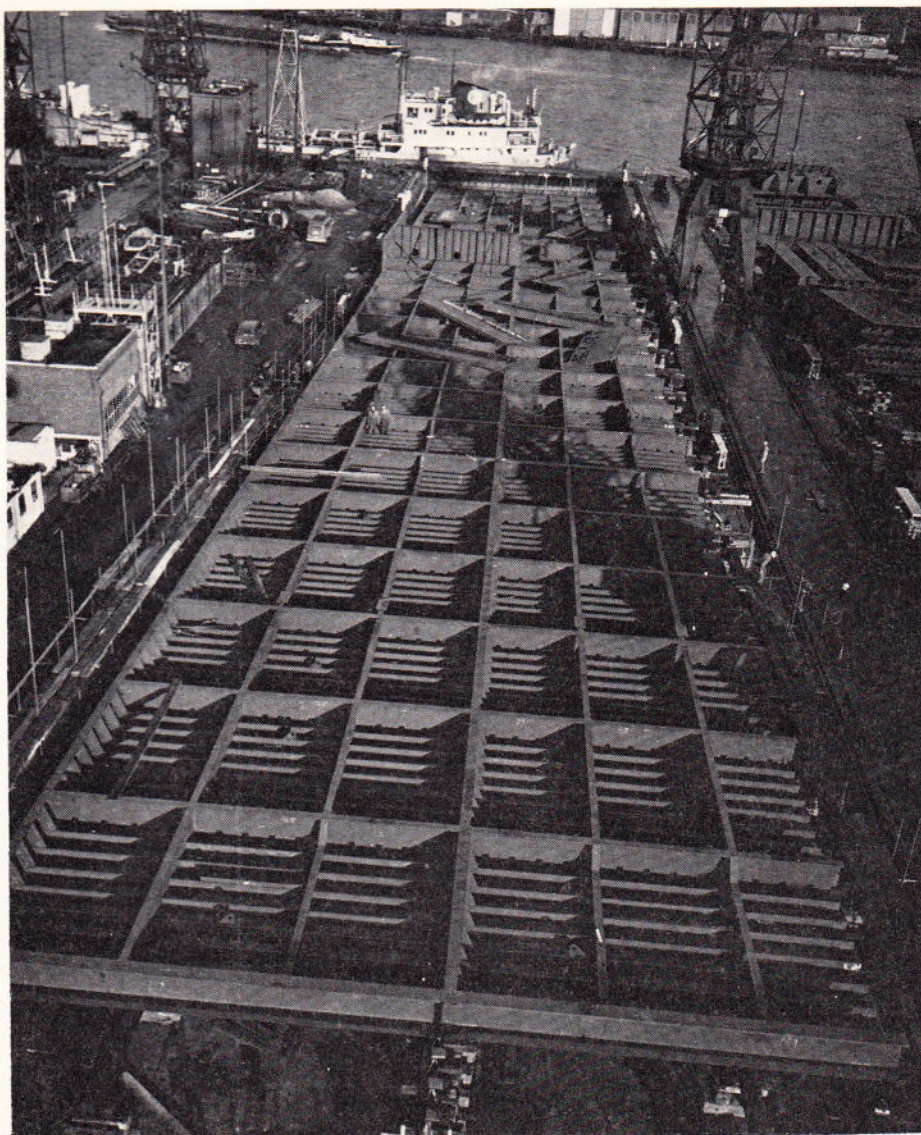
De eerste secties kwamen op 18 januari naar buiten.

digd. Om precies te zijn 2374 ton. Bij de tewaterlating ontvangt het begin van de staal massa direkt opwaartse druk van het water. Maar het achterste gedeelte blijft in volle hevigheid op de helling drukken, nee, zelfs meer nog, want de opwaartse druk van het voorste gedeelte geeft het achterste gedeelte nog een extra druk. Er zou zodoende gevaar kunnen bestaan van te grote druk, waardoor hellingbeschadiging op zou kunnen treden.

Wat doen we daarom? Een stuk van deel II wordt elders gebouwd (vermoedelijk nieuwbouwhelling I) om dan na de tewaterlating pas aangebracht te worden. Zodoende wordt de neusdruk (zo noemen scheepsbouwers dat) bij de tewaterlating aanmerkelijk vermindert.

