

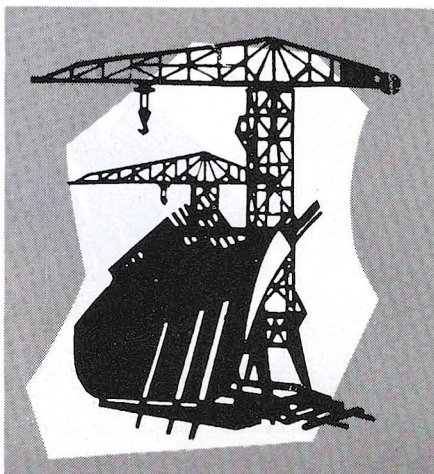
Boele-nieuws

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



FEBRUARI 1981 Nr. 220





Boele - nieuws

Uitgave ten dienste van het personeel van

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

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

Hoofdredakteur

J. G. van Beek

Telefoon Rotterdam 010-134862

Telefoon Ridderkerk 01804-18555
toestel 2014

Redaktiekommissie (alf.)

Ing. M. J. de Bel

E. H. Koch

Ir. M. J. van der Wal

A. C. van der Wouden

BIJ DE VOORPLAAT:

Het nieuwe jaar zette in met veel natte sneeuw.

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

Druk:

Vlasveld - N.D.U. - Rotterdam

Houdt er de moed maar in

't Was op een troosteloze, miezerige dag, dat baas Punt me mistroostig over de werf zag sjokken. 'k Had een rotbui. 't Werk zat tegen.

Hij greep zijn helm van zijn hoofd, zwaaide er mee door de lucht en zong met luide stemme: „En van je héla, hola, houdt er de moed maar in”.

Dit was nieuw voor mij. Meerdere malen had hij mij begroet met „dag, lieve jongen” en veelvuldig had hij mij de stuipen op het lijf gejaagd door stiekem in mijn kuit te knijpen onder driftig hondengekef, maar „héla, hola” was nieuw.

Ik stopte daarom om hem gelegenheid te geven ook het tweede couplet ten beste te geven en inderdaad, met goede articulatie en juiste intonatie mocht ik beluisteren: „en van die hele, grote

borrels kottak”, borrels kottak . . .”.

Op me afkomend zei hij: „Ik geloof, dat jij al net ben als de rest, is 't niet?. Hoe lang ben je nou al weer gepensioeneerd?”.

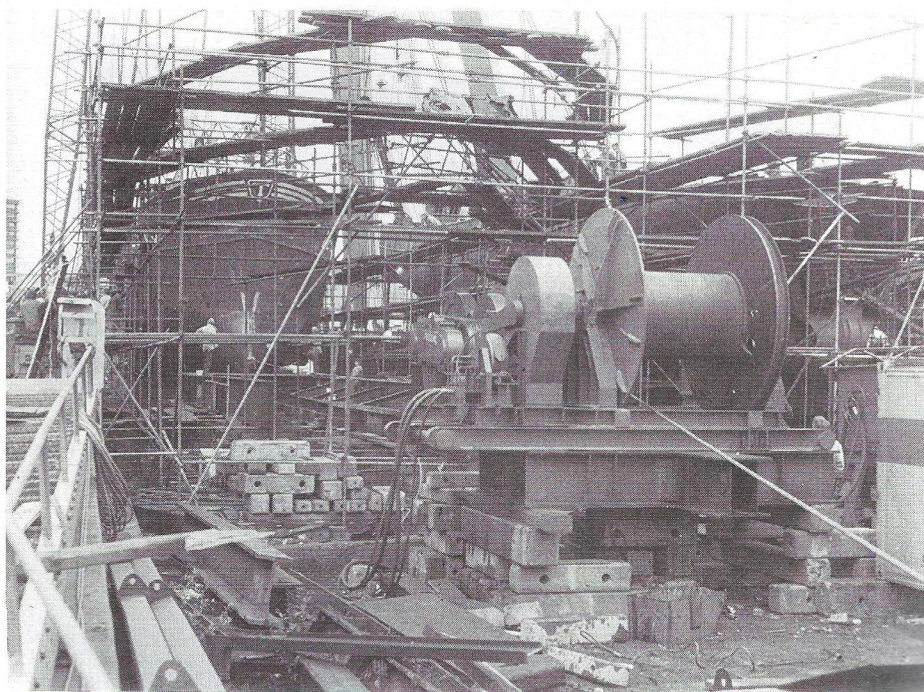
Met grote haast verzon ik alle hate-lijkheden, die ik zo gauw bij elkaar kon schrapen en eindigde met hem er op te wijzen, dat zijn carrière als ijzerwerkersbaas wel eens een mislukking zou kunnen blijken.

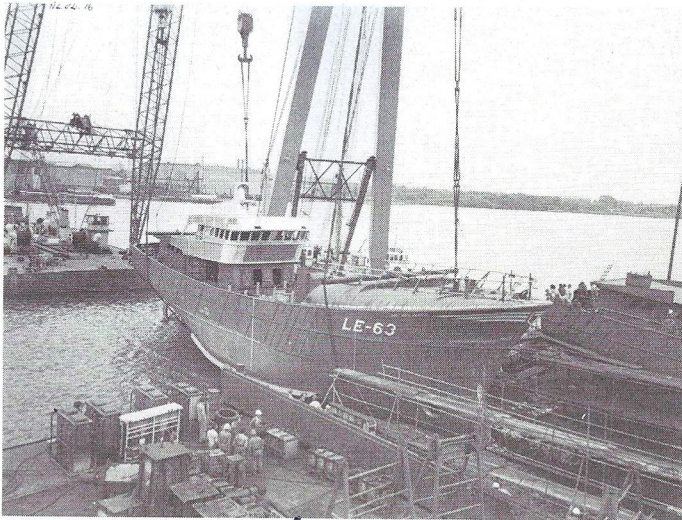
„Dan kan ik toch altijd nog redacteur van Boele-Nieuws worden?”, zei hij en liep de helling op met een schaterend, „en van je héla, hola . . .”. 't Kikkerde me wel op.

Toch geen gek lied voor het begin van 1981.

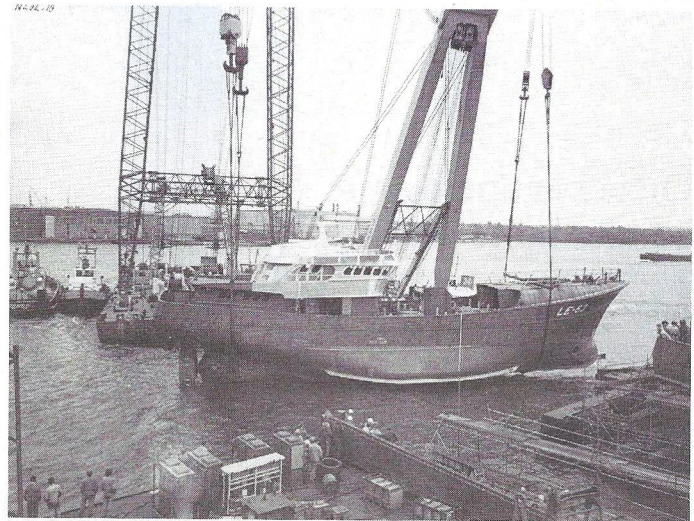
Toegegeven, van dat „héla, hola” word je weinig wijzer, maar dat „houdt

Op stalen rollen naar de rivier laten zakken onder controle van een lier.





Overnemen door twee bokken.



Het schip voelt nattigheid.

er de moed maar in" heeft meer inhoud. Toepasselijk voor het begin van een jaar, dat met de meest sombere voorspellingen over de grens 80-81 werd geduwd.

Wij zullen er de moed maar inhouden, want anders blijf je ook nergens. Met treuren en sjagrijnen zijn nooit grote resultaten geboekt. Het is zinloos.

Trouwens, zo slecht begon 1981 niet. Er kwam o.a. een schip aan de werf, de „Jana Vijay”, die eigenlijk een gewoon beurtje moest hebben, maar waarvan bleek, dat de luiken kapot waren. Kapot? Zeg maar weggerot. Wat een beurtje had moeten zijn, werd een enorm karwei.

