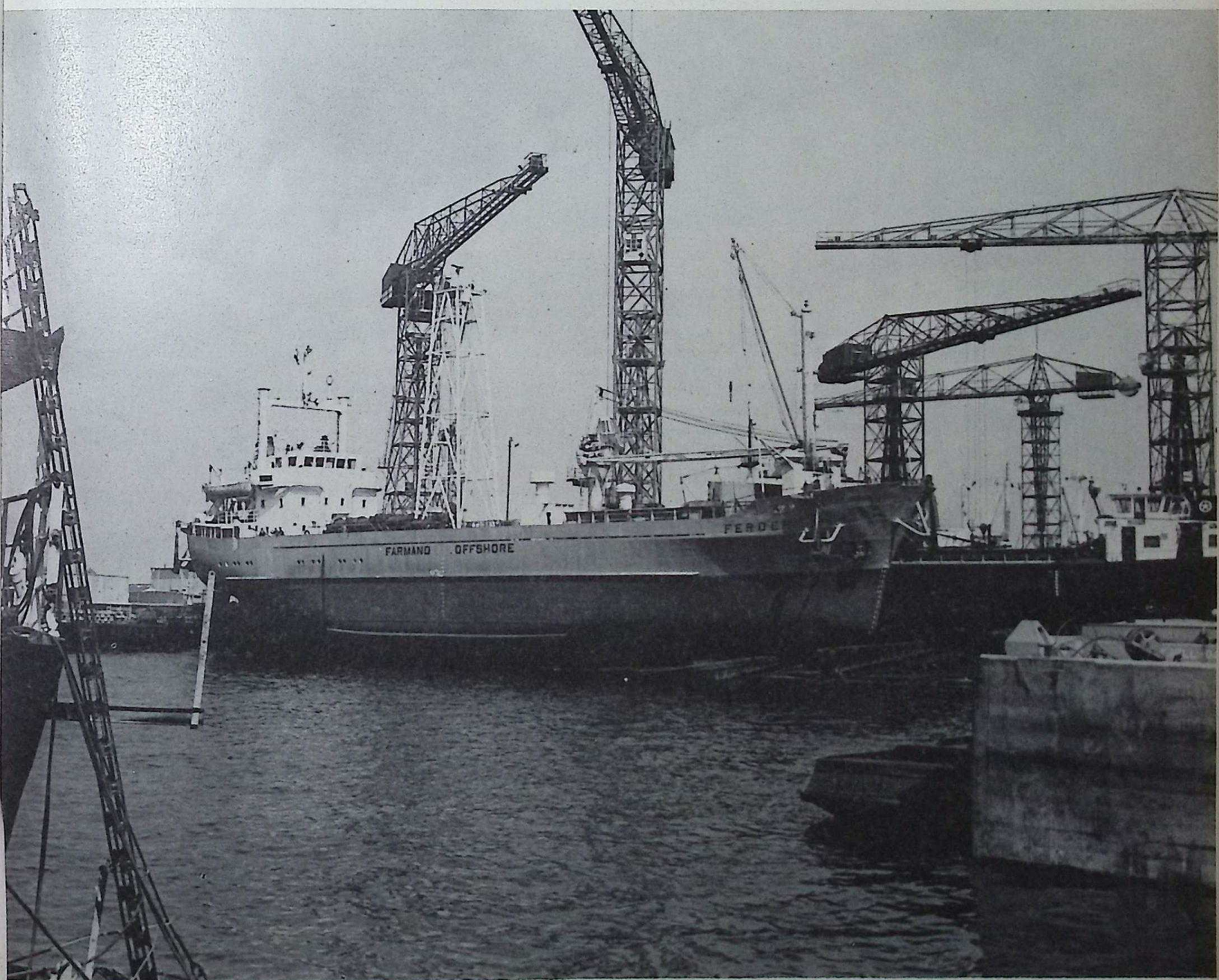
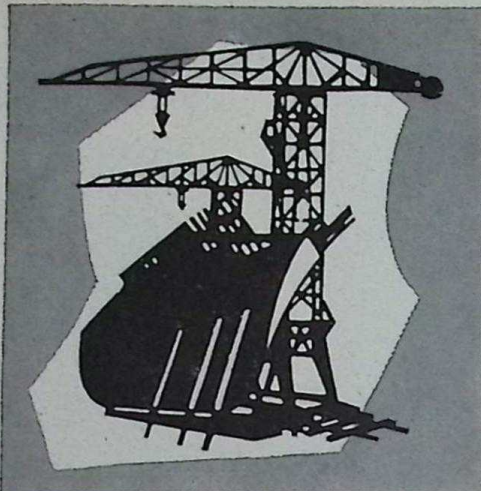


Boele-nieuws

PERSONEELBLAD VAN
BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK B.V.
EN D. v. d. WETERING B.V.





Boele-nieuws

Uitgave ten dienste van het personeel van

**Boele's
Scheepswerven
en Machinefabriek B.V.
Bolnes
en
D. v. d. Wetering B.V.
Rotterdam**

Hoofdredakteur:

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

Bij de voorplaat:

Doorkijkje naar helling II met de „Brisk”, nu „Ferder”. Hierover meer in de volgende uitgave.

Het gecombineerde juni-juli-nummer verschijnt in de tweede helft van juni.

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

Druk:

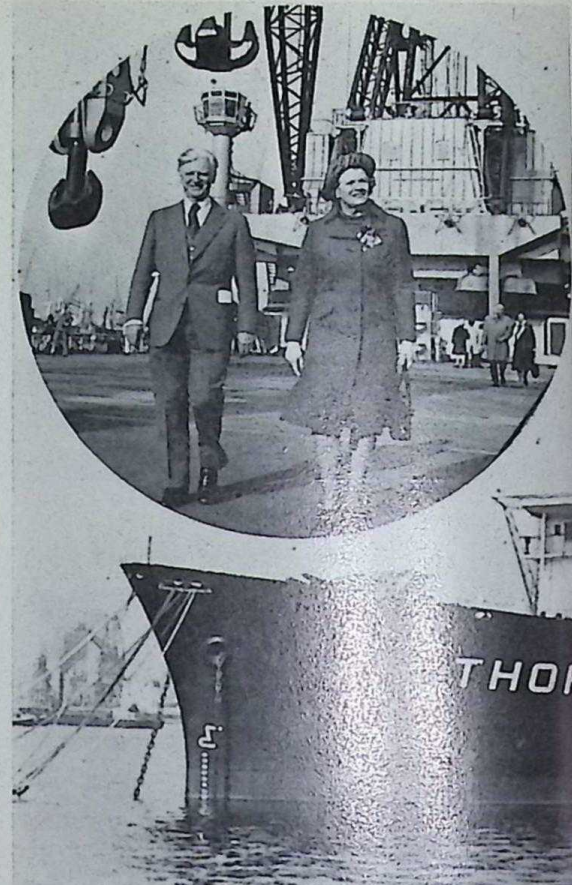
Benedictus - N.D.U. - Rotterdam

De doop van de "Thor" en wat er al zo aan vast zit



Aan het dopen van een schip zit meer vast dan men oppervlakkig zou denken. Vooral als het het grootste kraanschip van de wereld betreft. De voorbereidingen, die daarvoor nodig zijn, zijn velerlei, we zullen het gaan bekijken.