We nemen aan, dat deze tewaterlating weer een unicum is. Hoe dit spektakelstuk uitgevoerd moet worden zonder dat aan de overzijde van de rivier de N.V. Hollandia van de aardbodem weggevaagd zal worden, zien wij als redactie nog niet zitten, maar we hebben goede moed, dat onze mensen er iets op weten te bedenken (een exemplaar van dit nummer hebben we ter geruststelling aan de N.V. Hollandia gezonden). We houden U uiteraard te zijner tijd van alle maatregelen op de hoogte. Goed. Deel I en II liggen in het water. Wat verder? Eerst moet dat stuk van deel II natuurlijk bijgeplaatst en gekoppeld worden. Dat doen we met behulp van een bok. Vervolgens gaat het hele geval dok I in. We laten het dok zóver afzinken, dat deel II gaat drijven en weggesleept kan worden. Deel I hebben we van te voren voor opdrijven behoed door het vol water te pompen. Na verwijdering van deel II wordt deel I leeggepompt, zodat ook dat deel gaat drijven en weggesleept kan worden. Deel I en II worden tewater aan elkaar gekoppeld en van zijkasten voorzien.

Deel III en IV zijn van gelijke afmetingen, t.w. lang 33.60 meter en breed 41 meter. De zijkasten worden tegelijk meegebouwd. De delen worden achter elkaar gebouwd op nieuwbouwhelling I. Na tewaterlating van deze delen worden ze aan de rest gekoppeld en kan de afbouw van het dok beginnen.

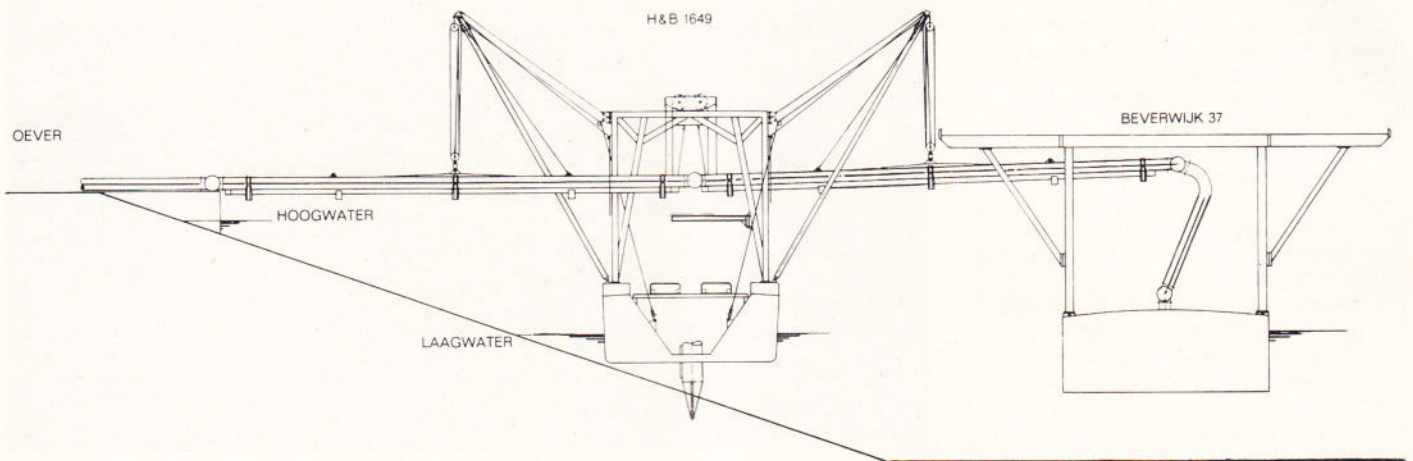


Op 31 januari lag dit er al.

# WERK VER VAN HUIS

Van Hattum en Blankevoort Baggeren te Beverwijk was in de voorgaande maanden een soort uitzendbureau voor Boele. Want voor haar baggerwerken ver van huis riep zij de hulp van ons bedrijf in, omdat werk aan haar materieel moest worden verricht.

Betrekkelijk dichtbij was het plaatsje Arles in Zuid-Frankrijk, eventjes verder was de stad Dammam in Saoedi-Arabië aan de Perzische Golf.