Dan kwam de „Lincolnshire” aan de werf om een nog grotere „rammeling” te ondergaan en in dok II zat een huidreparatie zoals we er zelden eentje gehad hebben (Doan Transport). Al met al betekent dat bepaald geen slechte start.

Het jaar 1980 bracht veel werk, maar, u weet dat allemaal uit de gesprekken die met u zijn gevoerd, het was niet allemaal werk, waarop een bedrijf als het onze kan floreren. Maatregelen zijn nodig en het stellige voornemen bestaat om u – zodra dat mogelijk is – weer op dezelfde rechtstreekse manier in te lichten over het hoe en waarom.

Van de vijf visserij-schepen, die we voor de fa. Maaskant te Stellendam bouwen, zijn inmiddels „3 casco's” afgeleverd. De wat ongebruikelijke tewaterzettingen, deels glijdend – deels met een bok, verliepen uitstekend, hoewel bij de laatste „stapelloop” een stelling werd weggeduwd.

Dit was echter maar een onbelangrijke schade vergeleken met die van ponton, bouwno. 1065, die al sinds mensenheugenis op de bouwhelling naar een tewaterlating zat te verlangen. Een nachtelijke explosie in tank 2 b.b. ontworichtte een groot stuk ponton. Snelle reparatie was geboden, want de ponton stond genoteerd voor tewaterlating op 4 februari 1981.

Ook dat had weer zijn reden. De ponton had immers dienst gedaan als werkvloer voor de constructie van de boortoren voor het boorschip en het werd tijd om eens over plaatsing van die toren te gaan denken.

Denken, zeg dat wel. Want eenvoudig ligt de zaak niet. Afijn, om een lang verhaal kort te maken: de boortoren, zoals die op de ponton lag, bestaat uit drie

stukken. Van beneden naar boven de stukken A, B en C. Het onderstuk A werd op het schip geplaatst. De stukken B + C werden recht op in de bouwput gezet om aldaar geïnstalleerd te worden. Later worden B + C dan op A geplaatst. Niet voorgoed. Want aan het einde van de rit moet het boorschip nog een keer door de bruggen en dat kan niet met een 70 m hoge boortoren. Er wordt daarom nu al rekening mee gehouden, dat B + C na het beproeven van de boorinstallatie nog een keer erafgehaald moeten worden om per ponton door de bruggen vervoerd te kunnen worden.

Nog even terugkomend op de visserij-schepen: in de tweede helft van maart denken we de laatste twee schepen aan het water toe te vertrouwen. Dat gebeurt dan op één dag.

Waterdichte luiken.



Onze kantine nu zonder tante Marie

't Klinkt een beetje oneerbiedig mischien, dat tante Marie. Maar dat is het helemaal niet.

Want mevrouw de Jongh verwierf zich langzamerhand die gemoedelijke aanduiding, omdat zij in de kantine de kracht op hogere leeftijd werd, die toch voortreffelijk met de jongere collega's op kon schieten. De oudere serveerster, die altijd voor iedereen gereed stond, die zelden uit haar altijd evenwichtig goede humeur raakte en die altijd voor iedereen zonder uitzondering vriendelijk en voorkomend was.

En omdat mevrouw de Jongh al zo lang in onze kantine werkte - ze begon in 1956 onder de ons allen nog zo bekende Arie Kooij - begon ze langzamerhand zo tot de vaste inboedel van het gehele kantinegebeuren te behoren, dat ze zich de vertrouwelijke en vertrouwenwekkende aanduiding Tante Marie verwierf.

Maar aan alles komt een eind en zo ook aan de kantineloopt baan van tante Marie. Ze vond, dat het tijd werd om het wat rustiger aan te gaan doen en vertelde dat tegen haar huidige werkgever.

Die werkgever vond dat niet leuk, want tante Marie is nu eenmaal een goeie kracht. En om te laten blijken, dat de waardering voor haar heel groot is, werd haar een bijzonder afscheid bereid.

Op donderdag 18 december 1980 stopte in de Retiefstraat een hoogst antieke auto voor huisdeur no. 64 en tante Marie met echtgenoot Jaap werden vervolgens statig naar de kantine gereden.

Aldaar waren kollega's, oud-kollega's, een aantal Boele-mensen en vrienden plus kennissen aanwezig om haar op waardige wijze uit te luiden.



„Alsof ze weer in het huwelijk traden”.

Tussen alle cadeau-overhandigingen door werd door als koks uitgedoste heren een enorme taart binnen gedragen. Afmetingen ongeveer 2x1,50 meter.

Nauwelijks was het gevaarte voor het echtpaar de Jongh gedeponneerd of de taart brak open en wie sprong daar als

een volleerd ballerina uit te voorschijn? Catrien!

Het effect laat zich raden. Catrien heeft het langst met tante Marie samengewerkt en liet zich gemakkelijk overreden om deze stunt voor haar oud-collega op te voeren. En niet zonder succes!

Leren van produceren

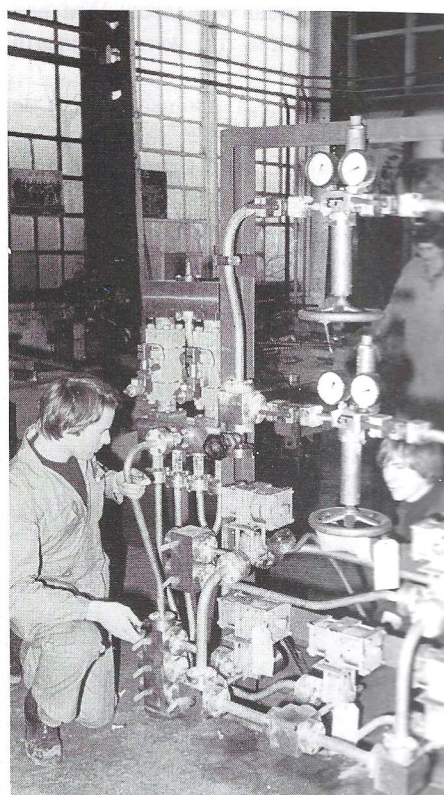
In onze bedrijfsscholen worden werkstukken gemaakt, die uitsluitend tot doel hebben om de praktische bekwaamheid van de leerling op te voeren.

Het gebeurt echter ook wel eens, dat zich een gelegenheid voordoet waarbij het nuttige met het aangename verenigd kan worden. Onder het aangename in dit verband te verstaan: een werkstuk, dat tevens bestemd is voor de productie.

Onlangs gebeurde dat op vrij opvallende wijze in de werkplaats van de pijpfitters leerlingen. De jongens kregen tot opdracht om in een door bankwerkers gemaakt frame apparaten en leidingen te monteren, die tezamen een unit vormen, te vangen onder de naam: regelapparatuur voor de deinings compensatoren van boorschip R 1200.

Het eindresultaat ziet u op de foto.

Instructeur Rob Meulervan (links) en 1e jaars leerling Ereek Brinkman met het productie-werkstuk.



Boorschip R-1200 – product van overwonnen moeilijkheden bij zeeboren

Het boorschip R-1200, dat we op dit moment tot een veel aandacht vragend object van onze activiteiten kunnen beschouwen, laat uiterlijk nog weinig zien van de inspanningen, die worden gedaan om de krappe levertijd te halen.

Wel zijn aan de zijden van het schip de tanks geplaatst om het schip meer draagvermogen te geven en daarmee rijst onmiddellijk de voor de hand liggende vraag, waarom dat niet mogelijk met de nieuwbouw van het schip kon worden. Want het casco werd immers bij de toenmalige werf van Grooten te Schiedam gebouwd en dat hadden ze dan toch best mee kunnen krijgen.

Algemeen

Het is de eerste vraag van een hele reeks, die over het boorschip te stellen is, want het is een interessant vaartuig.