Het dopen van een schip vindt U misschien een beetje flauwekul. De doop is tenslotte in oorsprong een religieuze handeling, die met het diepste innerlijk van een mens te maken heeft. En om dat



nou op een schip toe te passen...

In strikte zin hebt U natuurlijk gelijk. Maar toch is die eeuwenoude, traditionele doopplechtigheid voor de betrokkenen meer dan alleen maar een traditie, die er nu eenmaal bijhoort. Want voor hen is het schip geen dood ding, dat opgebouwd is uit masa's levenloos staal.

Voor hen leeft het schip. Met dit staaltje van scheepsbouwkunst moeten zij grote doeleinden na gaan streven, die

Zeshonderd gasten, waaronder heel veel buitenlanders, scheepten zich aan de Maasboulevard in.





zonder dat schip onmogelijk zouden zijn. Het schip moet beantwoorden aan opdrachten, die niet gering zijn. Het moet taken vervullen, die veeleisend zijn. Het moet afstanden tussen 's werelds uitersten overbruggen en tegelijkertijd moet het voor haar levende have in alle behoeften van het normale leven kunnen voorzien. Het schip is voor haar opvarenden een wereldje op zichzelf. Zo gezien is de doopplechtigheid meer dan een traditie. Het is symboliek.

Doop heeft meer kanten

Voor degenen, die het schip maakten, betekent de doopplechtigheid een afronding van een enorm werkstuk. In het geval van de „Thor” eigenlijk een afsluiting. Want bij nieuwbouw geschiedt de doop veelal bij de tewaterlating, waarna de afbouwperiode begint. De doop van de „Thor”, die al in 1955 als „Veedol” tewater gelaten werd, vormde voor ons een eindpunt. Als zodanig betekende de doop de afsluiting van een werkstuk, dat vanwege de aard van het werk, de omvang en de moeilijkheidsgraad veel heeft gevegd.

De eigenaar van het schip ziet in de doop nog meer. Hij grijpt deze gelegenheid aan om zijn schip aan de wereld voor te stellen. Want hij heeft dat miljoenen verslindende objekt niet voor niets laten bouwen. Hij heeft zijn intelligentie, zijn durf, zijn zakelijk en technisch inzicht, zijn inspiratie en zijn ideeën niet alleen aangewend om het grootste kraanschip van de wereld te hebben.

Dat grootste kraanschip moet gaan werken. Het is daarom zaak om al degenen, die van de diensten van zo'n schip gebruik zouden kunnen maken, op het bestaan van de „Thor” attent te maken. Om het eens deftig te zeggen: bij de doop wordt het schip den volke getoond. En om het gewoon te zeggen: bij de doop maak je reclame. Voor die mensen, waar je het van hebben moet. Nu en in de toekomst.

Niemand vergeten?

U ziet, de doop is allesbehalve een flauwekulletje. En de organisatie ervan, oei, oei . . .

Het begint al met de vraag: wie gaan we uitnodigen. Zo iets hebben we allemaal in het klein wel eens bij de hand gehad. Een familiefeest bijvoorbeeld, een verloving, een trouwpartij of een 25-jarig huwelijksfeest. Het opstellen

Zo arriveerde de salonboot „Koblenz” bij de „Thor”.



van de lijst van degenen, die mogen komen, geeft heel wat zorgen. Hij ook? Die ook? Nee, zij niet. En tenslotte blijkt, dat we — O, grote goedheid — een vanzelfsprekend geval totaal vergeten zijn. Moeilijk, hoor. Dit betreft dan alleen onze eigen familie- en kennissenkring. De „familie- en kennissenkring” van de Heerema-Groep ziet er een ietsje anders uit dan de onze. Die kring is over de hele aardbol verspreid. En het afwegen van de mate van belangrijkheid van de „kandidaten” is een enorme puzzle. Iemand vergeten is een verschrikkelijke, maar toch zo menselijke fout. De samenstelling van de lijst van genodigden vergt weken. Je kunt ook niet iedereen uitnodigen. Je moet beperken.

Salonboot

Ondanks het beperken vermeldde de uiteindelijke lijst ruim 600 personen. Het was het absolute minimum en maximum. Maar waar laat je 600 personen? Het probleem was namelijk, dat de enorme „Thor” niet zo maar ergens in Rotterdam aan een kade gemeerd kon worden. Op de enkele plaatsen, waar dat wel kon, was weer geen accommodatie om 600 personen te kunnen ontvangen. Dan niet afmeren, zo redeneerde men. De „Thor” blijft liggen waar ze ligt — in de Waalhaven dus — en we varen ernaar toe. Waar vind je een boot, waarop je 600 mensen kwijt kunt en waarop tevens alle service van een natje en droogje aanwezig is? In Rotterdam niet. Een geschikte boot werd gevonden in Duitsland. De uitverkorene werd de salonboot „Koblenz” van de Köln-Düsseldorfer te Keulen.

Doop-generale

Daags voor 5 april — de doopdatum — vertrok de „Koblenz” in alle vroegte uit Keulen en meerde om 18.00 af aan de Maasboulevard. Dezelfde avond moest

Nog een laatste slag vanuit de bovenarm en ... pats!



Overzicht van de doopplechtigheid. De heer Heerema geeft uitleg aan Lady Drake. De champagneflles zweeft nog tussen hemel en aarde.

ze echter eerst een generale repetitie maken. Want de fles champagne moest vanaf het zonnedeck van de „Koblenz” tegen de huid van de „Thor” gesmakt worden. Over een afstand van 12 meter wel te verstaan, want tussen Thor en Koblenz lag nog een ponton. De repetitie hield onder meer ook in het proefgooien met een lege colafles, of seven-up, dat willen we kwijt wezen. Proefgooien lijkt U misschien overbodig, maar dat is het niet. Je kunt over een afstand van 12 meter moeilijk schatten waar de fles terecht komt.

Bij een vorige gelegenheid (de „Champion”) is het gebeurd dat de fles door een patrijspoot het schip binnenzeilde en heelhuids weer terugzwiepte. IJverige handen trachtten de fles te grijpen, maar tastten mis. Ten tweede male dook de slingerende fles de patrijspoot in om te landen in de handen van een bemanningslid. Die de fles eerlijk teruggaf. Maar je kan ook een ander treffen en dan ben je mooi je fles kwijt. ...