## ARLES

In het kader van kanalisatiewerken tussen de plaatsen Arles en Tarascon, moet van Hattum en Blankevoort 6.500.000 m<sup>3</sup> zand en grote kiezelstenen uit de Rhone baggeren over een lengte van 12 km. Baggertechnisch schijnt het een heel moeilijk karwei te zijn, want de Rhone heeft een flinke stroomsnelheid, die varieert van 3 tot 15 km. per uur.

Ingezet werd onder andere de zuiger

Beverwijk 37. Een moeilijkheid was, dat men voor de afvoer naar de wal een buisleiding moest maken boven de waterspiegel. Normaal wordt een buisleiding op drijvers aangebracht, maar dat was in Arles wegens de grote tijverschillen niet mogelijk. De oplossing werd gezocht in het inrichten van de bak H & B 1649 als spudpaalbak. Tussen de wal en de zuiger moest de H & B 1649 komen te liggen als verplaatsbare, maar toch verankerde „ophouder” van de buisleiding, die bovendien

langs de spudpaal met hoog en laag water mee kon gaan. We maakten daartoe op de bak een portaal, waaraan weer een scharnierbare ophangingsconstructie voor de buisleiding was gemaakt.

Nadat alles op ons bedrijf in orde was gemaakt, werden de spudpaal en het portaal weer afgenomen en gezeevast voor het transport naar Arles. Vijf van onze medewerkers vlogen vervolgens via Parijs naar Marseille en vandaar per auto naar Arles om de H & B 1649 voor zijn taak te installeren.

Het waren T. de Baat, H. v. Vugt, C. Donkersloot, J. Hekels en F. Uiterwijk. Ze verbleven er ruim veertien dagen en sliepen in een flat in Beaucaire (een gehucht bij Avignon), die daartoe door van Hattum en Blankevoort was gehuurd.

Warme maaltijden gebruikten ze in een hotel en daar kregen ze kostjes opgediend, die zelfs de meest verwende lekkerbek zouden doen watertanden! slakken en kikkerbiljetjes!

Op onze vraag aan baas de Baat, hoe hij die slakken vond, antwoordde hij: „'t Hapt erg langzaam weg, maar 't is wel lekker”.



## DAMMAM

Te Dammam aan de Perzische Golf ligt de ons welbekende Beverwijk 31, die in 1967-'68 bij ons werd gebouwd. Dammam heeft geen natuurlijke haven.



In het begin van de vijftiger jaren heeft men een pier van 10 km. in zee gebouwd. Deze pier bood aan twee schepen tegelijk de mogelijkheid om af te meren aan een steiger. Al snel bleek dat onvoldoende. Om meer schepen af te kunnen meren moest ter plaatse gebaggerd worden en dat voerde de capaciteit op tot zeven schepen.

Daar Saoedi Arabië haar produktie van aardolie de laatste twee jaar aanzienlijk heeft opgevoerd, moest zij besluiten om het aantal ligplaatsen te verdubbelen. Veel baggerwerk is hiervoor noodzakelijk. In de eerste plaats om dieper vaarwater te krijgen, maar ook om met de gebaggerde specie de haverterreinen te kunnen opspuiten. Het baggerwerk omvat  $\pm 3.000.000 \text{ m}^3$  zand en kalksteen in variaties van hard tot zeer hard.

En dan moet allicht de „Beverwijk 31” er aan te pas komen, want die deinst voor zulk werk niet terug. Wel moet dan af en toe eens wat onderhouds- en reparatiewerk uitgevoerd worden en dat voerde zes van onze medewerkers naar Arabië. Het waren de bankwerkers A. v. Dongen, J. Broeren en J. Harreman, de lassers F. v. d. Berg en J. Heffels en draaier G. Legerstee, die



van Schiphol, via Athene, naar het vliegveld Dagraan vlogen en vandaar per auto naar het 20 km. verder gelegen Dammam reisden. Ze werden gehuisvest in een door v. Hattum en Blankevoort gehuurde woning, waar ze konden slapen en ontbijten. De verdere maaltijden werden verzorgd door de kok aan boord.