Voor ons bedrijf is de materie nieuw, want een dergelijk karwei hebben we nog niet eerder gehad. Zeker, we hadden wel eens te maken met ombouwen van schepen tot boorschepen, maar dat was toch niet te vergelijken met de opdracht, waarvoor we ons nu geplaatst zien.

Vandaar, dat we in een papieren verslag het schip van voor naar achter eens bekijken om de hoofdzaken van het grote karwei op een rijtje te zetten.

Eerst even die vraag over de verandering. Er waren reeds zijkasten bij de nieuwbouw gepland, maar omdat de schepen een grotere dekkraan en nog eens extra liften bijgeplaatst wilde hebben, werd een tekort aan stabiliteit veroorzaakt. Die luchtkasten, die al gemaakt waren, werden door ons breder gemaakt en vervolgens aangebracht.

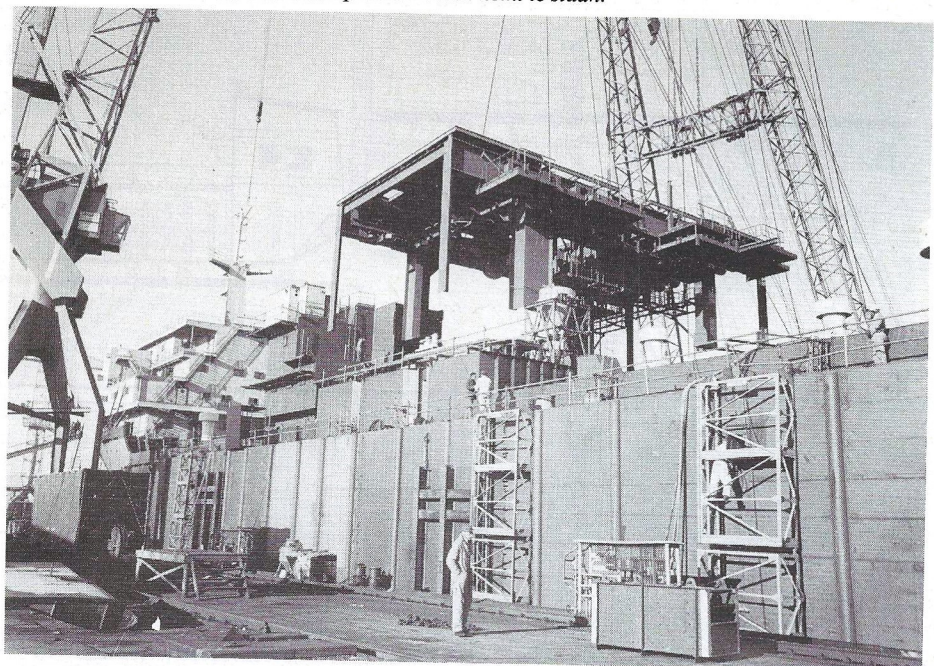
Gat in de grond

We hebben bij dit artikel een grote



De boortoren op de ponton 1065.

Het plaatsen van het platform, waarop de boortoren komt te staan.



tekening geplaatst, waarop U enkele vitale punten in het schip door middel van de nummering kunt ontdekken.

Om het doel van deze punten te kunnen begrijpen, is het nodig om een klein beetje af te weten van hoe dat boren eigenlijk in zijn werk gaat. Een klein beetje of beter gezegd: het principe van het zeeboren.

We zullen proberen om het heel eenvoudig te zeggen, daarbij allerlei moeilijke en ingewikkelde details met een grote bocht omzeilend.

Als je een gat in losse grond graaft ontstaat het vervelende effect, dat er steeds weer grond terugvalt. In zand is het helemaal onbegonnen werk. Er is een systeem – daar zullen we het nu niet gedetailleerd over hebben – om de rand van het geboorde gat te verharderen bijv. met cement.

Spoulen

Een ander probleem is, dat je al de

grond, of het zand of het steen, dat je al borende losmaakt of vergruist, ook nog eens een keer kwijt moet raken. Ook dat probleem is vernuftig opgelost. Gelijktijdig met het boren wordt namelijk vloeistof op de bodem van het boorgat gespoten. De vloeistof wordt via een dubbele wand weer naar boven gestuwd en neemt tegelijk het boorsel mee.

Die vloeistof is van een bepaalde samenstelling, afhankelijk van de aard van de materie, die doorboord moet worden. Afhankelijk ook van de diepte, waarop geboord wordt.

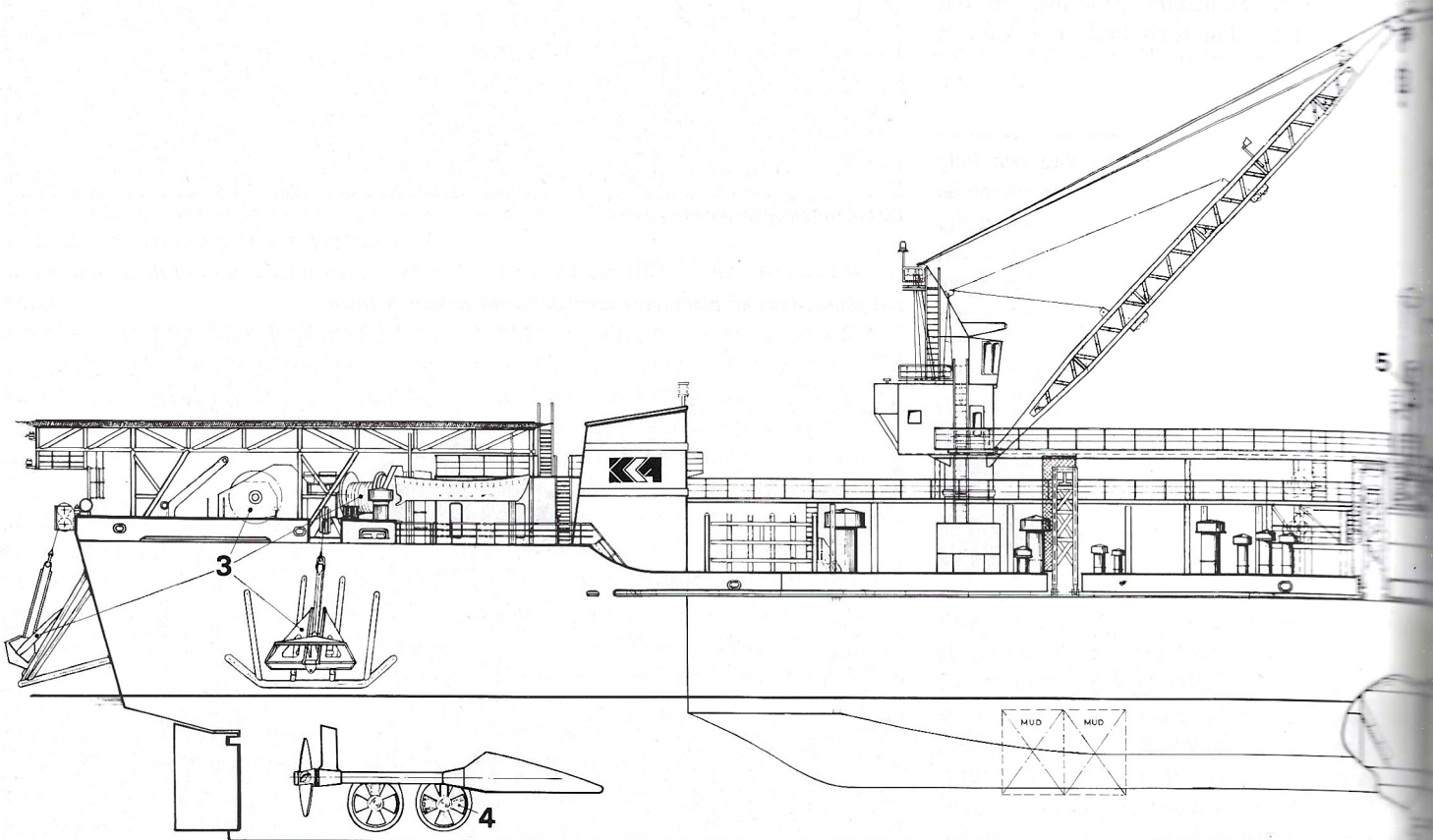
Nu even op de tekening van ons boorschip kijken. U ziet daar onder no. 1 zes trechtervormige tanks aan bakboord staan. Aan stuurboord staan er ook zes. Dat zijn opslagplaatsen voor stoffen, die aan die spoelvloeistof worden toegevoegd, zoals cement, bariet en betoniet.