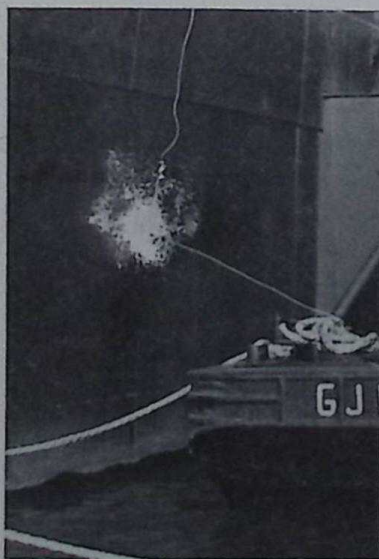
Met de botte bijl

Bij de proefdoop verliep alles voortreffelijk. Maar daags daarna — op de eigenlijke uitvoering — liep er toch weer iets mis. Het zilveren bijltje, waarmee Lady Drake — echtgenote van de president van British Petroleum — het koord door moest slaan, bleek uitermate bot te zijn. Stom, dat we dat ding eerst niet naar het gereedschapmagazijn gebracht hadden. Nu stond Lady Drake te hakken alsof ze een zojuist geschoten wild zwijn braadklaar moest maken. Mijnheer Heerema kreeg het er benauwd van, maar gelukkig liet mevrouw een afdoende slag vanuit de bovenarm op het koord komen, waardoor het koord bezweek. Met een sierlijke boog zwierde de fles vrolijk naar de „Thor” en knalde tegen de huid uiteen. Applaus.

Een paar man te eten

Hebt U wel eens 600 gasten ontvangen? Nee natuurlijk, U vindt 20 al erg genoeg. Daar heb je al plenty zorgen aan. Die 600 gasten van Heerema kwamen overal vandaan. Heel veel uit Engeland. Chartervliegtuigen zijn daarvoor nodig. En hotelaccommodatie. En bussen voor het vervoer naar de Maasboulevard. Wat er al niet aan vast zit. Aan boord zul je je buitenlandse gasten te eten moeten geven, want zonder kunnen ze niet. En dat eten moet goed zijn. Je kunt ze niet naar een patatkraampje verwijzen en zeggen: haal maar wat. 't Zou een vrij voordelige oplossing zijn, maar een goeie vorm van klantenbinding lijkt het niet.

Een koud buffet dus. Dat heet zo om twee redenen. Ten eerste omdat alle gerechten koud zijn en ten tweede omdat je koud wordt bij de aanblik ervan. Zo mooi en lekker ziet het er uit. En die Duitsers kunnen er wat van. Maar ja, wij mochten er naar kijken maar aan-





Uitreiking van de gouden plaat.

keven. Het doet U wel. Waar we maar op wijzen is, dat ook dit moment de spijt van de doopplechtigheid van organisatie op zichzelf was.

Spekers en sprekerts

Wat ook georganiseerd moet worden is het officiële gedeelte, oftewel, de sprekers. Dat is niet altijd leuk, maar . . . onontkoombaar. 't Kan niet zonder, dat begrijpt U wel. Nou zijn er sprekers en sprekerts. De laatste categorie vindt het beslist noodzakelijk, dat hun speech flink van iengte is. Zij denken dat de waarde van de speech stijgt met de lengte ervan. Toevallig is het — zeker bij dergelijke staande gelegenheden — net andersom. Veel zeggen met weinig zinnen, dat is de kunst. Dat vervelt niet en je wordt er niet hangerig van.

Heerema-aria

Onze mijnheer G. J. Boele had het nog veel beter bekeken. Die ging van het standpunt uit: „Zeg het met muziek”. En dat werd een mooi stuntje, dat een voorgeschiedenis had van de volgende strekking:

Bij het afscheid van adjunct-directeur B. A. v. d. Graaff — nu enige tijd geleden — werd een muzikale hulde gebracht door een grote groep bedrijfs-assistenten, begroters en andere luisterrijke figuren, die onder de verzamelnaam B.O.T., oftewel Boele's Ongeregelde Troepen, een mannenkoor vormden. Dat sloeg in. En speciaal bij de heer Boele sloeg er toen iets in. Hij kreeg een idee. Wil je een lied maken op Heerema, vroeg hij aan de dirigent. Hij verwachtte gewoontegetrouw geen tegenspraak en vervolgde daarom met: „goed zo, zet het maar op de plaat. De plaat overhandig ik bij de doop van de „Thor” aan de heer Heerema. Origineel ideetje, hè?”



„Wilt U wel om uw lijn denken, mevrouw?” (ir. Heerema en Lady Drake).

En zingen dat ze deden! (de dames Klomp en v. d. Wilt).



B.O.T.-ers in actie

Dat was het. Dat de tijd van voorbereiding veel te kort is, deert een directeur dan niet. Hij is zijn ei kwijt en jij mag het uitbroeden. Maar 't kwam voor mekaar. Zodra de dirigent bevallen was van zijn Heerema-lied, kwamen de B.O.T.-ers in repetitie bijeen en slaagden erin om in één uur tijd het lied onder de knie te krijgen. Met een redelijke verstaanbaarheid van de Hollandse en Engelse tekst. (De Engelse tekst werd gemaakt door mevr. G. J. Boele). De volgende avond repetitie met een begeleidend blaasorkest. Manmoedig sloegen de B.O.T.-ers zich door deze opgave heen en ze kregen er zo de smaak van te pakken, dat ze van geen ophouden wisten. Twee dagen later opname. Eerst nog even gauw gerepeteerd in de kantine — foto gemaakt voor de hoes — en daarna naar Oud-Beyerland, waar een kerk tijdelijk dienst deed als opname-studio.

Een belevens was het wel. De B.O.T.-ers waren zo mak en meegaand als lammetjes. De geintjes van tijdens de repetitie waren verdwenen. Ze waren één en al aandacht en gespannenheid. Want nu kwam het er op aan. Twee uur lang werd stug aan de opname gewerkt, waarna het resultaat in de regelkamer beluisterd kon worden. Het klonk lang niet gek. Weg was de spanning. De B.O.T.-ers waren weer B.O.T.-ers.

Diskjockey

Zo gebeurde het dan, dat de heer Boele zijn korte speech kon afronden met de overhandiging van het eerste exemplaar van de plaat, die prompt werd afgedraaid. Gedurende de terugvaart van „Thor” naar de Maasboulevard ontpopte de heer Klomp zich als discjockey, want telkens als de plaat was uitgedraaid, spoedde hij zich naar de pick-up om de andere kant van de plaat (het meisje op de bolder) op te zetten. Hij had het er maar druk mee.

Weteringswaardigheden

REPARATIEOPDRACHTEN

Als het nieuwe Boele-Nieuws bij ons in de bus valt zullen we ver de vierhonderd ordernummers zijn gepasseerd, hetgeen inhoudt dat in de reparatie gemiddeld honderd orders per maand zijn verwerkt. Dit is een zeer verheugend verschijnsel en het bewijst dat de Port Repair Base D. v. d. Wetering B.V. een steeds grotere bekendheid krijgt in het Rotterdamse havengebied.

Verheugend is vooral ook dat vrijwel alle klanten die bij ons bedrijf laten repareren regelmatig terugkomen, hetgeen bewijst dat de kwaliteit van ons werk wel bij onze klanten aanslaat.

Ook in de fabriek gonst het van bedrijvigheid, de veiligheidsvoorwerpen voor vele grote objecten rollen aan en af en bij de afdeling pijpfitters en ijzerwerkers zijn in nauwe samenwerking met Boele enkele grote karweien onderhanden.

Zo wordt thans gewerkt aan ca. 150 ton secties voor het nieuwe dok en enkele honderden meters pijpleiding voor de „Postrunner”.

Gangway-reparaties behoren nu ook tot de steeds weerkerende werkzaamheden.