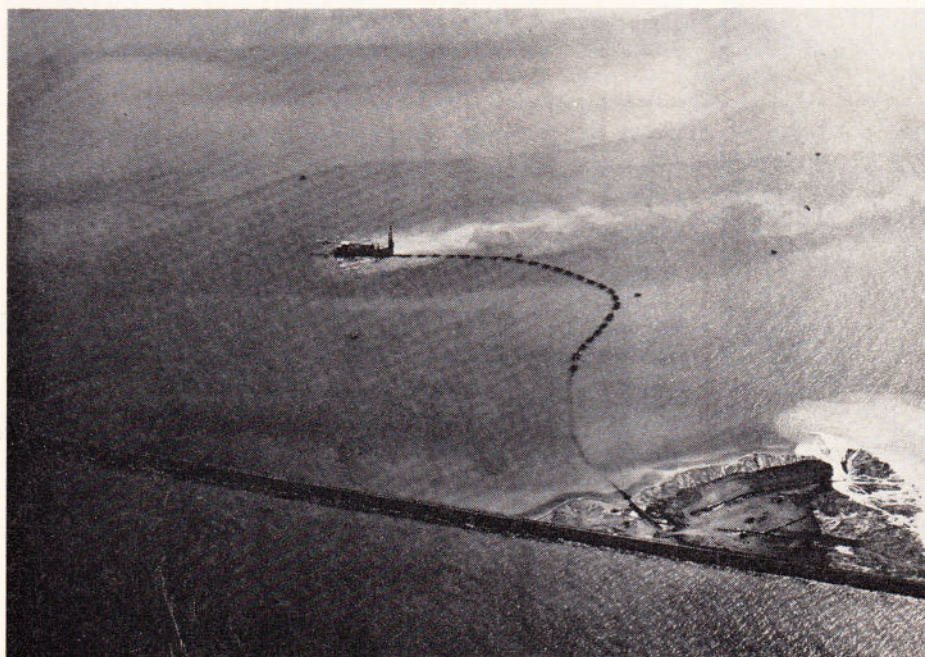
De werkzaamheden bestonden uit het demonteren en monteren van een cutterasleiding met tussenas en het demonteren van de bestaande tandwiel-

kast voor de cutteraandrijving. Deze kast werd in onderdelen aan de wal getransporteerd, waarna een nieuwe tandwielkast aan boord gebracht, geplaatst, opnieuw uitgelijnd en op vulling gezet moest worden. Draaier Legerstee maakte gebruik van de draaibank aan boord.

Onze mensen waren al snel tot de ontdekking gekomen, dat in de omgeving weinig vertier te vinden was. De weinige gelegenheden die er zijn, zijn veelal besloten clubs en alleen toegankelijk voor de vreemdelingen werkzaam in de olieindustrie. Bijzonder warm was het deze tijd van het jaar niet. Eerder zelfs wat fris af en toe. Natuurlijk werd een uitstapje in de buurt gemaakt en zo reden de Boele-mensen per auto door de woestijn en bezochten een oase die ze zelf de naam woef woef gaven. Dor en droog is het woestijnlandschap met een keten van verweringsgebergte. Tijdens dit uitstapje werden foto's gemaakt, waarvan een afdruk een beeld geeft hoe het is.

Interessant waren ook de waterwerken die uitgevoerd werden in het kader van de irrigatiewerkzaamheden. De technische dienst van v. Hattum en Blankevoort was vol lof voor de wijze waarop onze medewerkers zich van hun taak gekweten hebben.

21 December, dus mooi op tijd om Kerstmis thuis te vieren, landde het 6-tal weer op Schiphol met een echte Perzische waterpijp in hun bagage.



# Eerste hulp bij hoge ongelukken

In een vorige uitgave vertelden we U iets over de hoogwerker, die aan onze bedrijfsuitrusting werd toegevoegd. Over zijn doelmatigheid bij werkzaamheden, die op bepaalde hoogte (tot  $\pm 15$  m) verricht moeten worden; over werk, dat onderdeks uitgevoerd moet worden en waarbij de hoogwerker, in het ruim geplaatst, goede diensten kan bewijzen en tenslotte over de mogelijkheid van brandbestrijding vanuit een overzichtelijk, hoog punt.

Enige tijd geleden bewees de hoogwerker nog op een geheel ander gebied zijn nut, toen één van onze medewerkers, werkzaam op de spantenvloer in de scheepsbouwloods, onwel werd. Vervoer langs de trappen naar beneden was voor de patient allesbehalve wenselijk.

