

# Boele-nieuws

**PERSONEELBLAD 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**

### 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

---

BIJ DE VOORPLAAT:  
Blik op dok I met „Sealnes”

---

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

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

# Van British tot Forties Kiwi

De verbouwing van de „British Kiwi” tot „Forties Kiwi” vordert goed. Maar dat moet ook wel, want de tijd dringt.

De nieuwe naam heeft te maken met het oliewingebied, waar het schip straks zijn werk gaat doen.

't Is op het ogenblik een gekrioel van mensen aan boord om alles op de juiste plek en op tijd geplaatst en aangesloten te krijgen. De afdeling scheepsbouw heeft vele tonnen staal verwerkt en de nieuwe dekhuizen, schoorstenen en het helicopterdek hebben het schip een geheel ander aanzien gegeven. En hoewel niet uiterlijk zichtbaar, is er ook het nodige in het inwendige gebeurd. Het meest spectaculaire waren de vervaardiging en plaatsing van vier reusachtige kokers van zo'n 13 meter lang en ruim 4 meter in diameter waarin door de machinefabriek 4 grote Schottelunits, elk goed voor 2000 PK, zijn geplaatst.

Veel zorg baarde de grote vertraging in levering van deze Schottelunits. De laatste unit was ruim 4 weken te laat, zoda we onze werkwijze danig moesten aanpassen om vooruit te kunnen en niet klem te lopen met de overige werkzaamheden.

Met een flinke vertraging in de aflevering staan nu de vier Deutz aandrijfmotoren op hun plaats. Daarnaast plaatste en stelde de machinefabriek nog 3 dieselgeneratorsets van 400 KW elk.

Ook ketelmakerij en koperslagerij konden „even” vooruit. Zo moesten o.a. de bestaande uitlaatgassenleidingen van ketels en hoofdmotoren grotendeels vernieuwd en gewijzigd worden om plaats te maken voor een helicopterdek.

Verder werden — zeg maar gerust — kilometers pijpleiding op dek aangebracht. Een geweldig passen en meten is het ook in de dekhuizen om alle nieuw geplaatste motoren en hulpwerktuigen aan te sluiten op koelwater, smeerolie, brandstof, lucht en noem maar op.

Al met al een verschrikkelijke hoeveelheid koperslagerswerk, en wel dermate veel dat we dit onmogelijk in eigen beheer konden uitvoeren, zodat we een beroep moesten doen op enige van onze vertrouwde onderaannemers. Zo zorgt de fa. de Jong uit Nieuw-Lekkerland voor het aansluiten van de nieuwe motoren en daarnaast voor al het pijpwerk in de brandbluspompkamer.

Fa. v. d. Ben zorgt voor een grotendeels nieuw sanitair- en spueleidingensysteem en het hydraulisch gedeelte van de brandblusinstallatie. De nieuwe hutten midscheeps krijgen ook al aardig gestalte onder de nijvere handen van de timmerlieden.

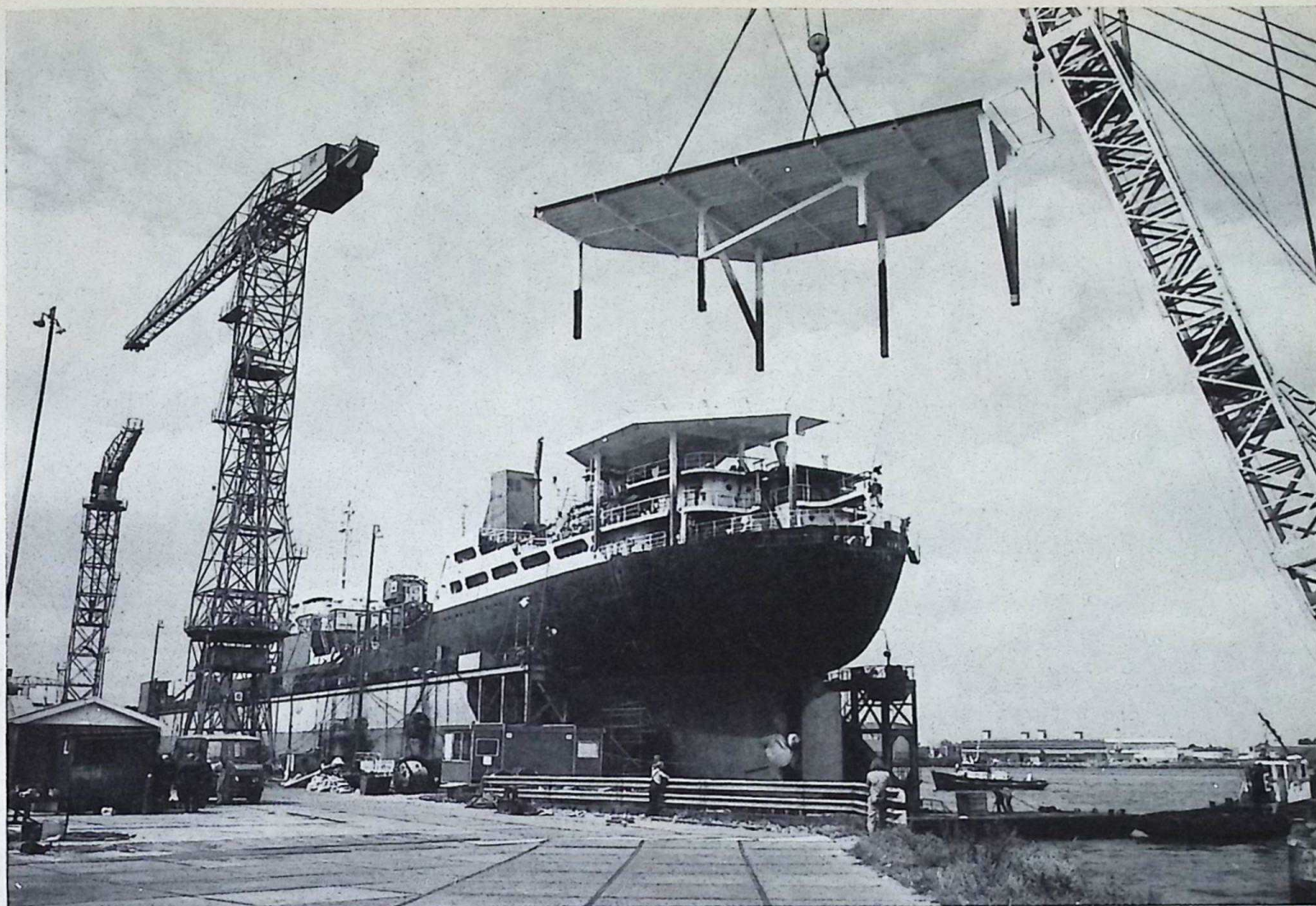
Daar tussen- en onderdoor worden nog de ventilatorenkanalen van de airconditioning-installatie aangebracht. Werkelijk kilometers elektrische kabels zijn in-

middels aangebracht door de monteurs van Van Rietschoten en Houwens.

Een karwei apart is de installatie van de kamer voor de brandbluspompen. Drie „General Motors”-motoren van elk 1100 PK zorgen hier voor aandrijving van de brandbluspompen die een capaciteit hebben van 20000 liter/minuut elk. Een wirwar van 14” en 12” leidingen, die uiteindelijk zorg dragen voor toevoer van brandbluswater naar de drie hydraulisch bediende brandbluskanonnen op het voorschip, vult een groot deel van de ruimte. Om een eventuele brandhaard zo dicht mogelijk te kunnen benaderen wordt de gehele eigen accommodatie omgeven door een sproeigordijn van water.

Een werkplaats midscheeps met draai-  
4 weken te laat.