Ten behoeve van het aluminium lassen is kortgeleden een nieuwe Lincoln Argon Arc installatie aangeschaft, waarmee wij

hopen onze klanten een nog grotere service te kunnen bieden.

Het werkschip, de „Port Repair” is nu zover dat we een begin kunnen maken met de afwerking en inrichting. Het ligt in de bedoeling het werkschip te water te zetten als de grote portaalkraan van de „J. V. Clyne” geplaatst zal worden. De juiste datum is afhankelijk van de binnenkomst van dit schip.

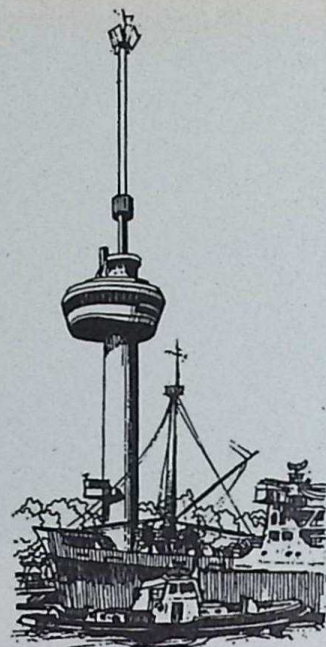
Er zit schot in bij D. v. d. Wetering B.V.

We groeien duidelijk uit ons jasje in ons bedrijf. Aan alle kanten zien we dan ook timmeren en breken om ruimte te creëren. Het ontbreekt voornamelijk aan kantoorruimte.

Uit de reacties in ons bedrijf proeven we, dat velen zich afvragen wat sjuouwen ze nu toch allemaal.

We willen hier graag eens opheldering over geven, waarmee we dan beginnen bij het administratiekantoor. Dit kantoor is in twee delen gesplitst, waardoor het mogelijk is geworden om met onze chef personeelszaken de heer H. v. Lelieveld een praatje te kunnen maken in een wat rustiger omgeving.

Het kantoor waarin de bedrijfsleiding thans is gevestigd is inmiddels ook al weer duidelijk te klein geworden. Ook hier zal zich binnen afzienbare tijd weer een wijziging voltrekken.



De in- en verkoopafdelingen zullen worden gevestigd in het huidige bedrijfsleidingskantoor.

In het vrijkomende kantoor zal een schot worden geplaatst, waarbij de heer P. A. den Hollander een aparte kantoorruimte krijgt. Hierdoor wordt de mogelijkheid geschapen om inspecteurs in een wat rustiger omgeving te kunnen ontvangen. Het voorste deel van het door een wand gescheiden kantoor zal worden ingericht voor de heren D. Huizer, E. Wagner en A. C. v. d. Wouden.

Dan komen we aan het eind van de gang bij het bazenkantoor. Hier zal tussen het huidige voorlieden- en bazenkantoor een wand worden geplaatst, waardoor het mogelijk wordt rechtstreeks vanuit de gang naar de werkplaats te gaan. De heren J. W. Meyer, J. G. Elsink en G. M. van Loon zullen hun plaats krijgen in het huidige bazenkantoor en in het huidige voorliedenkantoor zullen de bazen K. F. Benschop, T. Pijpers, P. Snoey, R. Kimkes en J. Westerweel hun plaats innemen.

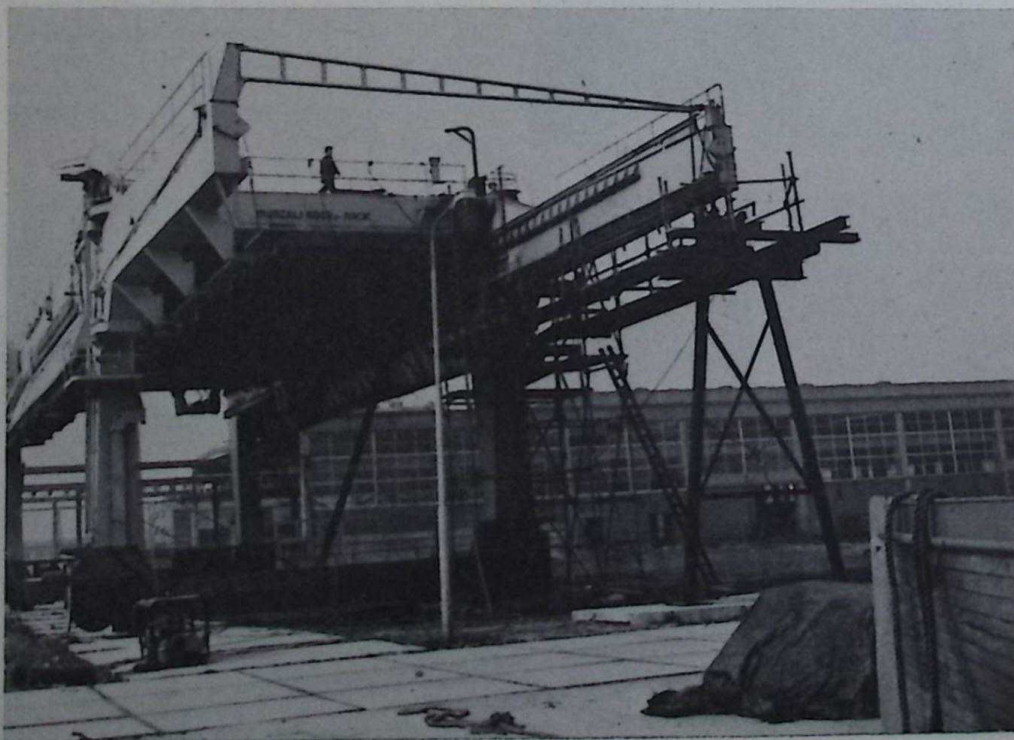
Beneden in het magazijn zijn we dan bezig een ruimte af te schieten d.m.v. een schot waarin de voorlieden en krasen hun plaats krijgen toebedeeld.

Voorlopig zijn hiermede dan een aantal ruimtelijke problemen weer opgelost en naar wij hopen tot tevredenheid.

Maar bij een snel groeiend bedrijf kan de situatie weer snel veranderen.

We vragen daarom van al onze medewerkers begrip voor de situatie, Keulen en Aken zijn tenslotte ook niet op één dag gebouwd.

Zo zien we dus dat er duidelijk schot in zit en we besluiten met de echte Rotterdamse kreet „Houwe zo”.



Meer vrije tijd in juli

We gaan weer korter werken en weer zullen een paar uren toegevoegd worden aan de vrije tijd, die ons ter beschikking staat.

De vooruitgang, die in dit opzicht na de oorlog is geboekt, is heel groot. Een werktijd van 48 uur per week was in de jaren na de oorlog een normale zaak. Over de vrije zaterdag werd nog niet gerept.

In 1961 werd dat echter een feit. De werktijd werd 45 uur, te weten 5 dagen à 9 uur. In 1967 werd de werktijd ingekort met een kwartier per dag, zodat het weektotaal op 43³/₄ uur kwam. Drie jaar later volgde weer een verlaging met een

kwartier per dag, zodat we op het huidige aantal van 42¹/₂ kwamen.

Meer vrije tijd kregen we ook, doordat het aantal vakantie-dagen drastisch werd verhoogd. Bekijk u maar eens dit berichtje, dat we uit Boele-Nieuws no. 13 knipten.