De hoogwerker bood uitkomst. De patient werd op een brancard naar buiten op het dak van de scheepsbouwloods gebracht. De inmiddels gearriveerde hoogwerker manoeuvreerde zijn lange arm naar het dak en daar werd de brancard behoedzaam in de werkkooi geschoven.

Beneden stond inmiddels onze brandweerauto klaar, die voor het vervoer naar de medische dienst zorgde. Want deze brandweerauto, waarover we U nog niet eerder ver-

telden, is tevens ingericht voor zieken- of gewondentransport. Er kan een brancard ingeschoven worden. De afmetingen zijn aangepast aan die van het ziekenvervoer in de Gemeente Ridderkerk, zodat eventuele samenwerking zonder stoornis kan verlopen.

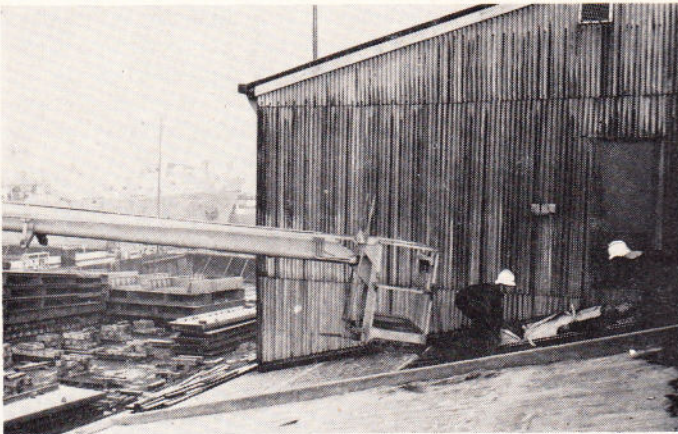
De brandweerauto is verder uitgerust met mobilfoon en heeft een grote verscheidenheid van attributen voor het bestrijden van branden. Met een aanhanger wordt een complete bluseenheid meegevoerd met een totale capaciteit van 1600 l water per minuut en met een aansluitmogelijkheid voor zes slangleidingen. In de auto bevinden zich o.a. 5 adembeschermingstoestellen, die zódanig zijn aangebracht, dat ze tevens dienst doen als rugleuning in een auto. In een ommezen kunnen deze „leuning” bedrijfsklaar meegenomen worden. Naast de „universele”, al eerder genoemde brancard, is er ook een brancard, die gebruikt kan worden in heel kleine ruimten, waarin zich een ongeval heeft voorgedaan. Deze brancard kan om de patient heen bevestigd worden en maakt vervoer door b.v. mangaten mogelijk.

Verder zijn natuurlijk kleine blustoestellen aanwezig en hulpmiddelen zoals reddingsgordels voor brandweelieden, tankreddingsgordels, explosievrije lampen (gewone lampen kunnen bij aansteken in met gas gevulde ruimten explosie veroorzaken), straalpijpen, portofoons enz.

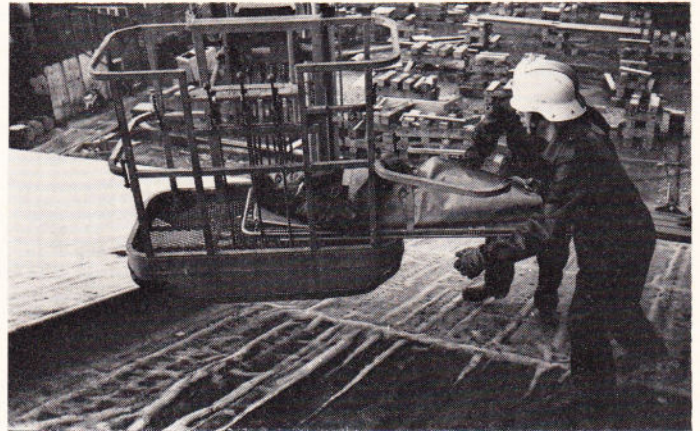
Bovenop de wagen bevindt zich een 8 meter lange schuifladder.

Zo U ziet, is onze uitrusting zódanig „bij”, dat we op alles voorbereid zijn. Maar voorkomen is nog altijd beter dan genezen. Daarom... veiligheid is punt één.