*Plaatsing 2e helicopterdeksectie.*

*Blik in de ketelmakerij.*

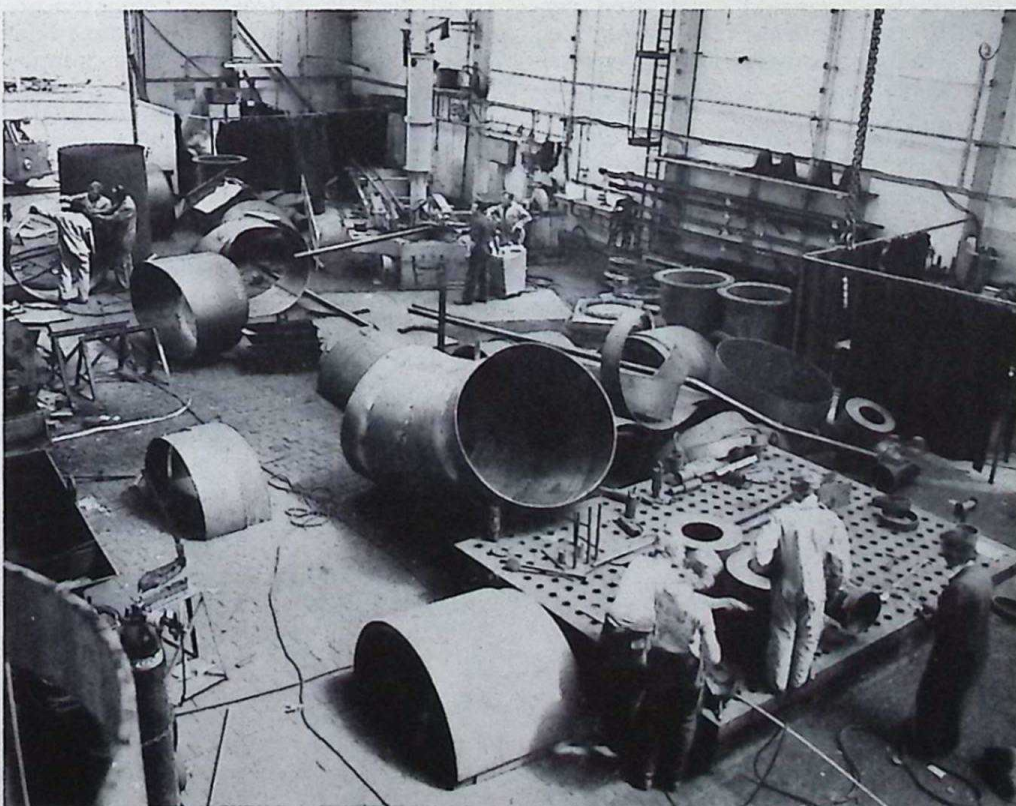
bank, boormachine, zaag, slijpsteen, lassets en hijsgelegenheid geeft mogelijkheid voor het uitvoeren van reparaties.

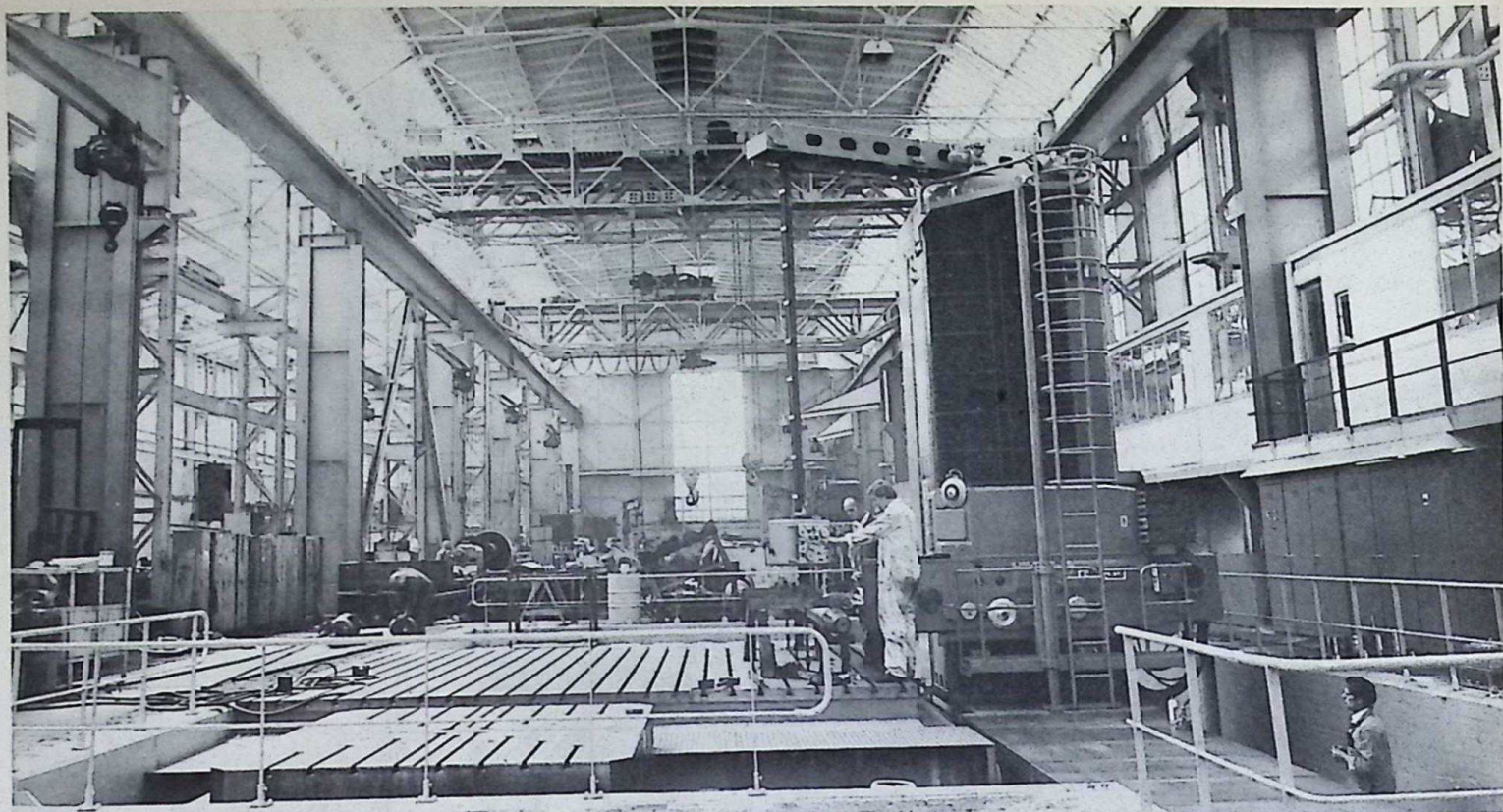
Een Priestman-kraan van 30 ton SWL op 45° zorgt voor hijsmogelijkheden. (SWL = safe working load oftewel veilige werk belasting). Daarnaast natuurlijk nog tal van voorzieningen speciaal gericht op de toekomstige werkzaamheden.

Voeg bij dit alles de installatie van een bijna geheel nieuw kombuis en survey van het bestaande schip en U begrijpt, dat we werkelijk onze handen vol hebben om dit karweitje snel en vakkundig te klaren.

Volgens contract moesten we het gehele karwei gereed hebben per 31 augustus, waarna we dan 14 dagen hadden om alles in bedrijf te stellen en te beproeven, dus dat werd dan 15 september.

Ondanks een vertraging van ruim 4 weken in de aflevering van de laatste Schottel met Deutz aandrijfmotor zal de oplevering, incl. beproevingen en proeftocht, nu op 2 oktober plaats vinden. Door gezamenlijke inspanning hebben we dan globaal 2 weken ingelopen op de vertraging. Eventuele vertragingen door overmacht natuurlijk niet meegerekend.





## De nieuwe kotterbank

„Wat gaan ze nou toch weer in hun hoofd halen”, zal menigeen gedacht hebben bij het betreden van de machinefabriek zo rond december vorig jaar. Te dien tijde hadden voortvarende lieden een enorm gat in de machinefabriekbodem gemaakt, wat deed vermoeden, dat we van plan waren een ondergrondse parkeergarage te bouwen voor de bankwerkers.

### Gezeur van Dirk

Op zichzelf geen onaardig idee, maar het bleek onjuist. 't Was slechts een aanloop tot het maken van een fundatie voor een nieuwe bank. Een heel grote kotterbank voor Dirk van Vliet, die er al jaren om gezeurd had. Hij kreeg zijn zin. Niet alleen om van dat gezanik af te zijn, maar er was nog een bijkomende reden. Men vond namelijk, dat het niet uitgesloten was, dat — sinds de ingebruikname van het veel grotere dok III — de werkstukken in de machinefabriek in omvang groter zouden worden. Onze capaciteit moest dus uitgebreid worden.

### Gekreun van de bank

Er was nog iets. De oude kotterbank gaf — vooral bij grotere werkstukken — overduidelijk te kennen, dat de tand des tijds haar niet ongemoeid had gelaten. Het gekreun en gekerm dat uit haar binnenste opsteeg, was tot in de wijde

omgeving te horen. 't Mocht ook onderhand wel, want vanaf 1959 had ze haar diensten verricht en voor zo'n bank is 17 jaar een respectabele leeftijd. De angst, dat de bank er vandaag of morgen de brui aan zou geven zat er dik in en we hadden daarom al contacten gelegd met andere bedrijven, die ons in dat geval de helpende hand zouden kunnen bieden.

Daarbij lieten we het natuurlijk niet. We namen contact op met de leverancier van de bank om de mogelijkheden van een algehele revisie te bekijken.

### Franse oplossing

Juist in die periode kwam ons ter ore, dat een fabriek in Frankrijk, die jarenlang een als zeer goed bekend staande kotterbank op de markt gebracht had, de productie wenste te stoppen. Uit hun laatste serie waren nog enkele banken te koop, die tegen een bijzonder aantrekkelijke prijs werden aangeboden.

Na enkele bezoeken aan de Franse fabriek en na de nodige besprekingen werd besloten om één van die banken aan te schaffen en daarna begon dan de graverij in de machinefabriek.