Het aantal vakantiedagen is nu voor iedereen 20, niet meegerekend de extra vakantie zoals jeugdvakantiedagen of extra dagen bij langdurig dienstverband.

En uiteraard juichen we het allemaal toe, dat we zoveel persoonlijke tijdwinst hebben geboekt.

Winst aan de ene kant betekent echter meestal verlies aan de andere kant. De uren, die we nu privé er bij gekregen hebben, zijn van de produktie-uren in het bedrijf afgegaan. En het is allemaal mogelijk gebleken. Maar het is niet zo maar gegaan. We hadden er voor te zorgen dat onze omzet, ondanks de sterk verminderde beschikbare uren, in ieder geval op hetzelfde peil bleef.

In de eerste plaats werd dat bereikt door investeringen, die o.a. behelsden de aankoop van nieuw transportmateriaal, kranen, betere machines en gereedschappen enz.

Daarnaast werden — vóórdat de vrije zaterdag ingevoerd werd — produktiviteitskommissies in het leven geroepen, die tot taak hadden om naar mogelijkheden te speuren tot produktiviteitsverhoging. Hieruit zijn vele aanwijzingen en voorstellen gekomen, die daadwerkelijk bijdroegen tot het te bereiken doel.

Nu we weer voor een nieuwe werktijdverkorting staan, rijst de vraag wat we nu weer kunnen doen om het hoofd te bieden aan de teruggang van het aantal produktie-uren. Want er moet wat tegenover staan, dat begrijpt u wel. De boel moet niet spaak gaan lopen.

We kunnen alleen een ernstig beroep op u doen om bereidheid te tonen het probleem, waarvoor we ons geplaatst zien, niet naast u neer te leggen, maar integendeel, er een open oog voor te hebben.

VACANTIEREGELING 1956

Onder voorbehoud dat in de nieuwe C.A.O. het aantal vacantiedagen met drie zal worden uitgebreid, zijn de vakantie- en snipperdagen in overleg met de kern als volgt vastgesteld:

Aankomstgesloten vakantie:

Vanaf zaterdag 28 juli t/m dinsdag 7 aug. 9 dagen

Vakantiedaag snipperdagen:

Eerste dag (datum nader vast te stellen)	1 dag
maandag 24 december	1 dag
maandag 31 december	1 dag

Vrije snipperdagen

Totaal

Koperslagerij heeft een leerschool

Het is algemeen bekend, dat we een tekort aan koperslagers hebben. Om te proberen hierin op korte of langere termijn verandering — of liever gezegd — verbetering te brengen, werd besloten een aparte leerschool in te richten ten behoeve van de opleiding van koperslagers.

Ruimte hiervoor werd gevonden in de zogenaamde Oceaanloods, een naam, die in de vergetelheid thuishoort. Vele jaren geleden werden in deze loods afsluiters gemaakt, die Oceaanafsluiters heetten, maar waarvan de produktie al gauw werd gestaakt.

Hoe dan ook, de loods onderging nu een geduchte gedaanteverwisseling, waarvoor de technische dienst zeker een kompliment verdient.

Leermeester de Vos was met het resultaat zodanig in zijn sas, dat hij het initiatief nam om zijn nieuwe zaak min of meer officieel te openen. Op een vrijdagavond kwamen daartoe de meest betrokkenen in kleine kring in de nieuwe ruimte bijeen om het feit te vieren.

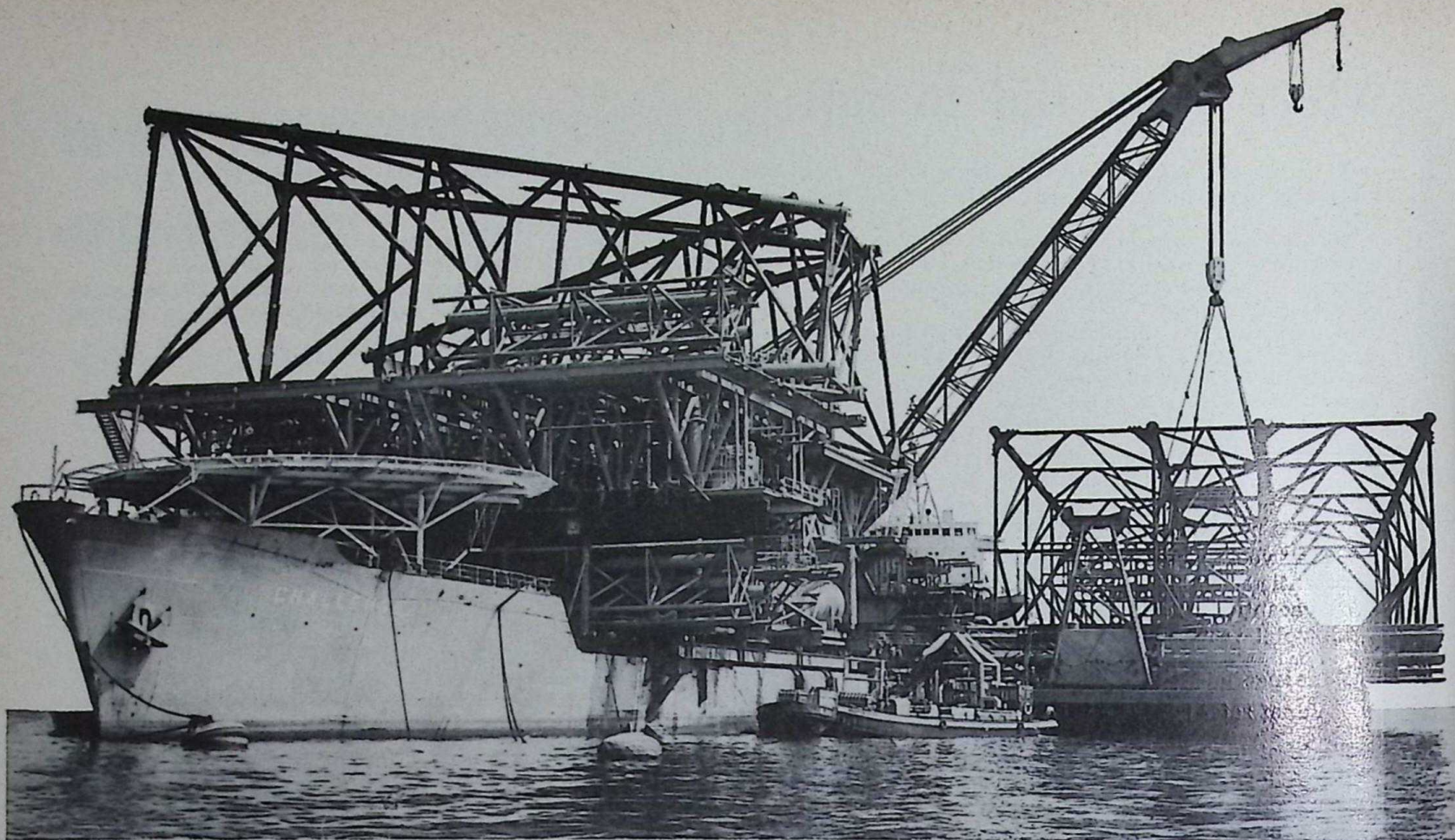
Prachtige voorbeelden van koperslagersvakwerk waren aan de wanden aangebracht, maar dat werd voor deze gelegenheid nog niet voldoende gevonden. Op de diverse werkbanken,



machines en nippelplaten waren flinke hoeveelheden tulpen neergezet.