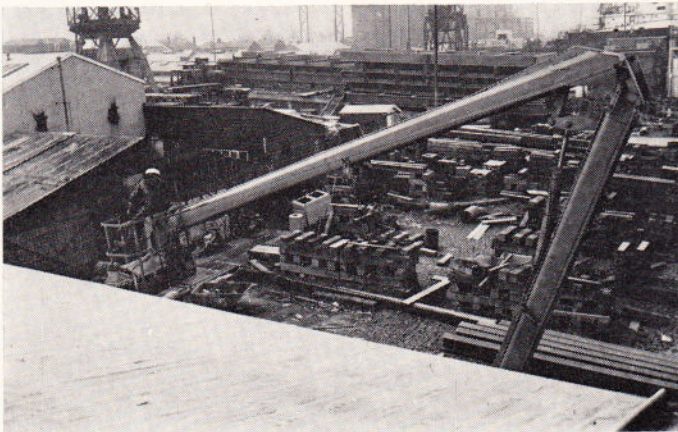
1. op het dak



2. patient in de werkkooi



3. naar beneden



4. in de gereedstaande brandweerauto



Leden van de brandweerploeg gaven op een zaterdagmorgen een reconstructie van de hulpverlening, wat tevens als oefening werd beschouwd.

# „Henk van de portier” heeft zijn draai gevonden

Slecht naar zijn zin had Henk v. d. Berg het beslist niet. Anders hou je het tenslotte niet zo veel jaren uit in de loge van de portier. Zestien jaar assisteerde Henk zijn baas Meeuw bij alle denkbare karweitjes en hij deed het met plezier.

Maar toch... een ontevreden gevoel bleef knagen. Mannenwerk, echt mannenwerk, was het eigenlijk niet. Neem nou die kranen in de machinefabriek. Met enkele handbewegingen kon je zo'n machtige loopkraan in beweging zetten en grote brokken materiaal van de ene plaats naar de andere brengen. Dat is het betere werk. Zijn vingers jeukten.

Of neem nou dat lassen bijvoorbeeld. Grote lappen ijzer met een fascinerende lasvlam aan elkaar rijgen. Dat is werk voor een vent. Dat is iets maken, iets doen, iets... iets, ja, hoe moest hij dat nou eens uitdrukken... in ieder geval veel beter dan dat baantje bij de portier. Hij wilde geen „Henk van de portier” meer zijn...

En Henk heeft het mooi klaargespeeld. Twee jaar geleden vertrok hij naar lasloods Oost, waar hem stukje voor stukje de kunst van het lassen werd bijgebracht. Met het gevolg, dat hij nu een uitstekend lasser van recht werk geworden is met een productie die er zijn mag.

En vraag je hem hoe hij het daar in Oost naar de zin heeft, dan zal hij prompt zeggen: „best, hoor!” In de laatste jaren van zijn portiersloopbaan kon hij lastige klanten, die hem een onnodige boodschap wilden opdragen, wel eens afweren met zijn gevleugeld geworden woorden: „de heer is



mijn herder, Meeuw is mijn baas en met jou heb ik niets te maken”.

Maar dat is verleden tijd. Henk is lasser. En goed ook.

## VERANDERINGEN IN DE WINSTDELINGSSPAARREGELING

Met ingang van 1 januari 1973 is een wettelijke regeling van kracht geworden, op grond waarvan enkele wijzigingen in onze winstdelingsspaarregeling moesten worden aangebracht. Het is bijna 2 jaar geleden, dat er iets over deze spaarregeling in ons blad is geschreven. (Boele-Nieuws maart 1971). Daarom zullen wij hier niet alleen de laatste veranderingen beschrijven, maar ook nog eens de ongewijzigde hoofdlijnen van deze spaarregeling opsommen.

### Deelname aan de winstdelingsspaarregeling

Iedere medewerker kan jaarlijks maximaal f 500,— van zijn winstuitkering laten storten op een spaarrekening bij de Spaarbank Rotterdam. Hiervoor

wordt een spaarboekje op naam van de betrokken medewerker afgegeven. Naast een normale rente is er een extra voordeel verbonden aan deze vorm van sparen, maar daar staat ook een verplichting tegenover.

### Extra voordelen

Over het gespaarde bedrag hoeven **niet** betaald te worden:

- loon- of inkomstenbelasting,
- A.O.W. en andere sociale verzekeringspremies.