### Verskil tussen oud en nieuw

De bank is nu enkele maanden in gebruik en heeft volgens aloude traditie wat kleine storingen te zien gegeven, die

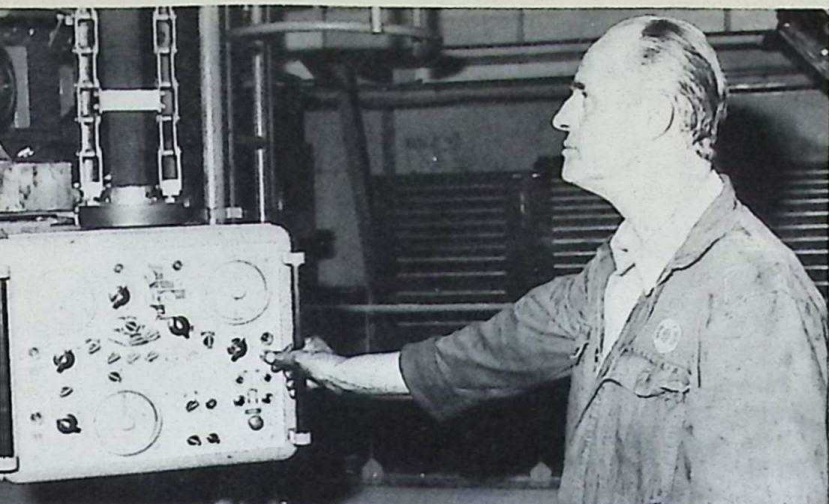
nu eenmaal bij alle nieuwe dingen schijnen te horen. Men is ook bezig met de aanmaak van speciale gereedschappen voor het kotteren van roeren en dergelijke.

De kenmerkende verschillen van de nieuwe bank t.o.v. de oude zijn wel:

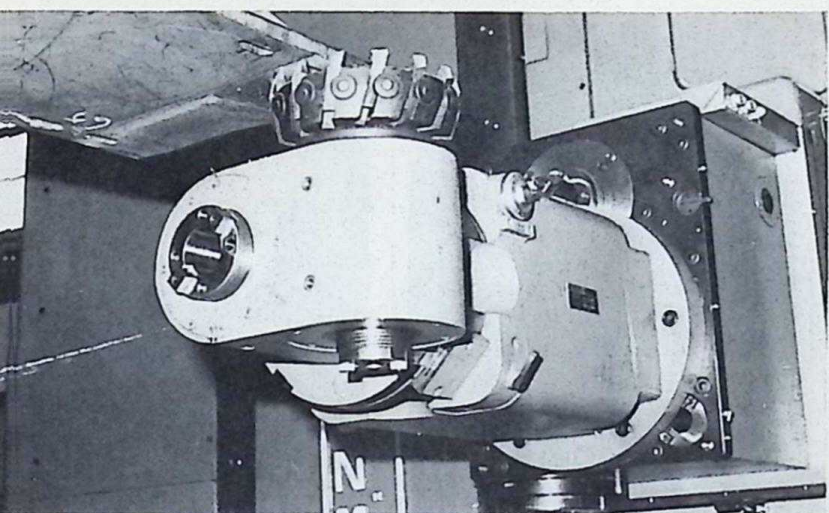
Langsverplaatsing 13 meter tegenover 3 meter van de oude bank! Dit biedt vooral het voordeel dat de mogelijkheid nu bestaat om aan één werkstuk te werken en een ander werkstuk er naast alvast op te stellen.

Bij dit soort machines speelt de benodigde opsteltijd vaak een grote rol. De verticale verplaatsing van de spilkast is 3 meter boven de tafels, terwijl dit bij de oude nog geen 2 meter bedroeg. Verder valt het vooral op, dat er bij de nieuwe bank een aparte draaitafel is opgesteld, waarop werkstukken met een gewicht tot 60 ton kunnen worden geplaatst. Zonder omspannen kunnen verticale en horizontale bewerkingen worden uitgevoerd. De oude bank had geen draaitafel, terwijl ook de mogelijkheid van bovenop fraisen in het horizontale vlak niet bestond.

Uiteraard heeft de nieuwe bank ook een z.g. digitale aflezingsmogelijkheid, waarbij de verplaatsingen helder en duidelijk op een paneel worden aangegeven, wat veel tijdrovend en onnauwkeurig meten voorkomt.



*In het begin keek Dirk bedenkelijk.*



*Dit kon de oude bank ook niet.*

*December 1975.*



# Afscheid

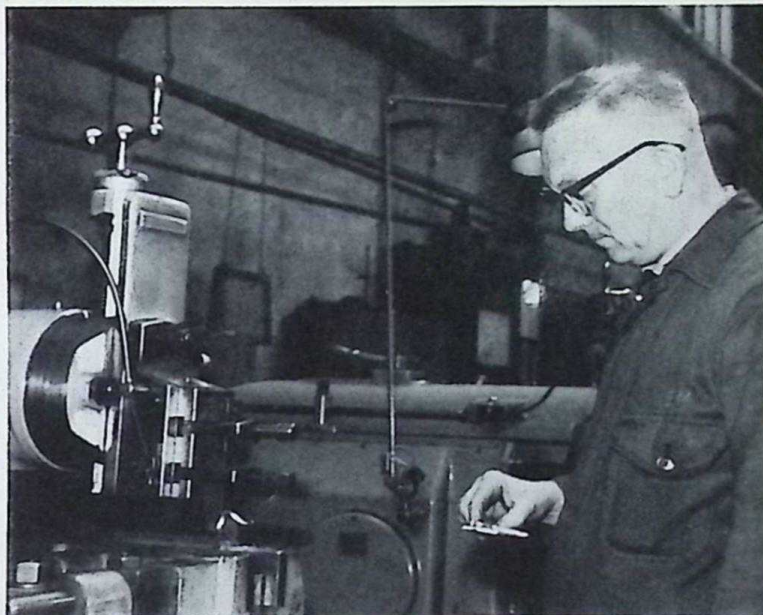
Twee zeer trouwe medewerkers van ons bedrijf namen in de vorige maand afscheid wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd.

Het waren Henk Kooiman en Barend Preesman.

Samen werkten zij honderd jaar bij Boele, waarvan Kooiman er 49 voor zijn rekening nam en Preesman maar liefst 51.

Beiden waren zij een begrip op ons bedrijf, Kooiman als ijzerwerker op de werf (de laatste jaren als magazijnbeheerder) en Preesman als schaver in de fabriek.

Wij wensen hen nog vele goede jaren.



*Barend Preesman*



*Henk Kooiman*

# Waar ben je in de vakantie naar toe geweest?

Deze vraag hebben we gesteld aan een aantal willekeurige Boele-medewerkers.

Nieuwsgierigheid? Och, 'k geloof het niet. Want het is een vraag, die we rond deze tijd van het jaar allemaal vaak stellen. Aan vrienden en kennissen, aan familieleden en... aan collega's. We wisselen graag onze vakantie-ervaringen uit. En daarom lijkt het interessant om zo te hooi en te gras deze vraag hier rond te strooien.



De eerste de beste, die we tegenkwamen op onze strooi-tocht was een lasser aan boord van bouwno. 1055, de Pascal. „Al met vakantie geweest?” „Jaja, naar Italië”. „Zo, en waarom kies je Italië?” „Omdat ik Italiaan ben”. Dat zei de goed Nederlands sprekende Italiaan

## F. BETTINAZZI

Negen jaar woont hij al in Nederland. Hij verliet zijn geboorteland omdat de veel betere sociale voorzieningen en de veel betere werkgelegenheid in ons land hem aanlokten. En hij wil om dezelfde reden niet meer terug. Tenzij hij de lotto wint, grinnikte hij. Maar zijn vakanties? Allicht naar Italië. „'k Heb een zuster wonen in Terracina. Dat is halverwege



tussen Rome en Napels. Daar ben ik drie weken geweest. Schitterend weer gehad en zodoende had ik een prachtige strandvakantie.”

't Volgende slachtoffer was een torenkraanmachinist. Die loop je niet zo gauw tegen het lijf, maar omdat er een foto gemaakt moest worden van een schip („Gadus”) moesten we noodgedwongen de kraan in. Komaan, dachten we, we wippen even bij de machinist binnen en daar zat

## K. VORSTER.

Hij schrok een beetje, want hij is niet gewend dat er bij hem in en uit gelopen wordt. „Al met vakantie geweest?” Hij keek alsof hij zeggen wilde: ben je daarvoor dat hele

end naar boven komen klimmen en vertelde vervolgens, dat hij in zijn vakantie bijna niet weg geweest was. Een daagje Valkenburg en een daagje Renesse, da's alles. Voor de rest... een beetje vissen en zo.



„Ga je niet graag weg met vakantie?”

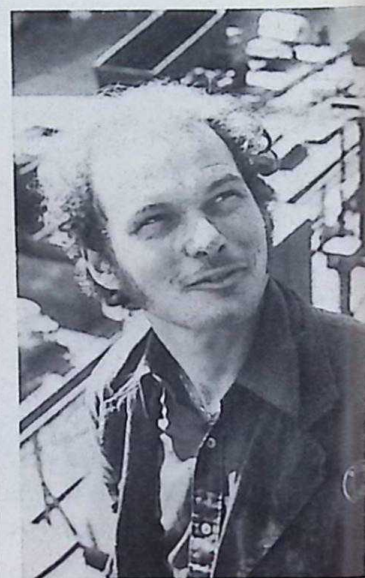
„Ja, dat wel. Maar 'k moet het een beetje kalm aan doen. Sparen om te trouwen, begrijp je? November is het zo-ver.”