En in zo'n plezierige omgeving wil een borreltje best smaken. Dat deed het ook.

Intmiddels zijn de eerste „omscholers” in deze leerschool aan de slag gegaan om de vele knepen van het vak onder de knie te krijgen. Nu hopen, dat het geheel aan de verwachtingen zal beantwoorden.



In een vorige uitgave hebben we zo losjesweg medegedeeld, dat we opdracht ontvangen hebben om de „Sept Iles” om te bouwen tot werkschip voor het leggen van pijpleidingen in zee en voor het uitvoeren van installatiewerkzaamheden.

Die korte mededeling zou de indruk kunnen wekken alsof de belangrijkheid van de opdracht maar zo-zo was, maar dat is natuurlijk niet het geval.

In werkelijkheid betekent deze opdracht, dat we zo langzamerhand bezig zijn van dit soort opdrachten een serie op te bouwen, die er zijn mag. De „Sept Iles” vormt namelijk het vierde werkschip, dat we straks ten behoeve van de exploitatie van de zeebodem aan de eigenaar zullen overdragen.

Het onaantrekkelijke van seriewerk — althans voor degenen die het moeten uitvoeren — is dikwijls, dat eentonigheid optreedt. Zoveel van dit en zoveel

Onze serie kraan- schepen

van dat. Nu hebben we daar in het algemeen weinig mee te maken, omdat op ons bedrijf nagenoeg geen sleurwerk voorkomt. En zeker bij deze serie werkschepen niet. Want geen van deze schepen is eender. Zelfs kunnen we stellen, dat steeds zodanige verschillen zijn op-

Onze serie ziet er tot nu toe als volgt uit:

- | | | |
|----------------------------------|------------------|--|
| 1. „Challenger” ex „P.G. Thulin” | bouwj. 1968-1969 | kraancap. 600- 800 ton
eigen voortstuwing |
| 2. „Orca” ex „Soya Atlantic” | bouwj. 1971-1972 | kraancap. 800- 900 ton
eigen voortstuwing |
| 3. „Thor” ex „Veedol” | bouwj. 1973-1974 | kraancap. 1600-2000 ton
zonder eigen voortstuwing |
| 4. „Blue Whale” ex „Sept Iles” | bouwj. 1974 | kraancap. 2000 ton
eigen voortstuwing |



Ons eerste kraanschip, de „Challenger” reisde aldus afgeladen om Kaap de Goede Hoop om in de Golf van Suez haar eerste opdracht te gaan vervullen.

getreden, dat we in onze serie een bepaalde ontwikkeling kunnen ontdekken, die we nu aan een nader onderzoek zullen onderwerpen.

Het eerste, wat in dit rijtje opvalt, is de toename van de kraancapaciteit en in het bijzonder de sprong, die gemaakt wordt van 900 ton naar 2000 ton. Deze ontwikkeling is een gevolg van de haast, die de oliemaatschappijen hebben om de bodemschatten van de Noordzee aan de oppervlakte te brengen. Vooral het Noordelijk deel van het continentale plat wordt afgetast. Maar de werkomstandigheden zijn in dat Noordelijk deel bepaald ongunstig. Daarom is men er daar toe overgegaan om de boorplatforms niet meer te plaatsen bij beetje ter plaatse op te bouwen, maar om grote delen aan land

Hier ziet u ons tweede kraanschip, de „Orca”, in volle actie tijdens pijpenleggen op de Noordzee.

te maken en die in één keer in zee te plaatsen. Als gevolg daarvan onstond de behoefte aan werkschepen met grotere kraancapaciteit.

Die sprong naar een kraancapaciteit van 2000 ton plaatste ons overigens wel voor problemen. Want het is geen kleinigheid om in een oud schip — want de kraanschepen zijn of worden immers gemaakt uit oude tankers — een fundatie te maken, die een kraan van 2000 ton kan „hebben”. Daar komt wel het één en ander voor kijken.

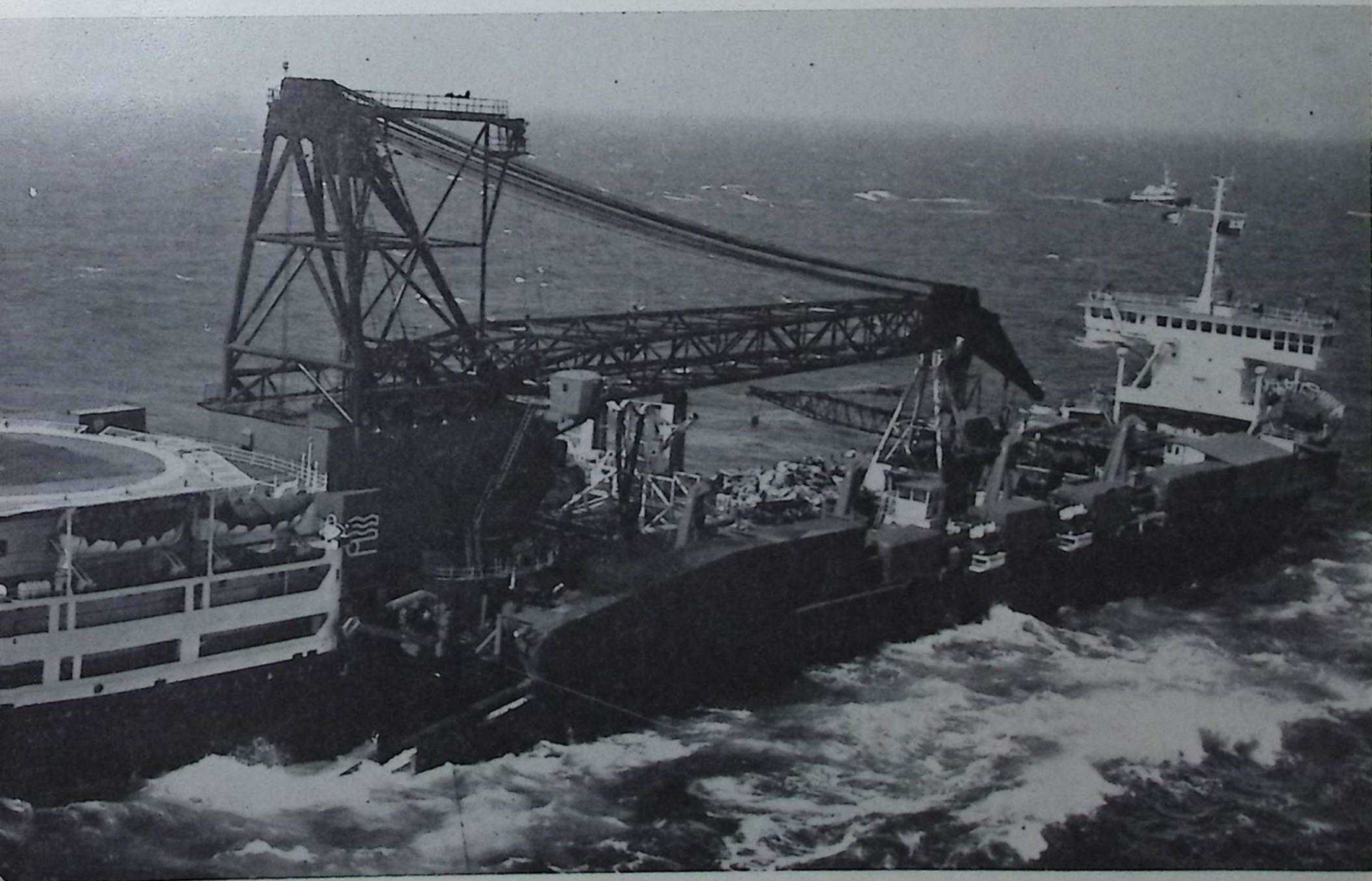
Op ons lijstje van werkschepen kunt U zien, dat drie schepen een eigen voortstuwing hebben. De „Thor” vormt de uitzondering. Die heeft geen eigen voortstuwing. Dit roept de vraag op, wat de beweegredenen zijn om een werkschip al dan niet met een voortstuwingsinstallatie uit te rusten. Heerema Ingenieursbureau B.V. is de maatschappij, die in 1968 op de proppen kwam met het toen originele idee van het kraanschip met eigen voortstuwing. Dat was in die tijd nog een nieuwigheid. Kraanschepen werden met zeeslepers naar de plaats van bestemming gebracht. Dat was veel voordeliger dan het inbouwen van een machine-installatie. Maar... het nadeel is, dat zulke schepen alleen maar effi-