Dat scheelt nogal wat. U betaalt normaal 20,53 % aan premies voor de sociale verzekering (inclusief A.O.W.) en de loonbelasting is tenminste 9 % (bij een vierweken-salaris van f 1049,— van een gehuwde met twee kinderen).

Samen dus een voordeel van minstens 30 %.

### Verplichting

Het gespaarde bedrag staat zeven kalenderjaren (hiervóór was het 4 jaar) vast.

Als U nu, in 1973, een bedrag spaart via de winstdelingsspaarregeling, kunt U het pas opnemen op 1 januari 1981. Voor bedragen gespaard voor 1 januari 1973 blijft de oude blokkeringstermijn van 4 jaar gelden.

Het geld kan alleen eerder worden opgenomen in de volgende gevallen:

- bij beëindiging van de dienstbetrekking door overlijden of in verband met emigratie.
- voor de aankoop van onroerende

- goederen of voor het aflossen van een hypotheek op een eigen huis.
- voor het betalen van verbeteringen aan een eigen woning, als dit meer dan f 500,— heeft gekost.
- ter betaling van premies voor een levensverzekering met een looptijd van tenminste 7 kalenderjaren.
- voor de aankoop van effecten.
- binnen 3 maanden na het sluiten van een huwelijk van de deelnemer.

## Rente

De normale rente over het gespaarde bedrag is 5% per jaar. De mogelijkheid bestaat echter om een hogere rente te krijgen. Daarvoor komt U met de Spaarbank Rotterdam overeen, dat U het geld in geen enkel geval (ook niet voor de aankoop van een huis of een van de andere hierboven genoemde uitzonderingen) binnen een bepaalde termijn op zult nemen. Van een gewone spaarrekening wordt Uw geld dan bijgeschreven op een termijndeposito-rekening. De rente wordt:

5½% per jaar: het bedrag staat één jaar vast.

6½% per jaar; het bedrag staat twee jaar vast.

30% ineens, nadat het bedrag 50 maanden heeft vastgestaan.

Vroeger bestond de mogelijkheid 8% per jaar te krijgen, als het geld vier jaar werd vastgezet. Deze mogelijkheid is vervallen. Waarschijnlijk zal het met ingang van 1 maart mogelijk

worden bedragen voor langer dan twee jaar tegen een hogere rente dan 6½%, vast te zetten.

Een ding is nog belangrijk. Als U het geld op een termijndeposito-rekening bij de spaarbank zet voor b.v. 2 jaar, dan gaat na het verstrijken van die termijn automatisch weer een periode van 2 jaar lopen enz. als U niet tijdig hebt opgezegd.

## Opgaven voor deelname

In voorgaande jaren moest de beslissing om deel te nemen aan de winstdelingsspaarregeling voor vijf jaar worden genomen. Ook deze bepaling is komen te vervallen. Thans neemt men de beslissing voor één enkel jaar. Dit betekent dat medewerkers die zich in 1969 of daarna hebben verbonden om gedurende vijf jaar een bepaald bedrag te sparen nu niet langer aan die beslissing gebonden zijn. Als U dit jaar een gedeelte van Uw winstdeling wilt sparen, kunt U dit opgeven bij de salarisafdeling. Ook aan de medewerkers die in vorige jaren al hebben deelgenomen wordt verzocht te willen opgeven of zij het sparen willen voortzetten. De datum waarvoor de opgave binnen dient te zijn zal nog worden bekendgemaakt.

Nadere inlichtingen zullen U gaarne worden verschaft door de salarisafdeling.

## PERSONALIA

### JUBILEA:

25 jaar:

- |      |                   |                   |
|------|-------------------|-------------------|
| 12-4 | C. Verhagen       | koperslager       |
| 12-4 | I. C. v.d. Linden | stoomkraandrijver |

### BENOEMINGEN:

- |     |                 |                      |
|-----|-----------------|----------------------|
| 5-2 | P. G. de Winter | voorman-ijzerwerkers |
|-----|-----------------|----------------------|