'k Begreep het en daalde stilletjes naar beneden. En wie liep daar beneden voor onze voeten? Koperslagersvoorman

## C. G. VAN MEEUWEN.

„Nou, 't is een beetje raar gegaan. We gingen met de auto naar Duitsland. In de buurt van de Lorelei aan de Rijn. Schitterend, daar niet van, maar heet man! Heet! Niet te harden. Daarom zijn we weer teruggegaan. De rest van de vakantie in Drente doorge-

bracht. Bij mijn zwager. Die heeft een boerderij en dat land-leven, dat vind ik een fantastische afwisseling. Een beetje helpen op het land, een daagje paardenmarkt, een daagje zuur en een daagje zo, heerlijk hoor!”



We verlieten dit tevreden met en stonden oog in oog met de jeugdige lasser

## ROB DE VRIES.

Nog niet zo lang geleden hadden we het genoeg gesmaakt om een diploma-uitreiking bij te wonen waar ook Rob een waardevol papier ontvangst nam.

„En Rob? Uitgerust in vakantie?”

„'k Ben met mijn verloofde op vakantie geweest”, zei hij, dus aan mij de conclusie overlatend of zo iets al dan niet vermoedend is.

„Ver weg?” „Nee hoor, Joegoslavië maar

We lieten Rob gauw in de steek, want wie kwam daaraan aangelopen?



### HENK VAN DE BERG

Vroeger veel beter bekend als Henk van de portier, te-  
kenwoordig lasser in lasloods-  
Dost.

Henk, hoe heb jij het gehad  
in de vakantie?"

"Ozefijn, ozefijn", zei Henk  
in gauw toverde hij een papier  
uit zijn zak en hield dat onder  
zijn neus. „Kamplied is dat.  
Dins kamplied. Je mag het hou-  
den”.

Ben je in een kamp geweest?"

"Ja, in Amerongen. Een jeugd-  
kamp. Ozefijn. We hebben nog  
een boottocht gemaakt naar  
Nijmegen. Dat was nog eens  
mooi. Veertien dagen ben ik er  
geweest. Ozefijn. Nou! 'k Wou  
nauwkeuriger nog zat”.

We liepen de draaierij in, za-  
gen allereerst een sigaar en  
ontdekten daarachter het hoofd  
van draaier

### M. v. d. BOOM.

„Waar ben je naar toe ge-  
weest, Rinus?“, niets anders  
verwachting dan dat deze  
verwoede hengelaar zou zeg-  
gen: vissen natuurlijk.

„Naar Canada“, zei hij achte-  
loos, alsof Canada in zijn ach-  
tertuintje lag. Hij genoot van  
mijn verbazing en verklaarde  
vervolgens — zijn onafschei-  
delijke sigaar even op de draai-  
bank leggend — dat in Canada  
een broer van zijn vrouw  
woont. Daar zijn ze geweest,  
vier weken lang.



De indrukken? „Fantastisch  
land. Als ik tien jaar jonger  
geweest was, nou, dan geloof ik  
waarachtig, dat ik er gebleven  
zou zijn”.

„Voor 't eerst gevlogen?”

„Ja, en dat is best bevallen. In  
't begin dacht ik — als ik naar  
die motor aan de vleugel  
keek — 'k begrijp niet, dat ie  
er niet afmietet, maar 't went  
gauw. 't Was prachtig. We za-  
ten boven Groenland...”

Hij praatte over Groenland  
alsof hij het over de Kerkweg  
had, maar we lieten hem in de  
steek want hij had te veel te  
vertellen. Canada is tenslotte  
een groot land en vier weken  
is een hele ruk. En Rinus kan  
goed vertellen...

Terug naar kantoor. Het  
laatste woord aan een vrouw.  
Wie? Geeft niet. We stappen  
maar eens bij de telefonistes  
binnen. „Môge dames. Wie  
van U is met vakantie ge-  
weest?”

„Ik”, zei de telefoniste met de  
lange naam van

### CORRIE VAN RANGEL- ROOY-HUIS IN 'T VELD.

„Mijn vakantie? O, prachtig.  
Drie weken... ja, met Boele's  
Scheepswerven, ogenblik, ik  
verbind u door... drie weken  
in Denemarken geweest met  
nog een echtpaar. Denemarken  
heeft veel meer... mijnheer  
Kuiper, zei U? Zeker mijnheer  
... veel meer te bieden dan ik  
voor mogelijk had gehouden.  
Vooral de Oostkust van Jut-



land heeft schitterend natuurschoon. Het is me prima be-  
vallen. Met Boele's Scheepswerven...”

Geen gemakkelijk interview.  
Met horten en stoten. Maar uit  
de gespreksflarden konden we  
opmaken, dat het door Dene-  
marken zwerven met een tent  
voor Corrie het einde geweest  
was.

Voorlopig zelfs letterlijk het  
einde. Want op onze vraag of  
ze volgend jaar weer naar De-  
nemarken gaat, kwam het  
schuchter: „Dat zal moeilijk  
gaan, want volgend jaar hopen  
we in het gelukkig bezit te zijn  
van een baby en danne...”

En dat vonden we nou een  
mooie afsluiting van ons va-  
kantieverhaal.

## 40-jarig jubileum Baas Jan de Jong

Op 25 juni 1936 trad Jan de Jong, als rasechte Bolnessenaar,  
in dienst van Gebr. Pot. Tijdens de oorlog vond hij een levens-  
genoot in Krimpen aan de Lek en dat is de reden waarom hij  
nu al dertig jaar „aan de overkant” woont.

Hij begon zijn loopbaan als nagelheter. Toen hij die functie  
verloofde werd hij ijzerwerker. In 1955 werd hij aangesteld  
als voorman op de lasvloer en in 1956 volgde zijn benoeming  
tot ijzerwerkersbaas.

In de directiekamer werd hem door loco-burgemeester C. J.  
van der Berg de zilveren eremedaille opgespeld en de heer G. J.  
van der Meulen rondde de huldiging met een toespraak af.

Het was niet De Jong's eerste onderscheiding. In de jaren  
1945-50 heeft hij als sergeant gediend bij de infanterie en werd  
hij ingezet bij de positionele acties in Indonesië, alwaar hij met  
zijn metaal werd onderscheiden.



# HOE EEN SCHIP GEBOUWD WORDT

## DEEL 6

## De aanbouw

Bij dit beeld zouden we het kunnen laten. Maar dan zouden we er ons toch wel heel gemakkelijk van af gemaakt hebben. Want ook aan dit onderdeel van het scheepsbouwwerkvak komt een grote mate van vakmanschap te pas en ook hier schuilen vele voetangels en klemmen, waarmee rekening gehouden moet worden.

Het lijkt allemaal vrij simpel. Een grote sectie hangt in twee torenkranen, zeilt boven de bouwhelling en wordt neergezet. Hatsikidee, dat is dat. Een week later weer zo'n gevaarte. Zakken met die hap. Las vast de boel. Volgende sectie, graag.

En na een goeie maand begint het waarachtig al op een schip te lijken. Mooi vak, zeg, dat aanbouwen. Net lego.

Jaja, vergeet het maar. We willen niet beweren, dat het geen mooi vak is, maar

een paar dingetjes moeten we toch wel goed begrijpen. Veronderstel maar eens even, dat zo'n eerste sectie, die op de helling gezet moet worden, niet haarschuiver gesteld zou zijn. De ellende voor de verdere aanbouw zou dan niet te overzien zijn.

We bedoelen maar te zeggen, dat ook in dit onderdeel van het scheepsbouwvak de grootst mogelijke nauwkeurigheid vereist is.

De bouwhelling moet een bepaalde schuinite hebben om het mogelijk te maken het schip naar de rivier te laten glijden als de bouw zover gevorderd is, dat de tewaterlating kan plaatsvinden. Die schuinite noemt de scheepsbouwer afschot. De meeste bouwhellingen hebben al een bepaald afschot, zoals onze nieuwbouwhellingen. Heeft de bouw-

In een vorige serie artikelen hebben we met elkaar op eenvoudige wijze bekeken, hoe de onderdelen van het te bouwen schip tot stand komen.

Op eenvoudige wijze. Dat viel niet altijd mee, want in werkelijkheid komen er zoveel vijven en zessen bij de scheepsbouw om de hoek kijken, dat het bijna een onmogelijke opgave is om een aanvaardbaar beeld te schetsen.