Via leidingen kan die stof naar tanks gevoerd worden, waarin de spoelvloeistof

stof op juiste samenstelling wordt gemengd. Deze tanks heten mudtanks. Mud is de naam voor die spoelvloeistof. Vanuit deze mudtanks wordt de mud door middel van mudpompen via flexibele leidingen naar de boor geperst en keert weer terug. Wordt vervolgens weer opgevangen, gezeefd en opnieuw in de mudtanks gevoerd om daar weer op de gewenste samenstelling te worden gebracht. Een gesloten circuit dus. Dat moet wel, want er zijn natuurlijk enorme massa's van die mud nodig en daarom moet het steeds weer opnieuw gebruikt kunnen worden.

Spuiter

Bij het boren – vooral het zeeboren – ontstaat nog een ander groot probleem, dat men zo langzamerhand ook onder de knie heeft gekregen. Bij het boren en spoelen wordt constante druk uitgeoefend op het boorgat. Er is echter ook druk van de tegenpartij. In de for-



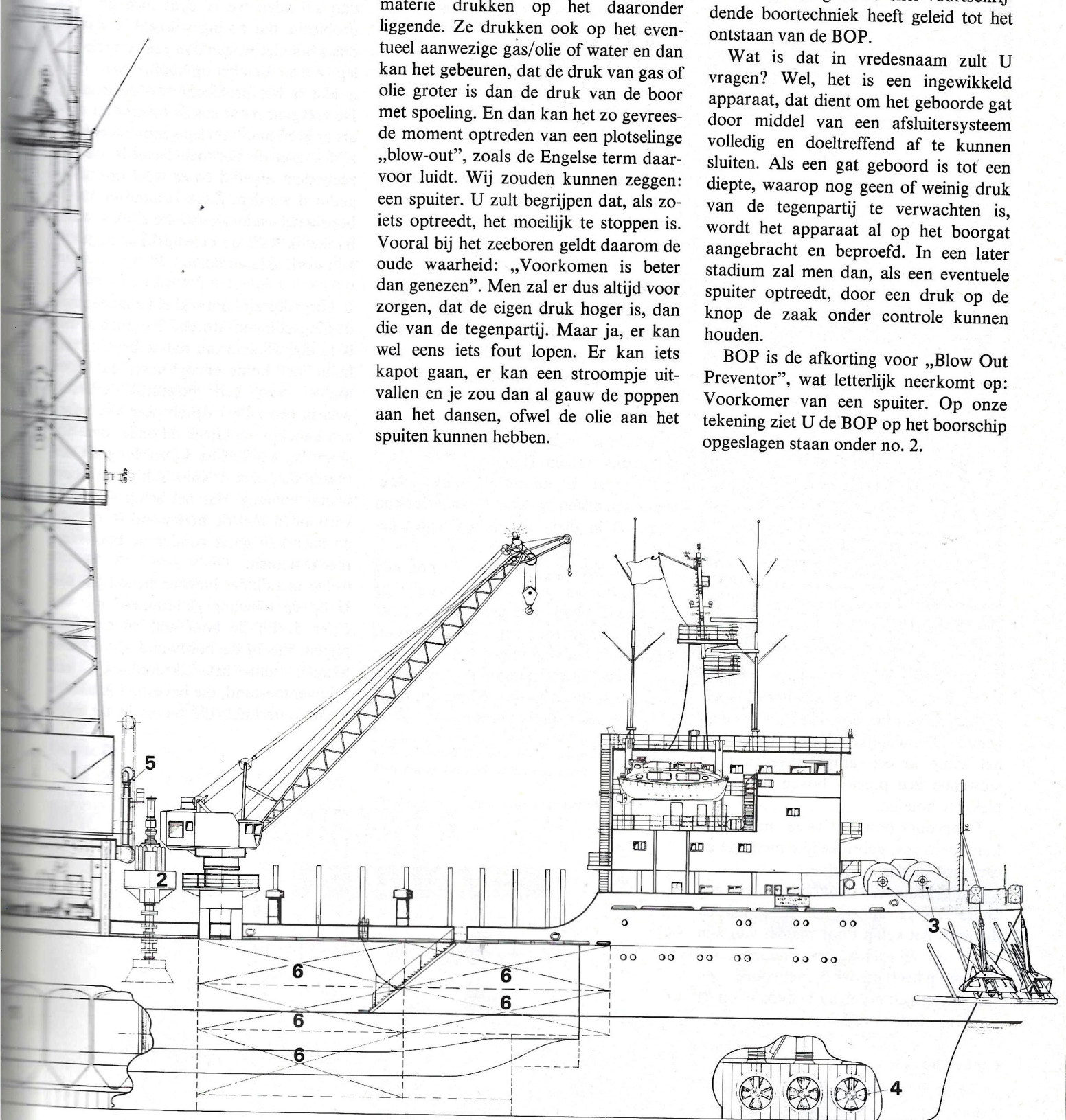
maties die men doorboort is ook grote druk aanwezig. Hoe dieper, hoe meer druk. Al die massa's water en bodemmaterie drukken op het daaronder liggende. Ze drukken ook op het eventueel aanwezige gas/olie of water en dan kan het gebeuren, dat de druk van gas of olie groter is dan de druk van de boor met spoeling. En dan kan het zo gevreesde moment optreden van een plotselinge „blow-out”, zoals de Engelse term daarvoor luidt. Wij zouden kunnen zeggen: een spuiters. U zult begrijpen dat, als zo iets optreedt, het moeilijk te stoppen is. Vooral bij het zeeboren geldt daarom de oude waarheid: „Voorkomen is beter dan genezen”. Men zal er dus altijd voor zorgen, dat de eigen druk hoger is, dan die van de tegenpartij. Maar ja, er kan wel eens iets fout lopen. Er kan iets kapot gaan, er kan een stroompje uitvallen en je zou dan al gauw de poppen aan het dansen, ofwel de olie aan het spuiten kunnen hebben.

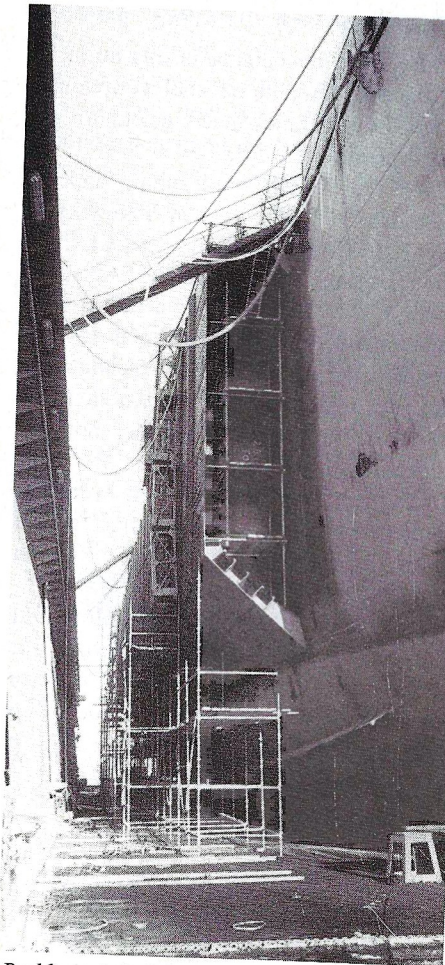
De BOP

Een extra beveiliging is dus nodig en de ontwikkeling in de snel voortschrijdende boortechniek heeft geleid tot het ontstaan van de BOP.