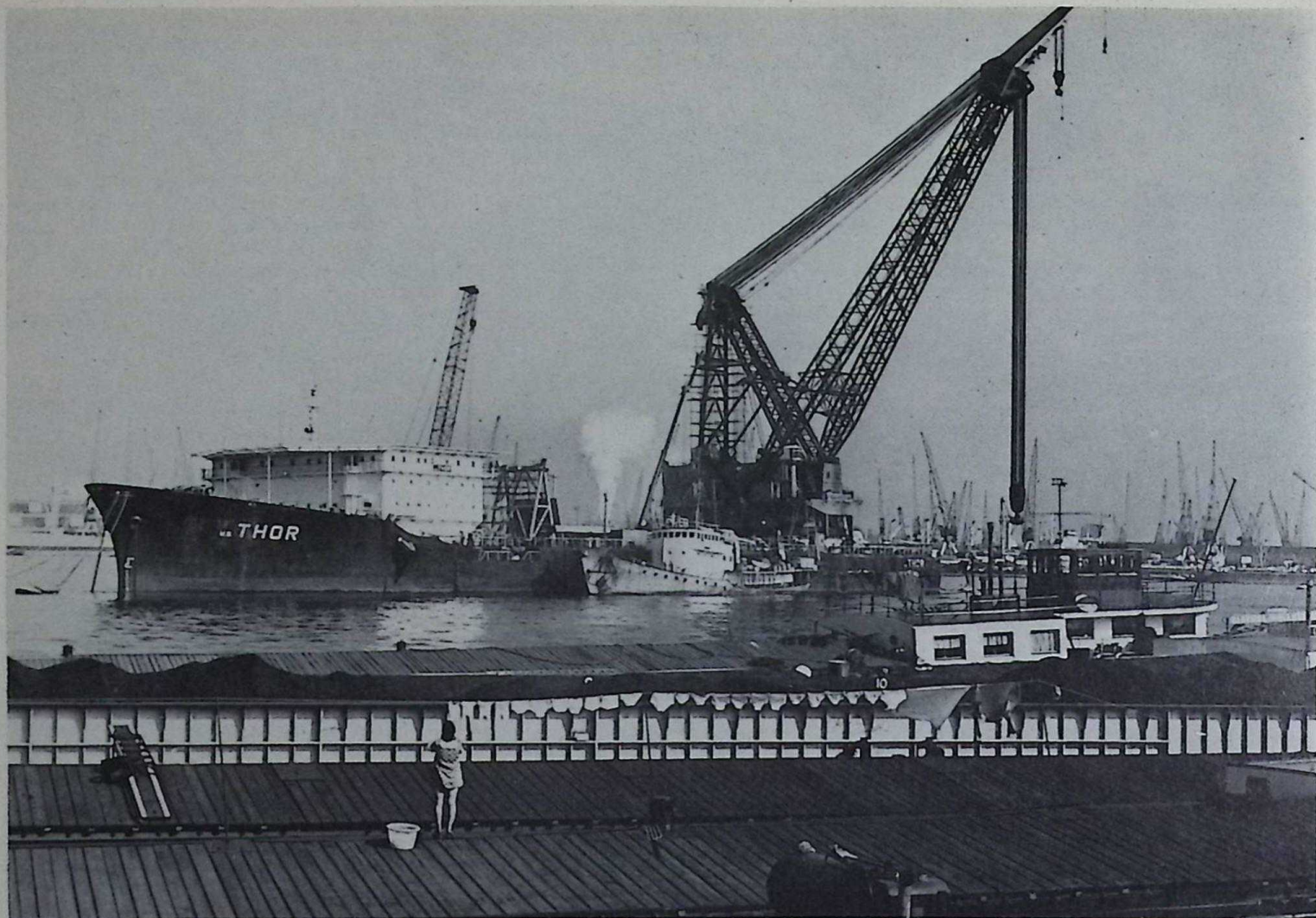
cient zijn voor werk dicht bij huis. Om werk overal ter wereld uit te kunnen voeren verdient het „zelf varen” verre de voorkeur vooral als het schip grote constructies als deklading mee kan nemen.

Een andere overweging geldt de verscheidenheid van taken, die het werkschip verondersteld wordt uit te gaan voeren. De „Challenger” en de „Thor” zijn zuiver kraanschepen, bedoeld voor het zware hei- en hijswerk. De „Orca” en de „Blue Whale” hebben echter een tweeledige taak. Naast het gewone hijswerk zijn zij ook bestemd om pijpen op de zeebodem te leggen, waartoe zij uitgerust zijn of worden met een „pijpleginstallatie”.

Deze gevarieerdheid van taken heeft consequenties voor de energie die geleverd moet worden voor de voortstuwingsinstallatie, de kraan, de hei-installatie, de lieren enz. De „Challenger” heeft een aparte generatorkamer met diesel- en turbinegeneratoren voor de energievoorziening van de kraan en elektrische installatie aan dek. De bestaande hoofdmotor bleef gehandhaafd.