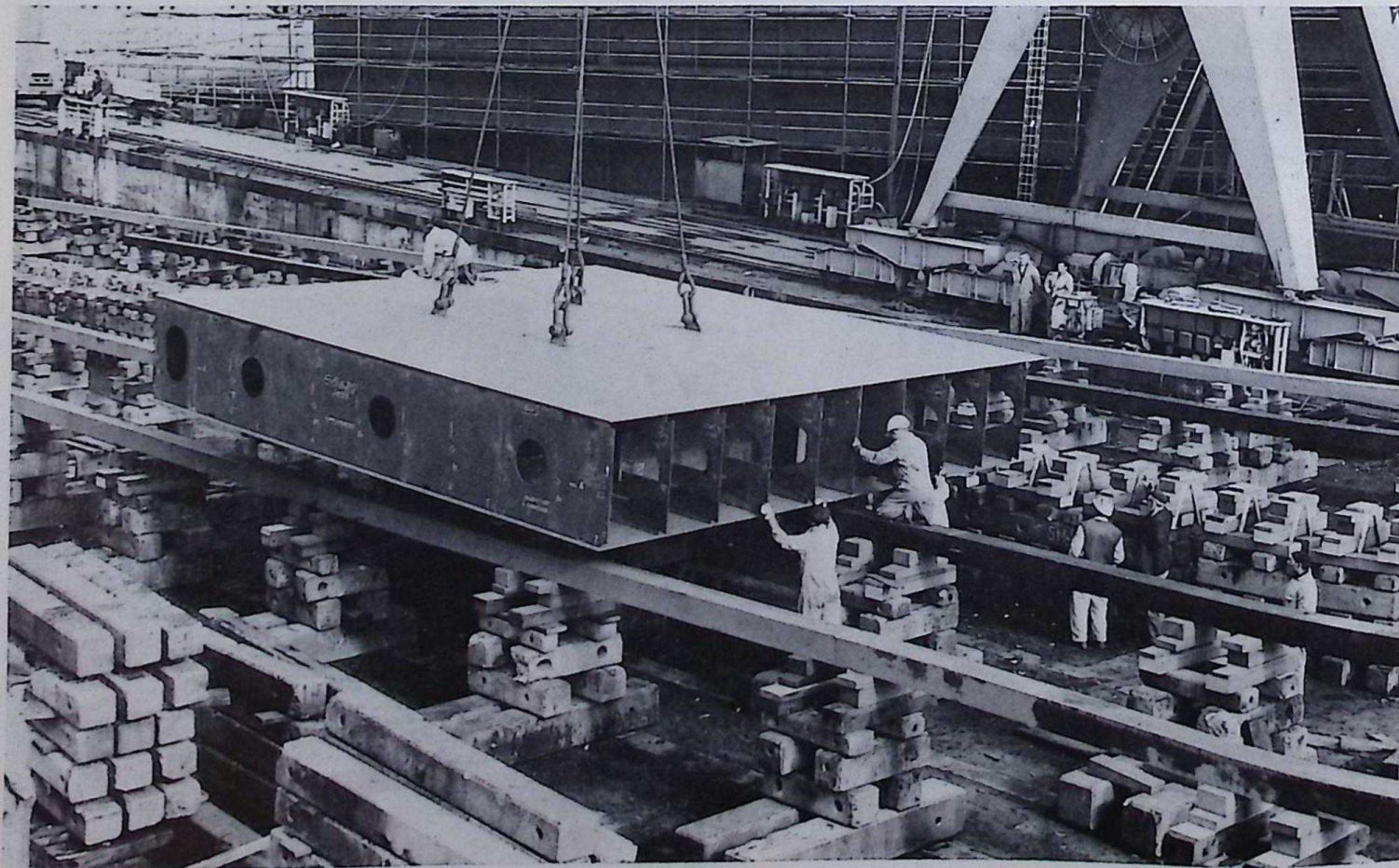
Dat geldt ook nu weer als we bij de aanbouwers gaan kijken. Zij zijn degenen, die de afgewerkte onderdelen, oftewel de secties, in ontvangst nemen. Hun taak is het om die onderdelen op de helling te plaatsen en tot een schip samen te voegen.

helling dit afschot niet, dan moet het hoogteverschil tot stand gebracht worden door de plaatsing van de stoppings (zie fig. 1).

Stoppings zijn houten of betonnen balken, die twee aan twee of drie aan drie, kruislings over elkaar gelegd worden. Tot een bepaalde hoogte. De top van het „torentje” wordt gemaakt met keggen = tapse balken, waarmee men elke gewenste hoogte kan bereiken (fig. 2). We spreken van kielstoppings, vlakstoppings en kimstoppings. Op fig. 3 kunt u zien, welke naam aan welke stopping toebehoort.

De grote kunst bij het aanbouwen is om de sectie zodanig te plaatsen, dat het schip zowel in langsrichting als in dwarsrichting volkomen recht komt te liggen.

*Het plaatsen van een dubbele bodemsectie van de „Pascal”.*





In dwarsrichting — dus over de scheepsbreedte — wordt dit voortdurend gecontroleerd door middel van waterpassen. In langrichting kan dat niet, want het schip loopt immers schuin naar beneden en dan helpt een waterpas niet.

Nee, voor de controle van de „recht-heid” in de langrichting gelden andere methoden o.a. het zichten. Het principe is ongeveer zo: om de rechtheid van het vlak (de scheepsbod) te controleren wordt op verschillende plaatsen een „zichtplaatje” tegen het vlak bevestigd. In het plaatje zit een spleet van 2 mm. Achter het achterste plaatje wordt een lamp opgehangen. Men moet nu door de spleet van het voorste zichtplaatje kijken en dan moet je — door alle andere spleten heen — de lamp kunnen zien branden. Een andere, moderne methode is de toepassing van laserstralen en teodoliet (dwarsscheeps), maar dat laten we onbesproken.

Het aanbouwen gebeurt in een tevo- ren vastgestelde volgorde: het bouw- schema. Hierin is te vinden wanneer een bepaalde sectie klaar moet zijn en ge- plaatst moet worden. De datum, waarop met het onderdeel begonnen wordt, heet „startdatum”, de datum waarop het ge- plaatst moet worden „einddatum”. De tijd daartussenin heet „doorlooptijd”.

Dit aanbouwschema bestaat uit drie hoofdgroepen, nl.:

- Het middenschip.
- Het achterschip.
- Het voorschip.

Deze drie hoofdgroepen worden dan gesplitst in hun onderdelen. Het opstel- len van zo'n aanbouwschema vereist een grondige vakkennis van degenen die dit doen, want het schip moet in gedach- ten gebouwd worden. Vooral de volg- orde van de aan te brengen onderdelen moet goed overdacht geschieden, zodat tijdens het bouwen zich niet het ge- val voordoet, dat een bepaald onder- deel niet aangebracht kan worden om- dat een ander onderdeel dat onmogelijk maakt.

We beginnen het schip dus vanuit het middenschip op te bouwen en als eerste sectie zal dan een dubbele bodemsectie worden aangebracht. We weten dat de grootte der sectie afhankelijk is van de kraan- en afd. Voormontage en in de afd. Aanbouw. In verband hiermee kunnen de dubbele bodemsec- ties er nog al verschillend uitzien.

- de sectie kan zijn voorgebouwd voor de gehele breedte van het schip.
- Verdeeld in middenkielgangsectie en een SB en BB dubbele bodemzj- sectie.
- Eventueel een nog kleinere onder- verdeling.