Wat is dat in vredesnaam zult U vragen? Wel, het is een ingewikkeld apparaat, dat dient om het geboorde gat door middel van een afsluitersysteem volledig en doeltreffend af te kunnen sluiten. Als een gat geboord is tot een diepte, waarop nog geen of weinig druk van de tegenpartij te verwachten is, wordt het apparaat al op het boorgat aangebracht en beproefd. In een later stadium zal men dan, als een eventuele spuiters optreedt, door een druk op de knop de zaak onder controle kunnen houden.

BOP is de afkorting voor „Blow Out Preventor”, wat letterlijk neerkomt op: Voorkomer van een spuiters. Op onze tekening ziet U de BOP op het boorschip opgeslagen staan onder no. 2.





Beeld van de luchtkasten, die voor grotere stabiliteit moeten zorgen.

Op de plaats I

We hebben nog niet alle hoofd-moeilijkheden voor het boren in de zeebodem gehad. De moeilijkheid bijvoorbeeld om het schip in een altijd bewegende en stuwende zee precies boven het boorplekje te houden.

Daarvoor bestaan twee methodes. Een goedkope, gebruikelijke methode en een dure, moderne methode.

De gebruikelijke methode is om een aantal zware ankers uit te zetten en daaraan het schip door middel van zijn lieren op zijn plaats te houden. Ons boorschip heeft er vier op het voordek en vier op het achterdek en U kunt ze op de tekening vinden onder het nummer 3.

Op de plaats II

De moderne methode is die van het dynamic positioning system. Een Hollands woord is er niet voor, maar het komt hier op neer, dat het schip computermatig op zijn plaats gehouden wordt. De computer krijgt opdracht via

sonar. Dit is de afkorting voor SOUNd NAVigation and RANGing, wat betekent: het varen en vliegen op geluidsseinen. Het schip zendt vanuit verschillende punten van zijn onderzijde signalen uit naar controlepunten op de zeebodem en kan op deze wijze, door het verschil in tijd, waarin het geluid teruggekaatst wordt, zijn plaats berekenen. De computer zorgt er voor, dat boegschroeven in werking worden gesteld om het schip op zijn plaats te houden. Ons boorschip heeft drie van die boegschroeven in het voorschip en twee in het achterschip. Op de tekening staan ze onder no. 4.

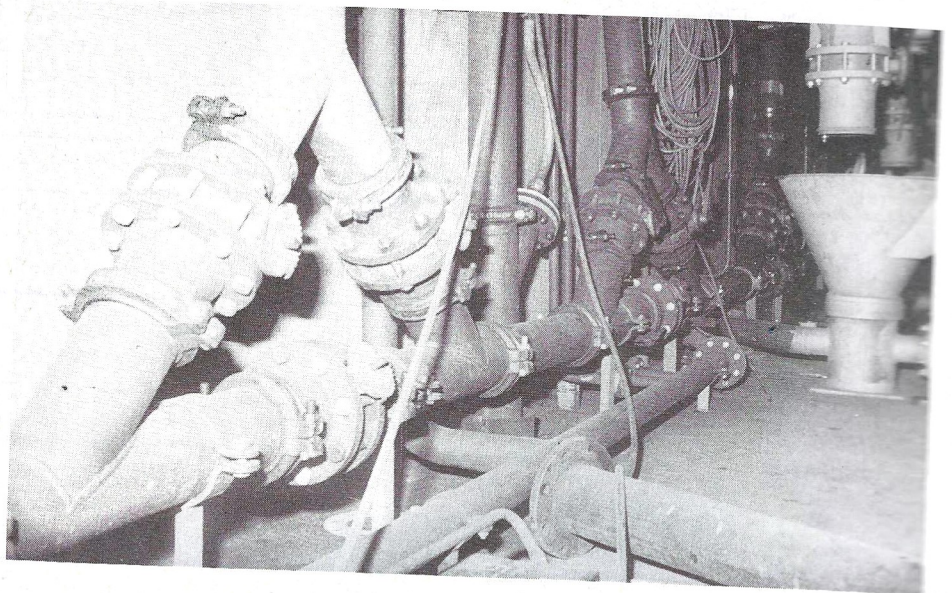
Op de plaats I + II

Eerst nu de vraag waarom de R 1200 beide systemen heeft. Eén is toch voldoende zou je zeggen. Nee, dat is niet zo, want systeem I, met de ankerlieren dus, kan alleen toegepast worden in betrekkelijk ondiep water. Anders blijf je nergens met je ankers. Voor diep water heb je dus systeem II nodig.

Nu zegt U natuurlijk weer: Nou, neem dan alleen systeem II want dat kun je zowel in diep als ondiep water gebruiken.

Gelijk hebt U, maar wat U nog niet wist is, dat het gebruik van systeem II ontzettend veel energie vraagt, met andere woorden: het is peperduur. Daarom is het veel voordeliger om toch ook maar ankerlieren te installeren, zodat je systeem I kunt toepassen, als je in ondiep water moet boren.

Zware leidingen.



Deining

Komen we tenslotte aan de verhandeling van nog een zeeboorprobleem en dan scheiden we er echt mee uit. Een probleem, dat zo ingewikkeld is, dat we ons zelfs niet wagen aan een simpele uitleg. We houden het op hoofdzaken.

Het is het probleem van de deining. De zee gaat maar steeds op en neer en - als er geen maatregelen genomen zouden zijn - zou de boorbeitel steeds van de zeebodem afgetild en er weer op- of ingeduwd worden. Zaak is daarom om de boorbeitel onder constante druk - onafhankelijk van de scheepsbewegingen - zijn werk te laten doen.

Hiervoor zijn ontwikkeld zogenaamde deiningscompensatoren. Nogmaals, het is te ingewikkeld om dat te beschrijven, maar het komt er op neer, dat door middel van een hogedruk cilinder, waarin een zuiger op en neer kan gaan, een kabel in- en uitrolt en onder dezelfde spanning blijft. Die kabel fungeert als tussen-hulpstuk tussen schip en boorwand, zodanig, dat het schip - hoewel verbonden met de boorwand - toch op en neer kan gaan zonder de boorwand mee te nemen.

De installatie, hiervoor benodigd, ziet U op de tekening genummerd met het cijfer 5. En de boor zelf en de boorpijpen, die in de boorwand zitten? Die hangen aan het „kroonblok”, een schijventoestand, die bevestigd is aan de z.g.n. watertafel, die boven in de toren

zit. Het schip beweegt op en neer, maar deze watertafel blijft ten opzichte van de zeebodem op dezelfde hoogte.

Diepte I

Al lezende zoudt U tot de vraag gekomen kunnen zijn hoe diep zo'n boorschip wel kan boren. We willen die vraag niet beantwoorden, maar we moeten eerst weten, welke diepte U bedoelt.

Bedoelt U de zeediepte of de zeediepte plus de diepte, waarop de boor de zeebodem in kan dringen?

Bedoelt U de zeediepte, dan luidt het antwoord: 200 meter. Althans, op dit moment. Of de techniek in de toekomst grotere waterdiepten mogelijk zal maken is voor iedereen een vraag, maar nu is het nog zo, dat je duikers niet verder laten zakken dan 200 meter. Nog dieper zou dodelijk zijn, want hoe dieper, hoe groter de druk wordt. Om de lichamelijke gevolgen van „onder druk werken” op te vangen wordt de duiker – bovendien hem weer in normale omstandigheden terug te zetten – via verblijf in decompressiekamers weer geleidelijk in de gewone toestand teruggebracht.

Duikers kun je bij boorwerk niet missen. Er moet onder water gewerkt worden. Denk maar aan het plaatsen van de BOP op het boorgat. Daarbij is veel hulp-apparatuur nodig, zoals slakerijk, lanceerinrichting, t.v.-camera's en de reeds eerder genoemde decompressiekamers.