### IN DIENST GETREDEN ZIJN:

- |      |                    |                     |
|------|--------------------|---------------------|
| 12-1 | A. Correa Cantero  | elec. lasser        |
| 22-1 | K. Huijzer         | ijzerwerker         |
| 29-1 | J. W. Lankhof      | ijzerwerker         |
|      | M. C. H. v.d. Star | prakt. werktuigbouw |
| 5-2  | B. v.d. Poel       | bankwerker          |
|      | C. M. Schaap       | prakt. werktuigbouw |

### DE DIENST VERLATEN HEBBEN:

- |      |                     |                                  |
|------|---------------------|----------------------------------|
| 10-1 | J. Otero Dominguez  | transporteur                     |
| 17-1 | F. Rodriguez Andino | koperslager                      |
| 19-1 | J. Piñero Gil       | elec. lasser                     |
| 25-1 | J. Hermida Miragaya | elec. lasser                     |
|      | J. Alvarez Macia    | elec. lasser                     |
| 31-1 | H. Sommer           | I.I. bankw. instructieploeg      |
|      | W. Buijs            | I.I. metaalbew. i.d. Scheepsbouw |

- |     |                        |              |
|-----|------------------------|--------------|
|     | J. L. Velarde Gonzalez | elec. lasser |
|     | A. Karel               | bankwerker   |
|     | M. Otero Barros        | elec. lasser |
| 7-2 | A. Correa Cantero      | elec. lasser |
|     | M. Gomila Alcedo       | brander      |

### VOOR EERSTE OEFENING NAAR MILITAIRE DIENST:

- |     |                |             |
|-----|----------------|-------------|
| 1-2 | J. F. van Hees | bankwerker  |
|     | G. de Vries    | ijzerwerker |

### DE DIENST VERLATEN IN VERBAND MET VERVROEGD PENSIOEN:

- |      |             |                    |
|------|-------------|--------------------|
| 31-1 | P. van Vugt | opruimer nieuwbouw |
|------|-------------|--------------------|

### OVERLEDEN:

- |     |              |                         |
|-----|--------------|-------------------------|
| 2-2 | P. A. Ouwens | Instr. mallenn./afschr. |
|-----|--------------|-------------------------|

### GEBOREN:

- |      |  |
|------|--|
| 17-1 | Regina, dochter van de heer en mevr. van Kaam-Monster  |
| 17-1 | Susana, dochter van de heer en mevr. Menendez Almirante                                      |
| 8-2  | Robert Alexander en Elisa Corina, zoon en dochter van de heer en mevr. Wassenburg-Oostendorp |

### GEHUWD:

- |      |   |
|------|---|
| 12-1 | de heer J. Kanters met mej. R. de Vries                     |
| 13-2 | de heer R. Fernandez Gonzalez met mej. M. Gonzalez Gonzalez |
| 15-2 | de heer H. Liefhebber met mej. L. Moret.                    |

## in memoriam

Op 8 januari 1973 overleed op 70-jarige leeftijd de heer

### HENDRIK FRANK MARKESTEIJN,

die vanaf 17-9-1936 tot aan zijn pensionering op 21-4-1967 in dienst van de firma Pot is geweest achtereenvolgens als hakker, slijper en als aanbouwer-ijzerwerker. De laatste jaren voor zijn pensionering verrichtte hij wegens zijn gezondheidstoestand onderhoudswerkzaamheden.

De heer Markesteijn heeft zijn werkzaamheden immer met grote werklust en inzet verricht.

Op 15 januari 1973 overleed op 78-jarige leeftijd de heer

### KLAAS VLEGAARD,

die vanaf 16-2-1920 tot aan zijn pensionering op 29-6-1959 in dienst van ons bedrijf is geweest als ketelmaker.

Wij gedenken hem als een medewerker die zijn werkzaamheden met grote ijver en vakmanschap verricht heeft.

Op 2 februari 1973 overleed op 54-jarige leeftijd de heer

### PIETER ALBERT OUWENS,

de heer Ouwens was vanaf 25-11-1932 tot 1969 in dienst van ons bedrijf werkzaam als ijzerwerker.

Vanaf 1969 was hij werkzaam als instrukteur mallenmaker-afschrjver.

De heer Ouwens heeft zijn werk met grote toewijding en vakmanschap verricht.

Door zijn vriendelijke en sympathieke omgang met collega's in het werk en in het verenigingsleven, genoot hij de vriendschap van velen.

Wij wensen de families de kracht toe om het verlies te kunnen dragen.