Bij secties over de gehele breedte van het schip, wordt de eerste sectie op de

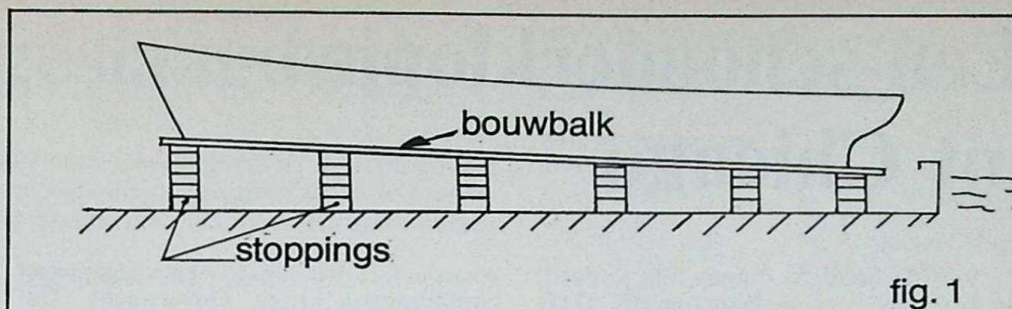


fig. 1

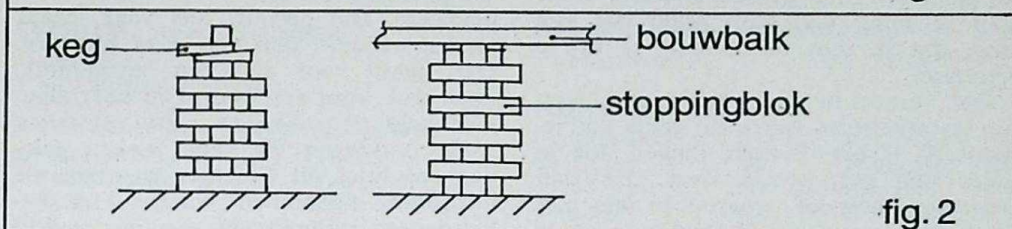


fig. 2

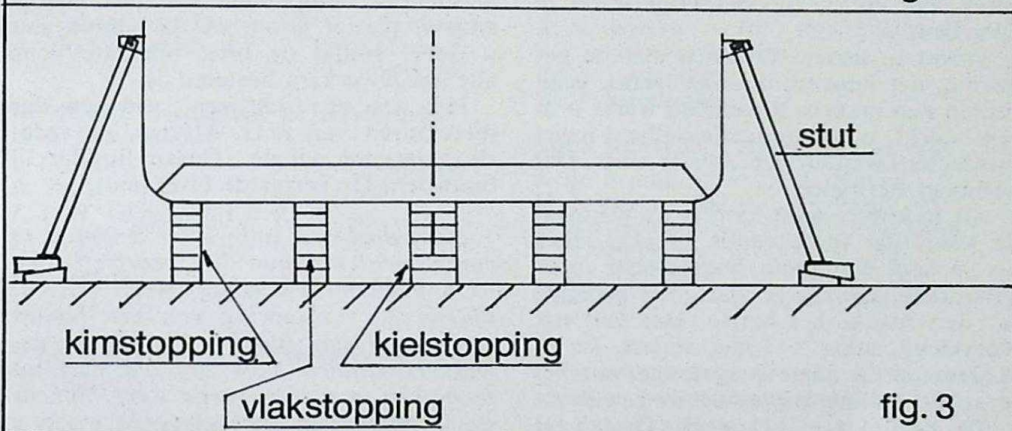


fig. 3

stoppings gelegd, waarbij opgelet moet worden dat zij op de juiste plaats in langsscheepse richting komt te liggen, dwarsscheeps volkomen horizontaal wordt gesteld en dat het midden van de sectie het midden van de kielstoppings volgt. Meestal wordt de dubbele bodem het eerst in zijn geheel gelegd omdat we dan een stevig geheel hebben om het schip verder op te bouwen. Aldus gaan we nu uit van de eerste sectie, om de sectie direct daar achter op haar plaats te brengen. Als de dubbele bodem geheel gelegd is zijn de eerstvolgende onderdelen, die bijgebracht worden, het dwarschot in het middenschip. In de kraan hangend wordt het schot — of een gedeelte van het schot — op de dubbele bodemsectie geplaatst en naar

alle richtingen zuiver op maat afgesteld. Daarna wordt het voorlopig met hecht- lussen vastgezet, maar blijft nog steeds in de kraan hangen, anders valt de zaak om, al was het alleen maar door de winddruk. Daarom worden er enige „stekers” geplaatst, die aan het schot en de dubbele bodem gelast worden en daarna kan de kraan losgemaakt wor- den om elders dienst te doen (zie fig. 4).

De volgende secties, die aangebracht worden, zijn huidsecties. Meestal is de lengte van de huidsecties kleiner dan de afstand tussen de dwarschotten, dus evenals bij deze schotten moeten ook de huidsecties „afgestekerd” worden d.m.v. stutten binnen het schip of schoren aan de buitenzijde.

Het zal u duidelijk zijn dat wanneer er eventueel ook langsschotten in het schip aangebracht moeten worden, dit op bijna dezelfde wijze gebeurt als de huidsecties.

Na de dwars- en langsschotten en de huid kunnen de deksecties op de ge- noemde onderdelen geplaatst worden.

Het verdere aanbouwen van het schip gaat volgens hetzelfde principe van: steeds maar weer controleren, voorlopig aanbrengen en daarna definitief af- stellen.

En dat gaat zo door tot het grote moment daar is: de tewaterlating.

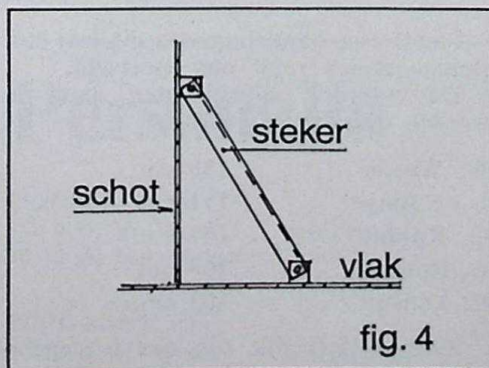


fig. 4

# Een schouderklopje uit Chicago

„Van de honderd dingen, die je deed, zul je er 99 goed gedaan hebben. Daar hoor je nooit wat van. Maar dat ene ding, dat je fout deed, krijg je op je boterham”.

Dat verzuchtte die goeie lasser, toen zijn las afgekeurd werd. En gelijk had 'ie. Want zo is het. Talloze dingen doe je goed. Valt geen woord over. En dan komt het moment, waarop je iets niet goed doet en... tja, dat krijg je op je boterham.

Troost u, lasser. Troost u met de gedachte, dat iemand, die niet werkt, geen fouten kan maken. Bovendien werkt u in een bedrijf, waar productiesnelheid naast productie-kwaliteit gebiedende eis is. Dat verhoogt het risico.

Als je kopjes wast loop je nu eenmaal de kans, dat je er eentje breekt, zeker als je snel een grote hoeveelheid moet verwerken. En als dat dan eens gebeurt, ja, dan maakt het herrie. Het valt op. Vervelend, maar 't is niet anders. En er is niemand die zegt: sjongejonge, wat heb je al die andere kopjes netjes gewassen. Zo gaat dat in het werk. Destemmer

waardeer je het, als je een welgemeend complimentje krijgt. Onverwacht. Ongevraagd. Dat gebeurt niet vaak. Maar als het gebeurt, dan ben je er blij mee. Dat geldt voor iedereen persoonlijk, maar ook voor een bedrijf in haar algemeenheid.

Zo ontvingen we enige weken geleden een brief uit Chicago, waarmee we bijzonder ingenomen waren. Het behelsde een compliment aan ons bedrijf en met plezier geven we de inhoud aan u door, omdat de brief tenslotte voor alle medewerkers bestemd is.

Het was een schrijven van één der directeuren van A.G. Marine, de rederij, waarvoor wij de „Ocean Builder I” bouwden. De vertaalde brief luidt:

„Het doel van mijn brief is om u te complimenteren met het voortreffelijke werk dat door uw bedrijf werd verricht tijdens de verbouwing van een tanker tot de „Ocean Builder I”. Uw medewerkers kunnen trots zijn om deel uit te maken van zo'n goede werf blijkens de kwaliteit van het geleverde werk.

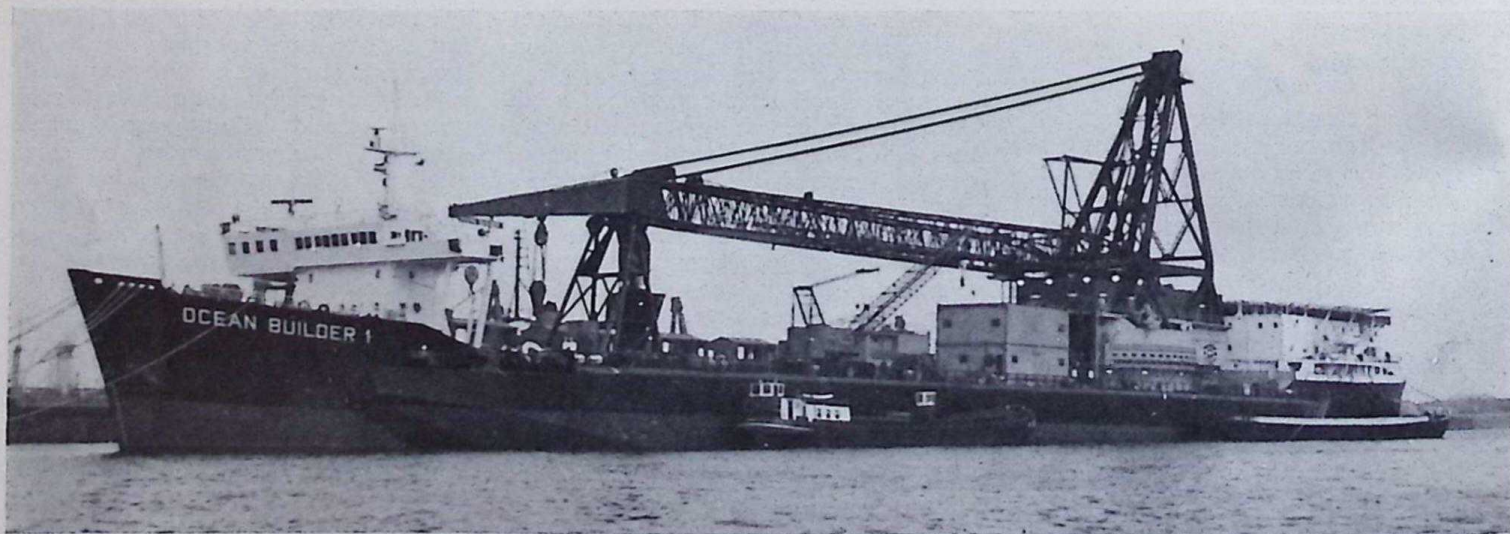


*De verbouwing vervulde de doelstellingen, die A.G. Marine bij haar oprichting beoogde. Ik ben blij te kunnen zeggen, dat het schip volledig aan de verwachtingen beantwoordt.*

*Nu het schip tot haar taak in staat is gebleken vertrouwen we er op, dat we in de toekomst er toe over kunnen gaan om een tweede kraanschip te laten bouwen. En uw werf zal dan uiteraard hoog genoteerd staan bij de plannen, die we in dat opzicht hebben.*

*Aanvaard mijn hartelijke dank en felicitatie aan alle medewerkers van de Boele-organisatie.”*

*D. H. Falkingham*



## Hengelwedstrijd was weer een succes

54 Hengelaars hadden zich op 20 juni j.l. aangemeld om mee te dingen naar de prijzen van de traditionele hengelwedstrijd, die jaarlijks door onze ijverige hengelsportvereniging wordt georganiseerd.