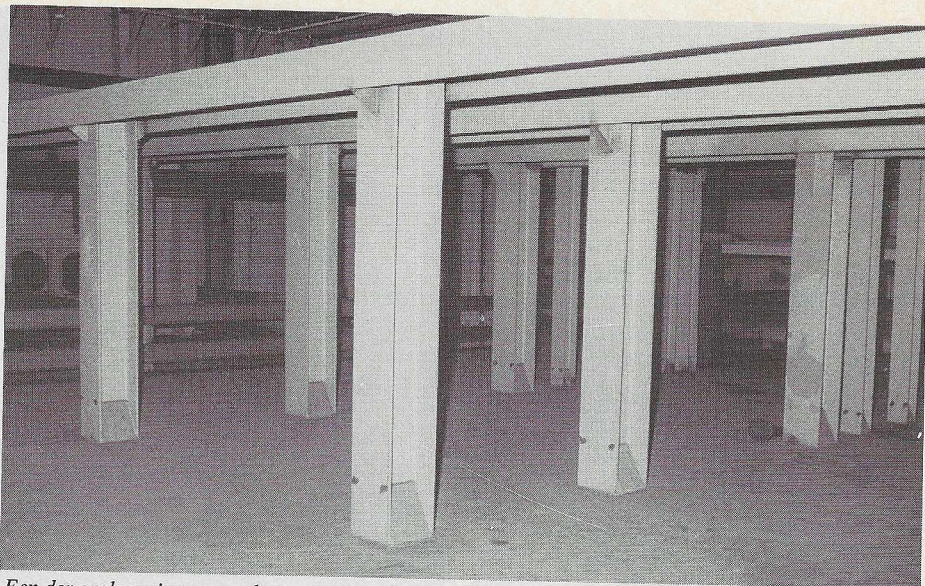
Maar dieper dan 200 meter kan niet.

Diepte II

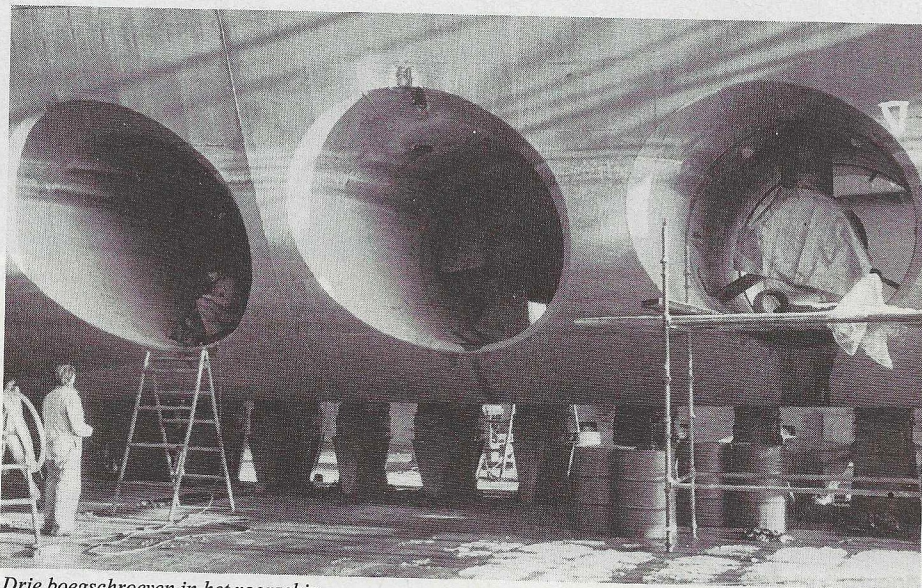
Nu de tweede diepte. U kunt het geloven of niet, maar onze R 1200 kan met zijn boor bijna 5 kilometer de zeebodem in. Om precies te zijn: 4575 meter.

U wilt nu begrijpen waarom er in het boorschip zoveel ruimte is gemaakt om overmaat pijpen te stouwen. Bij boren te land is aanvoer van nieuwe pijpen een spelletje maar bij boren op zee moet je met de handel meenemen. Vandaar die grote opslagruimtes (no. 6).

Het verklaart ook waarom de leidingen aan boord van het schip zo ontzettend zwaar zijn uitgevoerd. Als je spudwater (mud) naar een diepte van bijna 5 kilometers moet persen – niet op maar van een enkele reis maar van een retour – dan kunt U wel nagaan dat een plastic slangetje vermoedelijk niet geschikt is.

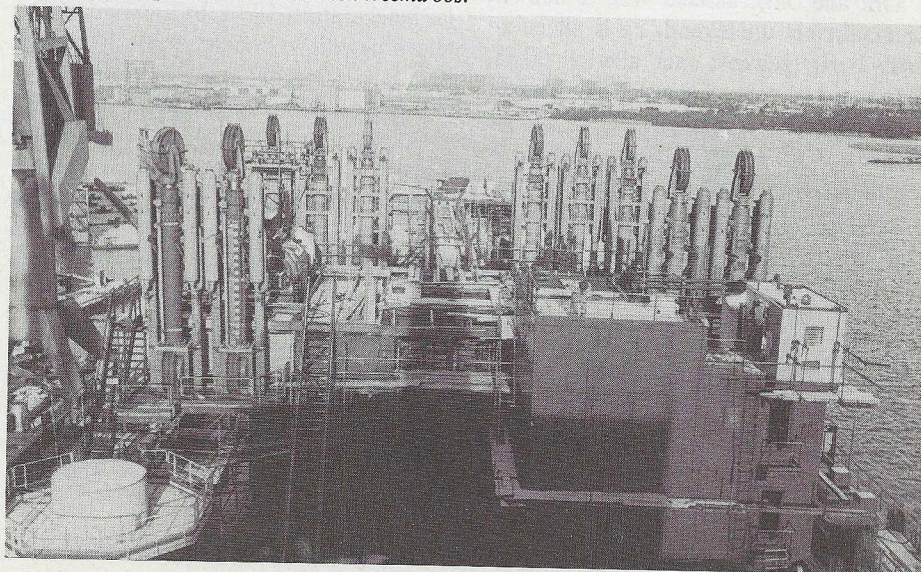


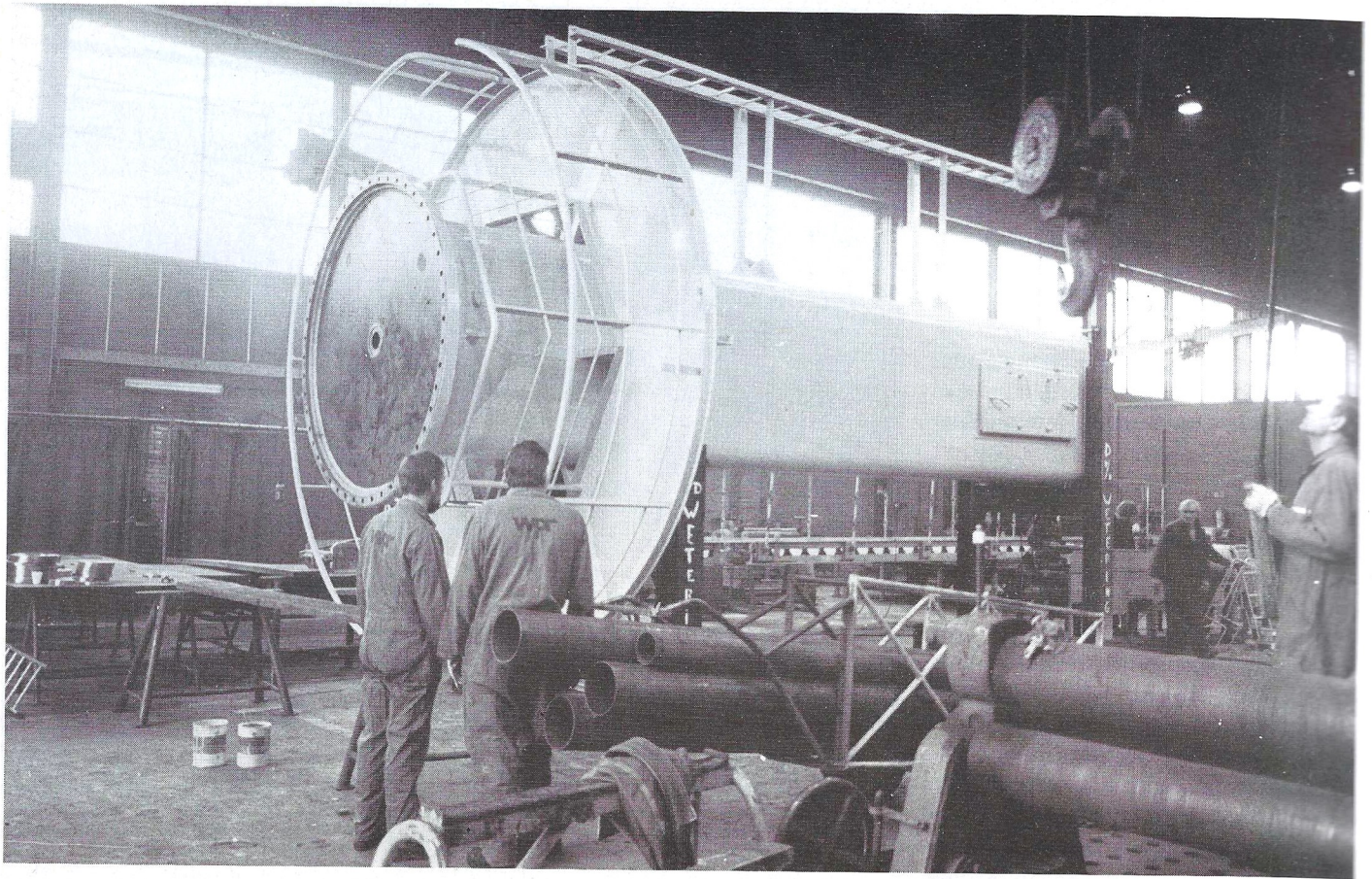
Een der opslagruimtes voor boorpijpen.