Bij de „Orca” werd een geheel andere methode gevolgd. De oorspronkelijke





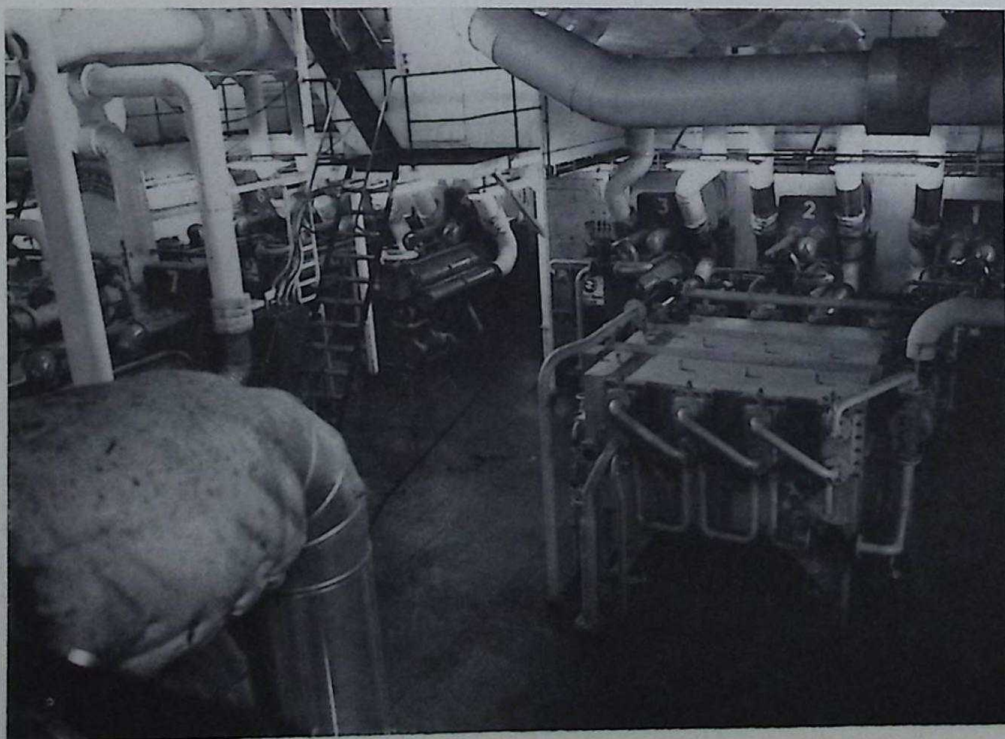
voorstuwingsinstallatie werd verwijderd en in plaats daarvan kwamen 2 direct omkeerbare hoofdmotoren, dat wil zeggen: deze motoren kunnen tweeërlei taak vervullen. In de eerste plaats de voortstuwing van het schip. In de tweede plaats — na loskoppeling van de reductiekast — de leverantie van stroom — via generatoren — voor de kraan en de grote deklieren. Weer een ander principe wordt toegepast bij de „Thor”. Hier dus geen voortstuwingsinstallatie. Zeven generatorsets zorgen voor een capaciteit van in totaal 6000 KVA. Deze generatoren zijn geschikt voor parallelbedrijf d.w.z. dat ze alle zeven tegelijkertijd hun volle capaciteit stroom kunnen afgeven.

Twee oliegestookte stoomketels, die elk een capaciteit van 8 ton stoom per uur hebben, leveren de energie voor het heien, voor pompen en voor gebruik aan dek.

En wie weet welke attracties ons bij een eventueel volgend kraanschip weer te wachten staan. Een zusterschip van één van de voorgangers zal het beslist niet worden.

Kraanschip no. 3, de „Thor”, in de Waalhaven. Een ijverige schippersvrouw zorgt voor een aantrekkelijke voorgrond.

Blik in „Thor's” machinekamer met de zeven generatorsets.



Hengelsportvereniging organiseert weer een algemene wedstrijd

In 1969 nam onze hengilvereniging een initiatief, dat een nieuwtje betekende: een hengelwedstrijd voor al ons personeel. 't Werd een jaarlijks terugkerend evenement.

Voor de zesde maal kunnen we samen hengelen en wel op woensdag 12 juni 1974.

De organisatie is als volgt:

Aan vang 18.30 uur tot 20.30 uur. In de kantine moeten de deelnemers het menukaart van hun visplaats afhalen en daarna kunnen ze hun stekkie opzoeken in het water aan de Marktstraat (achter de Bissingsingel). Er wordt gevist op bovengenoemde vis. Heteerste sein betekent vissen en vissen. Het tweede sein betekent einde wedstrijd.

De hoofdprijs wordt door ons bedrijf



geschonken en wordt na afloop in de kantine uitgereikt door de heer P. C. Boele. Er is één prijs op elke drie deelnemers. Inschrijfgeld: f 1,50 per persoon. Aanmelden bij: voorzitter J. Dam;

Secretaris B. Provily; Penningmeester J. IJsselstein.

Evenals vorig jaar komt ons onvolprezen Excelsior met vrolijke marsmuziek de gezelligheid verhogen.

Hoofdbedrijfsleider A. v. d. Wilt in juli met pensioen

Weer gaat een vertrouwd figuur ons bedrijf verlaten. In juli a.s. bereikt de heer A. v. d. Wilt, hoofdbedrijfsleider van de machinefabriek, de pensioenge-rechtigde leeftijd en zal dan van een welverdiende rustperiode kunnen gaan genieten.

Welverdiend. Want de functie van een hoofdbedrijfsleider in een bedrijf als het onze wordt niet bepaald gekenmerkt door rust. Het vergt veel van persoonlijke inzet en bereidheid om onder alle omstandigheden — en indien nodig — op alle tijdstippen voor het bedrijf zijn bekwaamheden aan te wenden.

De heer A. v. d. Wilt heeft meer dan

veertig jaar in ons bedrijf gewerkt. In 1936 werd hij aangesteld als bankwerkersbaas. Op grond van zijn praktische bekwaamheid werd hij in 1951 tot bedrijfsleider van de machinefabriek benoemd. In 1971 volgde zijn benoeming tot Hoofdbedrijfsleider van de machinefabriek.

Natuurlijk zal aan het afscheid van de heer v. d. Wilt ruime aandacht worden geschonken en ook het personeel zal in de gelegenheid gesteld worden om van onze hoofdbedrijfsleider afscheid te nemen.

Mededelingen hierover zullen te zijner tijd volgen.



Zomeravond voetbal competitie

Programma

Wo. 1-5 Boele 4	— Contact 2	Wo. 8-5 Boele 4	— Gem. Pers. 2	Vr. 17-5 Boele 5	— de Gelder
Do. 2-5 Boele 5	— Gem. Pers. 2	Do. 9-5 Boele 3	— Gem. Pers. 1	Ma. 20-5 vd Wetering	— Ridderhof
Vr. 3-5 Boele 1	— v. Splunder	Vr. 10-5 Boele 5	— Electro	Di. 21-5 Boele 2	— Schram
Ma. 6-5 vd Wetering	— Boele 2	Ma. 13-5 vd Wetering	— Gusto	Wo. 22-5 Boele 1	— Pols
Di. 7-5 Boele 1	— Onderwijzers	Di. 14-5 Boele 4	— Electro	Vr. 24-5 Boele 2	— Matab Smit
		Wo. 15-5 Boele 3	— Hartman	Ma. 27-5 vd Wetering	— Verolme
		Do. 16-5 Boele 1	— v. Splunder		

Zie verder volgende blz. bovenaan

Boele-nieuws

PERSONEELBLAD VAN
BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK B.V.
EN D. v. d. WETERING B.V.