Plaats van handeling was dit jaar het slotencomplex rond ons sportveld.

De volgende totaallengten aan vis werden naar boven gebracht:

W. Weeda	138 cm.
J. de Jonge	111 cm.
G. Rijdsdijk	107 cm.
A. Rolloos	104 cm.
R. Dulken	103 cm.

Zeer opmerkelijk, om niet te zeggen verdacht, is het, dat de ereplaatsen wer-

den ingenomen door electriciens. Moeten zij in staat worden geacht om via een apparaatje stroomimpulsen naar het haakje te zenden, teneinde de vangst in positieve zin te beïnvloeden? Hoe dan ook, nauwgezette controle lijkt in deze dringend gewenst.

De vissers R. Veerman en P. van Driel hadden de kans om dit jaar de wisseltrofee definitief te „pakken”, maar zij faalden jammerlijk.

De prijsuitreiking werd traditiegetrouw verricht door de heer P. C. Boele.

# Groot aantal geslaagden

Ook dit jaar is weer een groot aantal van onze medewerkers er in geslaagd om een bepaalde studie met het behalen van een diploma of getuigschrift af te ronden.

Onze hartelijke felicitaties aan alle geslaagden, die hun doorzettingsvermogen beloofd zagen.

Hieronder volgen de namen, voor zover die tot op dit moment bekend zijn:

## BEMETEL

### Metaalbewerken in de Scheepsbouw

J. van den Berg *	C. T. Molendijk
H. de Best *	P. W. van Nierop *
F. Bestebreur	A. van de Nieuwendijk *
J. van de Bok *	W. van Oostenbrugge *
F. Dees *	M. J. van Os
A. J. M. van Eijkeren	P. J. van Peperstraten *
P. van Geemert	R. Pors
A. B. de Geus *	K. J. Post
G. Gravendeel	H. de Reus
B. J. Hack	C. M. Roozmond
J. Hoffman *	P. Siebert
K. Huijzer	G. van der Velden
J. van der Kemp	A. Werner
G. J. Ketting *	H. van Leijden
C. W. Kleijn	C. Zippro
W. B. de Leeuw	
H. van Leijden	

\* = Uitgebreid Diploma

### BEMETEL Machinebankwerken

H. M. van de Bos	W. den Hoed *
J. C. Dons	T. Hoogerwaard *
H. Hakenkruger *	A. van Koten *
J. M. van Hattem	N. B. G. Stege
E. de Heer	H. Velthuizen *

\* = Uitgebreid Diploma

### BEMETEL Pijpenbewerken

L. Kievit

### BEMETEL Booglassen

M. Kamerman	J. Luring
J. E. Klaiber	A. de Man *

\* = Uitgebreid Diploma

### BEMETEL Scheepsbeschietsen

J. de Nekker \*  
\* = Uitgebreid Diploma

### BEMETEL alleen Uitgebreid Diploma

R. Kranenburg	J. A. Maat
Vakdiploma in 1975 behaald	Vakdiploma in 1974 behaald
L. Kreeft	G. W. C. van Nimwegen
Vakdiploma in 1975 behaald	Vakdiploma in 1975 behaald

### BEMETEL Sectiebouw en Afschrijven in de Scheepsbouw

J. Boxma	J. van de Merwe
B. Broer	A. Mierop
J. J. N. Heijnemans	R. Prins
C. Lodder	J. C. van Soest

### BEMETEL Scheepsinstallatiemonteur

J. Sloof

### VVA Gezel in het Scheepsmetaalbewerken

W. Buitendijk

### AVAL Getuigschrift Booglassen EB

M. Eker	A. C. Vinke
J. van der Steen	H. de Vries
E. A. W. Stekkinger	

### AVAL Getuigschrift TIG lassen TDr (r.v.s.)

F. de Heer

### NIL Booglassen voor Beginners

H. de Best J. Hoffman

### NIL Booglassen voor Gevorderden

P. A. ten Cate	O. Tupanwael
E. de Heer	A. Werner

### NIL Gronddiploma

P. Aupperlee	J. N. van Norel
A. van Beek	L. C. C. Opsteegh
K. T. Bosma	W. H. Peters
S. S. R. van Dijk	M. A. Santos Crespo
J. C. de Haas	P. M. Volmer
A. T. Ham	

### NIL Verklaring Gronddiploma

F. Mazzucco P. M. Jufuway

### NIL Vakdiploma

G. Bonefaas	BC	G. W. C. van Nimwegen	BC
G. Cillari	BP	A. van Osch	BC
F. de Heer	BT	W. F. Rosenbrand	BP
R. Heger	BT	P. van Rijswijk	BC
B. van der Hoek	BC		
A. A. Metske	BP		

BC = constructielessen  
BP = pijplassen  
BT = ketellassen

### SBC / BEMETEL Kraanbesturen A/B

J. de Bruijn	A. Kuling
H. J. van der Ent	D. Pronk
J. van Hetem	H. P. van Rijn
J. A. Hollander	M. C. Tax
P. H. Hubregtse	W. A. Visser
D. Jager	K. Vorster
J. W. Kosten	

### Hogere Technische School, afdeling werktuigbouwkunde

H. C. I. Tabink

### N.U. Kantoorstenograaf Nederlands

mej. T. van der Wal  
Typediploma  
mej. G. J. de Jongh mej. E. Klok

### CVK Diploma A, deel 2. Reprograaf

E. Preesman (klein offsetdrukker A2)

## Zomeravond bedrijfsvoetbal competitie 1976



### Uitslagen:

Boele 5	—	Boele 4	1—3
Contact	—	v.d. Wetering	0—5
(Cont. N.O.)			
Boele 3	—	Matab Smit	0—2
Boele 2	—	Gr. e/v. Vliet	3—3
Boele 1	—	Onderwijzers	2—3
Boele 3	—	Schram	1—6
v.d. Wetering	—	Electro	0—1
Boele 5	—	Bakker	1—2
Boele 4	—	Verolme 2	2—1
Boele 1	—	v. Splunder	2—2

### EINDSTANDEN

<b>Afdeling A</b>		<b>Afdeling B</b>	
Onderw.	10—16	Electro 1	10—17
(Kampioen)		(Kampioen)	
Boele 1	10—13	v.d. Wetering	10—15

<b>A</b>		<b>B</b>		<b>C</b>		<b>D</b>	
v. Splunder	10—13	Gem. Pers. 1	10—11	v/d. Vliet	10—6	Verolme 2	10—5
G.S.S.	10—8	Gr. e/v. Vliet	10—8	Boele 3	10—4	Boele 5	10—1
v. Dam	10—6	Boele 2	10—5	(Degradeert)			
Verolme 1	10—4	Contact	10—2				
				(Degradeert)			

### Afdeling C

Matab Smit	10—15
(Kampioen)	
Schram	10—13
Gem. Pers. 2	10—12
de Veer	10—8

### Afdeling D

Electro 2	10—18
(Kampioen)	
Boele 4	10—14
Everts	10—11
Bakker	10—11

## Personalialia

### JUBILEA: 25 jaar

13-9 F. de Waard	brander
11-10 A. van Dongen	onderh. bankwerker

### JUBILEA: 40 jaar

12-10 A. H. Bode	groepsleider-constructeur
------------------	---------------------------

26-10 A. Ipskamp  
voorman ijzerwerkers

### IN DIENST GETREDEN ZIJN:

12-7 Mej. J. de Waard	adm. medewerkster S.A.
2-8 W. P. Rotscheid	medewerker P.Z.
2-8 Mej. W. Lagendijk	adm. medewerkster S.A.
2-8 Mej. N. S. Verboom	typiste Rekeningen-afdeling
2-8 E. Vuik	adm. medewerker Boekh.