Drie boegschroeven in het voorschip.

De deiningcompensatoren vormen een vreemd bos.





Kraandeel van „Kopalnia Myslowice” gereed voor transport.

Weteringswaardigheden

Het is al een aardig tijdje geleden, dat we berichtgeving hebben gepleegd over dochter van de Wetering.

Om alle ongerustheid weg te nemen: ze maakt het uitstekend. Ze is alleen zo druk bezig geweest met allerlei zaken, dat ze zich nauwelijks de tijd gegund heeft om iets van zich te laten horen. Daarom wordt harerzijds de eerste gelegenheid in het nieuwe jaar aangegrepen om u van haar nog steeds aanwezige vitaliteit te doordringen en dat aan de hand van vele bewijsstukken ook aan te tonen.

Voordat we aan de bewijsvoering toekomen moet eerst nog vermeld worden, dat de Port Repair Base D. van de Wetering B.V. het jaar 1980 ditmaal niet afslot met een oudejaars receptie. In plaats daarvan was er op 8 januari een Nieuwjaarsbijeenkomst en zoals te doen

gebruikelijk werd daarbij het woord gevoerd door directeur E. de Iongh.

De toespraak bevatte prettige geluiden. Zo kon de spreker mededelen dat het bedrijf in 1980 goed had gedraaid, ja, beter dan in 1979. In tijden, dat men alleen negatieve berichten hoort en leest, doet dat erg prettig aan.

Goede resultaten ontstaan niet vanzelf. Ze zijn o.a. het gevolg – aldus de heer de Iongh – van zeer goede inzet van alle medewerkers en in dat verband mag ook gezegd worden, dat de stemming in het bedrijf heel goed genoemd kan worden. Het kan dan ook niet anders dan dat in het nu aangebroken jaar zeker weer goede resultaten behaald kunnen worden als we van zo'n positieve instelling van het personeel uit kunnen blijven gaan.

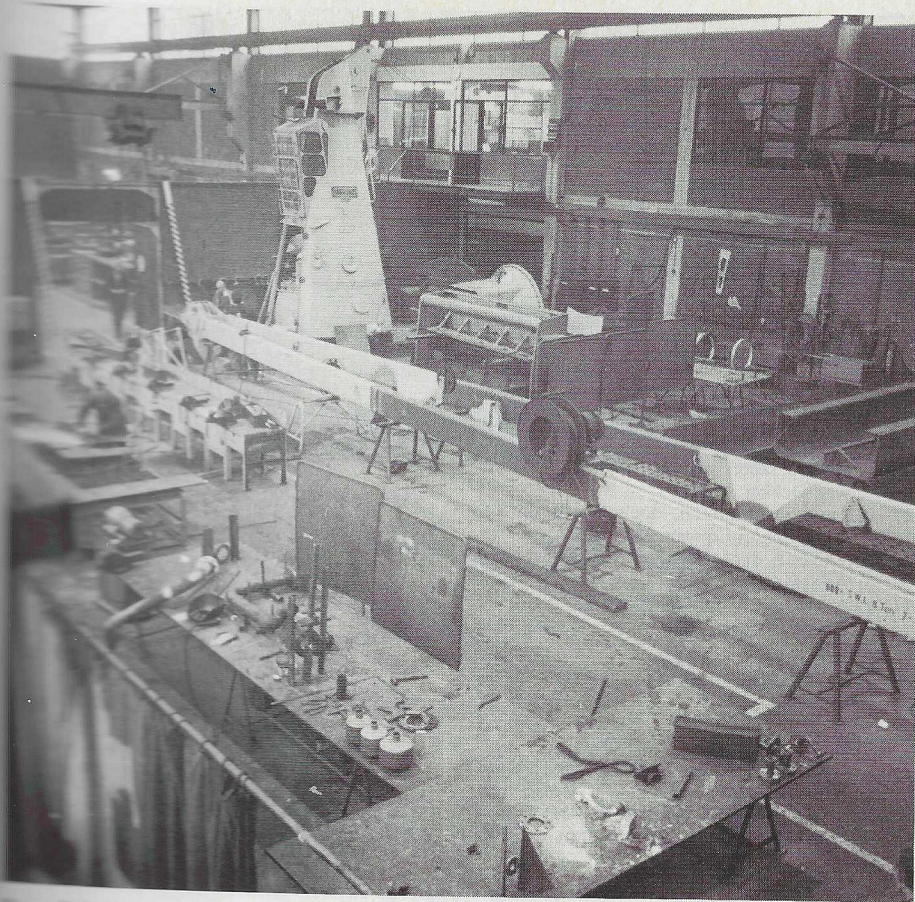
Bewijsvoering

Terug nu naar 1980. In totaal werden

ruim 2200 orders geboekt, waarvan de helft op rekening kwam van de afdeling „buitenlandse onderdelen”. Steeds groter worden de aantallen te verpakken orders en lange telexen rollen dagelijks binnen om een beroep te doen op deze afdeling.

De andere helft van het geboekte ordertotaal over 1980 kwam op naam van de reparatie-afdeling. Vaak moesten offertes uitgebracht worden in concurrentie met andere bedrijven en vele malen lukte het om zulke orders binnen de Wetering-muren te halen.

Werken op of voor zo'n 1100 schepen is voorwaar geen kleinigheid. Het werk binnen de diverse afdelingen gaf in 1980 een verschuiving te zien. Dat wil zeggen: er was vrij veel ijzerwerk en wat minder pijpwerk en bankwerk. Ondanks dat kan toch gesteld worden, dat alle afdelingen goed van werk voorzien zijn geweest.



De werkplaats in oktober 1980.

Van Narvik ging het naar Gent. In de werkplaats werd onderwijl veel reparatiewerk voor het schip uitgevoerd en in een grote container naar Gent vervoerd. Een reparatieploeg werd in een hotel te Gent ondergebracht en zo kon daar de laatste hand aan de enorme klus gelegd worden. Het was de grootste havenreparatie, die tot nu toe door van de Wetering werd uitgevoerd.

Nog een „grootste” was de kraanarm van de „Jacqueville”. De arm werd van boord gehaald, bleef een reis in de werkplaats om gerepareerd te worden en werd in juli weer geplaatst en getest. Zo'n grote arm was nog niet eerder in de werkplaats geweest.

Niet minder spectaculair was de reparatie van een complete kraan met fundatie voor het Poolse schip „Kopalnia Myslowice” en aan het einde van het jaar was er de fikse reparatieklus aan de Italiaan „Solaro”. De bulkstaven zat in elkaar. In zeven dagen en zeven nachten werd in samenwerking met het moederbedrijf, die de platen opmalde en drukte, een nieuwe neus aangebreid.

Waar is geplukt

Onder het zo trotse getal van 1100 reparatie-orders bevindt zich van alles en nog wat. Enkele van de grote orders zullen we uit de grote hoop plukken om ze de revue te laten passeren.

Welke rechtgeaarde Wetering-man bemmert zich niet de „Fort Douglas” van C. P. Ships? Tonnen staal moesten worden vernieuwd in de boven wingtank raampartijen. Honderden meters leiding werden in de machinekamer vernieuwd, samen met de gehele CO2-installatie.

Het gebeurde in mei, dezelfde maand waarin de boegschade van de „Tourmain” werd gerepareerd.

In juni werd een spectaculair karwei uitgevoerd op het m.s. „Fort Norman” en wel het plaatsen van honderden meters brandwerende schotten in de gangen. Hiervoor voeren zeven man met het schip mee naar Hamburg en Narvik.

Reparatie van een Italiaanse neus.



Personalia

JUBILEA 40 JAAR

- 10-03 A. Noordzij alg. medewerker
boekhouding
12-03 P. L. Bode elec. lasser
31-03 J. Berkhout ass. leermeester opleiding
en vorming
28-04 H. van der Ster ijzerw./sektiebouwer

JUBILEA 25 JAAR

- 03-04 A. Huizer reparatie bankwerker
17-04 A. Ouwens bankw. nieuwbouw
17-04 G. Seipattiratu handbr. nieuwbouw

IN DIENST

- 24-11 Mevr. P. van Haaren-Kleingeld telefoniste/
receptioniste
01-12 M. Akbulut aank. lasser
01-12 C. Lems aank. lasser
01-12 R. A. Mastbergen aank. scheeps-
metaalbewerker
01-12 J. C. C. R. Verboom aank. lasser
01-12 Mej. K. de Groot adm. assistente B.G.D.
08-12 D. J. van Neck l.l. booglasser 1e jrs.
05-01 D. P. Rahanar aank. lasser
05-01 J. L. Noteboom aank. pijpenbewerker
05-01 L. Meijer aank. lasser
05-01 K. N. Ouwens aank. lasser
05-01 N. Dag hakker/slijper
05-01 P. Klein elektrisch lasser

TERUG UIT MILITAIRE DIENST

- 29-12 B. J. van Bloois aanbouwer/ijzerw.
29-12 H. van der Stel H.-bankwerker
05-01 H. C. M. Luijken aanbouwer/ijzerw.

UIT DIENST

- 24-11 R. de Zwart aank. electr. lasser
24-11 G. J. Buitenhuis stoomkraanmachinist
28-11 E. E. Bonaros aank. electr. lasser
28-11 M. de Jong rep. bankwerker
01-12 G. Zijdemans ll. lasser
03-12 F. Gaviño
Caballero bankwerker
19-12 E. Casal Bouzas electr. lasser
31-12 W. den Hoed rep. bankwerker
31-12 M. A. Santos
Crespo electr. lasser
31-12 M. J. van Os ketelmaker
31-12 G. Maas koperslager
31-12 Mevr. Y. Hoorn-
van Zutphen telefoniste/
receptioniste
31-12 M. Cillari rep. ijzerwerker
31-12 J. A. van der Welle aanbouwer/ijzerw.
02-01 Mevr. A. M. E.
Raaijmakers-Kalle verpleegkundige

VOOR 1e OEFENING NAAR MILITAIRE DIENST

- 02-01 H. J. v. d. Hoek ll. bankw. instr. ploeg
05-01 R. Klepper aank. metaalbewerker
06-01 T. Kuyper ll. bankw. instr. ploeg

VRIJWILLIG VERVROEGD UITGETREDEN

- 28-11 P. de Keizer tekenaar/constructeur
28-11 A. Vink scheepsbeschieter

GEPENSIONEERD

- 11-12 D. Tarmond stoomkraanmachinist

Tentoonstelling in kantine

Op zaterdag 4 april 1981 organiseert de scheepsmodelbouw vereniging weer een tentoonstelling (10.00-21.00 uur), in onze kantine. De opzet wordt ruimer omdat ook op ander gebied dan scheepsbouw modellen worden getoond. Mocht u - als amateur modelbouwer - iets ten toon willen stellen dan bent u van harte welkom. Bel dan de heer Lamoré: 01804-1 69 60.

VERVROEGD GEPENSIONEERD

- 28-11 J. Bos electr. lasser
28-11 J. Martens rep. ijzerwerker
31-12 E. J. Lago Marguez machinebrander
31-12 E. de Vries platendrukker
31-12 A. Edelman ass. bedrijfsleider

GEBOREN

- 28-11 Remco, zoon van dhr. en mevr. Aandeweg-Dekker
27-12 Janita Margaretha, dochter van dhr. en mevr. Schop-Louwerens
30-12 Vanessa, dochter van dhr. en mevr. Huls-Ananias
31-12 Alicia en Jaimen, dochter en zoon van dhr. en mevr. Fernandez Aragon-Oliva Dionisio
13-01 Robert, zoon van dhr. en mevr. Vogelaaar-Nobel

HUWELIJK

- 22-12 Dhr. A. J. v. d. Want met mej. W. E. Leensvaar
02-01 Dhr. C. Reitsma met mej. M. Zweeren
16-01 Dhr. P. H. Hubregtse met mej. W. Vielvoye

D. v. d. Wetering B.V.

IN DIENST

- 24-11 S. A. J. A. Ruiten-
Versteeg typiste/telexiste
25-11 R. P. Soekaloe bankwerker-binnen
05-01 A. M. Cook bankwerker-buiten
05-01 K. Ecsedi bankwerker-binnen
05-01 R. M. Koster bankwerker-binnen
05-01 C. H. de Vries-
Verschoor kantine-medewerkster
05-01 E. v. d. Weyde-
Ketting kantine-medewerkster

UIT DIENST

- 14-11 S. Muller-Sultan typiste/telexiste
14-11 J. de Bie-Pomp typiste/telexiste

GEBOREN

- 01-01 Helena Maria Elisabeth, dochter van dhr. en mevr. Zwarts

IN MEMORIAM

Op 15 december 1980 is op 85-jarige leeftijd overleden de heer

J. BOONSTOPPEL

Na een dienstverband van 13 jaar als ijzerwerker bij de Scheepswerf Gebr. Pot werd hij op 6 mei 1960 gepensioneerd.

Op 24 december 1980 overleed op 46-jarige leeftijd de heer

C. W. VAN PROOYEN

Gedurende ruim 30 jaar is hij bij ons werkzaam geweest, eerst als bankwerker en laatstelijk als tijdelijk instructeur en assistent leermeester Opleiding en Vorming.

Op de leeftijd van 85 jaar overleed op 2 januari 1981 de heer

P. VALK

die na een dienstverband van 40 jaar als tijdschrijver/fabrieksadministrateur op 30 april 1960 werd gepensioneerd.

Op 70-jarige leeftijd overleed op 8 januari 1981 de heer

J. DE RUITER

Gedurende 39 jaar is hij bij ons bedrijf werkzaam geweest als achtereenvolgens tekenaar, inkoop en medewerker op de afdeling Ontwerp en Begroting Nieuwbouw.

Op 9 januari 1981 overleed op 55-jarige leeftijd de heer

P. BAROSSO PEREZ

Op 11 oktober 1968 trad hij als stellingmaker in dienst, vanaf 8 maart 1971 was hij werkzaam als bediende algemene dienst in ons logiesgebouw en van 24 april 1977 tot aan zijn ziekte was hij als chauffeur/transporteur werkzaam.

Wij gedenken hen als medewerkers die gedurende een zeer groot aantal jaren hun beste krachten aan het bedrijf hebben gegeven.

Mogen hun familieleden de kracht vinden het verlies van hun dierbaren te kunnen dragen.