2- 8 H. van der Stel l.l. mach.bankw.  
 9- 8 J. H. Schweigert medewerker P.Z.  
 9- 8 A. Korf bedrijfsass.  
 Scheepsbouw  
 9- 8 R. v. d. Meeren l.l. sch. metaalbew.  
 9- 8 J. J. v. d. Hooven l.l. sch. metaalbew.  
 9- 8 C. L. Bouman l.l. sch. metaalbew.  
 9- 8 C. A. Versteeg l.l. sch. metaalbew.  
 9- 8 C. v. d. Ouden l.l. sch. metaalbew.  
 9- 8 P. Schelling l.l. sch. metaalbew.  
 9- 8 C. J. Boender l.l. sch. metaalbew.  
 9- 8 W. van Garderen l.l. sch. metaalbew.  
 9- 8 J. Nijsen l.l. sch. metaalbew.  
 9- 8 L. Koese l.l. sch. metaalbew.  
 9- 8 P. J. v. d. Velden l.l. sch. metaalbew.  
 9- 8 J. Nieuwenhuizen l.l. sch. metaalbew.  
 9- 8 R. ten Hoor l.l. sch. metaalbew.  
 9- 8 G. A. A. Tuitel l.l. sch. metaalbew.  
 9- 8 P. J. C. Oosthoek l.l. sch. metaalbew.  
 9- 8 P. J. Keyner l.l. mach. bankw.  
 9- 8 P. A. van Kessel l.l. mach. bankw.  
 9- 8 L. C. de Korte l.l. mach. bankw.  
 9- 8 J. v. d. Padt l.l. mach. bankw.  
 9- 8 P. Swank l.l. mach. bankw.  
 9- 8 L. Mierop l.l. lasser  
 9- 8 R. T. Sluys l.l. lasser  
 9- 8 G. Benschop l.l. lasser  
 9- 8 G. Keuvelaar l.l. lasser  
 9- 8 C. P. van Bloois l.l. lasser  
 9- 8 J. Wiekens l.l. lasser  
 9- 8 J. Bonte l.l. lasser  
 9- 8 J. A. C. Voets l.l. pijpenbew.  
 9- 8 R. M. Donker l.l. pijpenbew.  
 9- 8 B. van Gelder l.l. pijpenbew.  
 16- 8 Mej. K. M. van typiste Rekeningen-  
 Ielen afdeling  
 16- 8 J. C. M. Geise ijzerwerker  
 16- 8 G. Maas l.l. pijpenbew.  
 16- 8 A. Ritmeester l.l. pijpenbew.

#### UIT DIENST GETREDEN ZIJN:

18- 6 C. Fernandez Lopez handbrander  
 25- 6 J. L. Garcia Dominguez brander  
 25- 6 J. Cantero Barahona werkster logies-  
 gebouw  
 30- 6 C. L. den Boer constructeur  
 Tekenkamer  
 Scheepsb.  
 30- 6 E. F. R. Fräser elek. lasser  
 2- 7 M. Garcia Trinidad pijpfitter  
 7- 7 P. Lopez Garcia ijzerwerker/  
 sektiebouwer  
 9- 7 M. Garcia Cores koperslager  
 16- 7 J. Garcia Fernandez handbrander  
 23- 7 J. Escot Pernia rep. ijzerwerker  
 23- 7 J. M. Nieves Trigo koperslager  
 30- 7 P. J. van Peperstraten l.l. instr. ploeg  
 ijzerwerkers  
 30- 7 E. Knijft materiaalbeheerder  
 30- 7 A. J. Kooijman mallenmaker/  
 afschrijver  
 30- 7 B. Luyke medewerker P.Z.  
 6- 8 M. Cores Cores verver  
 6- 8 F. A. v. d. Heerik houtscheepmaker  
 6- 8 H. Muus elek. lasser

#### VOOR 1e OEFENING MIL. DIENST:

5- 7 P. A. van Rij ijzerwerker

#### TERUG UIT MILITAIRE DIENST:

28- 6 H. v. d. Plaait medewerker S.A.  
 28- 6 P. J. Smitshoek bankwerker  
 28- 6 M. Dam ijzerwerker  
 2- 8 J. Kraak ijzerwerker  
 2- 8 W. J. Punt ijzerwerker

#### DE DIENST VERLATEN HEBBEN I.V.M. VERVROEGD PENSIOEN:

30- 7 A. Bosman veiligheids-  
 functionaris  
 30- 7 J. H. Kooijmans magazijnbediende

#### GEPENSIONEERDEN:

6- 6 T. A. Ringlever schildersbaas  
 26- 6 A. van Vliet scheepsbeschieter  
 21- 7 C. Dane transport-  
 coördinator

6- 8 B. Preesman schaver/steker  
 17- 8 P. D. Klapwijk chef tekenkamer  
 Werkt.bouw

#### GEBOREN:

24- 6 Cornelis Hendrik, zoon van dhr. en  
 mevr. H. de Vries-Soffree.  
 25- 6 Isabella Marie, dochter van dhr. en  
 mevr. A. Flores Medina-Partida Gar-  
 cia.  
 27- 6 Rick, zoon van dhr. en mevr. A. van  
 Dijk-van Leeuwen.  
 27- 6 Joaguin, zoon van dhr. en mevr. J.  
 Morales Belmonte-Pulido Rojas.  
 28- 6 Isabella, dochter van dhr. en mevr.  
 W. Boon-van Asperen.  
 3- 7 Ronald Jacob, zoon van dhr. en  
 mevr. J. van der Ven-Verbaas.  
 10- 7 Robert Alexander, zoon van dhr. en  
 mevr. A. A. Metske-de Deugd.  
 14- 7 Dolores, dochter van dhr. en mevr.  
 J. A. Caeiro Hermida-Mouzo Vaz-  
 quez.  
 20- 7 Chantal, dochter van dhr. en mevr.  
 J. van Rooijen-Mommers.  
 24- 7 Patricia, dochter van dhr. en mevr.  
 G. Pico Fernandez-Duboy Ruiz.  
 1- 8 Jessica, dochter van dhr. en mevr. E.  
 W. v. d. Padt-Kers.  
 7- 8 Mandy, dochter van dhr. en mevr. L.  
 J. J. Kaleta-Brood.  
 9- 8 Nabil, zoon van dhr. en mevr. E. H.  
 Guermat-Haddou.  
 10- 8 Patrick, zoon van dhr. en mevr. F. de  
 Heer-van Duuren.

#### GEHUWD:

18- 6 Dhr. R. Steenhorst met mej. A. van  
 Leeuwen.  
 25- 6 Dhr. P. de Winter met mej. L. Valk.  
 9- 7 Dhr. A. Feenstra met mej. C. Roel-  
 vink.  
 19- 7 Dhr. F. Rodriguez Andino met mej.  
 M. E. Iglesias Lago.  
 23- 7 Mej. M. Govers met dhr. P. Burg-  
 man.

## De Jong B.V.

#### IN DIENST GETREDEN ZIJN:

2- 8 A. Ekelmans ijzerwerker/  
 afschrijver  
 30- 8 H. Borgstijn ijzerwerker

#### UIT DIENST GETREDEN ZIJN:

11- 6 W. A. van Waas ijzerwerker

#### GEPENSIONEERDEN:

2- 7 P. Erkelens draaier

#### GEBOREN:

19- 6 Johan, zoon van dhr. en mevr. K. M.  
 Hoogland-v. d. Hallen.

## D. v.d. Wetering B.V.

#### UIT DIENST GETREDEN ZIJN:

15- 6 J. J. Wiebers lasser  
 2- 7 Ch. H. M. v. d.  
 Werf buiten-bankwerker

#### IN MEMORIAM

Op 16 juni 1976 overleed op 62-jarige  
 leeftijd de heer

#### H. VAN 'T HOF

Tot aan zijn ziekte was hij gedurende  
 bijna 23 jaren als onderhoudsdraaier  
 bij ons werkzaam.

Op 1 juli 1976 overleed op de leeftijd  
 van 82 jaar de heer

#### P. DE JONG

Hij ging op 25 juli 1959 met pensioen  
 na bijna 18 jaren als bankwerker werk-  
 zaam te zijn geweest.

Op 4 juli 1976 overleed op 79 jarige  
 leeftijd de heer

#### M. VAN DER GRAAFF

Na een dienstverband van 24 jaren  
 ging hij op 29 november 1963 met  
 pensioen.

Op de leeftijd van 84 jaar overleed op  
 5 juli 1976 de heer

#### J. DE REGT

Na een dienstverband van meer dan  
 36 jaren — op 18 mei 1938 was hij  
 schildersbaas geworden — ging hij op  
 31 juli 1957 met pensioen.

Op 23 juli 1976 overleed op de leef-  
 tijd van 79 jaar de heer

#### F. W. VAN DAM

Tot aan zijn pensionering op 26 augustus  
 1961 was hij gedurende ruim 15  
 jaren als bankwerker werkzaam.

Zij allen hebben ons bedrijf met grote  
 toewijding gediend. Wij wensen hun  
 familieleden de kracht toe het verlies  
 van hun dierbaren te kunnen dragen.

Op 16 juli 1976 bereikte ons het be-  
 richt dat onze jeugdige medewerker

#### KOMMER JAN KALLE

na een langdurig, zeer moedig ge-  
 dragen lijden overleden was.  
 Op 13 augustus 1976 zou hij 20 jaar  
 zijn geworden. In hem verliezen wij  
 een veelbelovend en een bij ieder van  
 ons geziene jonge medewerker.

Wij wensen zijn ouders, broer, zuster  
 en zijn verloofde de kracht toe dit  
 grote verlies te kunnen dragen.