

Boele-nieuws

PERSONEELSBLAD VAN
BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK 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.**

Hoofdredakteur:

J. G. van Beek
Telefoon Rotterdam 010-134862
Telefoon Ridderkerk 01804- 13422
toestel 290

Redaktiekommissie (alf.)

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:
Molen te Groot-Ammers.

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

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

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

„DE HOLLANDSE MOLEN”

Lust voor het oog, sieraad in het landschap,
kan Uw vakantietochten rijker maken

Er zijn twee redenen, zeer geachte lezers, die aanleiding gaven om in de vakantie-uitgave van Boele-Nieuws een artikel te wijden aan „De Hollandse molen”.

Twee geheel verschillende redenen.

De eerste reden ligt in Zaandam, uitgerekend de streek, die we zo vaak bezongen hebben in het ontroerende lied „En we gaan met zijn allen naar de Zaan, waar de wieden van de molens lustig gaan”.

De Zaanstreek heeft een bloeiend muziekleven, zo bloeiend, dat de Zaanse lange tijd als toonaangevend golden op het gebied van de harmonie en fanfaremuziek.

U zult daar zelfs straten aantreffen, die genoemd zijn naar dirigenten van fanfareorkesten. De stad Zaandam bezit zelfs een uitstekend amateur operagezelschap dat grote reputatie geniet en onder leiding van dirigent Jan Schaap perfecte opvoeringen geeft. Jan Schaap is altijd op zoek naar werken, die een ander nog niet uitgevoerd heeft. Zijn muziek-speurdersneus bezorgde hem een geweldige ontdekking.

Op vakantie zijnde in Italië ontdekte hij in een oude muziekbibliotheek een nog niet uitgegeven opera van Donizetti. Een geweldige vondst, maar wie schetst de verbazing van de dirigent, toen hij de titel van de opera las?

De titel luidde: „De burgemeester van Zaandam”.

Jan spoedde zich met zijn ontdekking allereerst naar de echte burgemeester van Zaandam, afijn, om een heel lang verhaal kort te maken, enkele maanden geleden werd de opera in de schouwburg te Zaandam (met enorm succes) ten doop gehouden. Het zal u niet verwonderen, dat wij bij de voorstelling aanwezig waren.

Ten het doek opging kreeg het publiek een schitterend décor voorgetoverd, dat beheerst werd door drie grote, draaiende molens. Het was zo mooi, dat het publiek de muziek vergat en een daverend applaus liet klinken voor „de draaiende molens”. Het was prachtig.

Toevalligerwijze vertelde Uw schrijver zijn bevindingen aan medewerker J. Dekker, assistent bedrijfsleider in de machinefabriek. „Wat voor molens waren het?” vroeg hij. „Paltrokmolens?” „Wat zijn dat? Heb je verstand van molens?” „Dat gaat nogal, ik ben namelijk molenaar!” En dat was de tweede reden.

„DE HOLLANDSE MOLEN”

Kunt U een bouwsel bedenken, dat in zo'n volkomen harmonie met haar omgeving is als de molen? De molen is zowel windvanger als blikvanger, maar dat laatste is ze nooit opdringerig. Zij staat in het landschap alsof zij een vanzelfsprekend onderdeel van het geheel is. De molen behoort in het Hollandse landschap, zoals de koe in de wei behoort en de kip op het boeren erf. Haal de molen weg en het landschap zal een onherstelbaar verlies lijden.

De toepassing van de stoomkracht en later de toepassing van andere krachtbronnen hebben de functie van de molen overbodig gemaakt. Vele molens werden gesloopt. Gelukkig werden er mensen gevonden, die pleitten voor het behoud van de molens. En ze lieten het niet bij pleiten alleen. Zij deden het ook met daden.

Onze assistent-bedrijfsleider is één van hen.

MOLENS IN VELE SOORTEN

Lange tijd was de Hollandse economie afhankelijk van de molen, die de wind als krachtbron had. In de 19e eeuw had Nederland ongeveer 9000 windmolens. Alleen in de Zaan stonden er al 700 (voorlopers van de huidige grote levensmiddelenbedrijven).

De molenbouwers van toen waren technici en kunstenaars tegelijk. Ze bouwden de molens van de Vaderlandse baksteen en gebruikten het riet als bedekking. De konstruktie-onderdelen waren primitief, maar doeltreffend en van grote, praktische bruikbaarheid. De vormgeving getuigde altijd van schoonheidsgevoel.

We zullen nu verder de historie van de molens, zowel als hun technische details, onbesproken laten, maar wel ruime aandacht besteden aan de soorten molens, die we in Nederland tegen kunnen komen. Want het is heel leuk en interessant om op de tochtjes, die we door ons land maken, iets van de molens af te weten om ze in een bepaalde categorie te kunnen plaatsen.

Als we over soorten molens praten, dan moet U niet in de eerste plaats denken aan het doel, waarvoor de molen werd gebouwd. Gemakkelijker is het — en voor ons doel ook beter geschikt — om de molens naar het uiterlijk in een bepaalde groep te plaatsen, want de taak van de molen kan velerlei zijn: er zijn b.v. houtzaagmolens — pelmolens voor het pellen van gerst en rijst, cacao molens, pepermolens, oliemolens, mosterdmolens, papiermolens, verfmolens, krijtmolens, korenmo-

lens en watermolens. Het is zo'n grote verscheidenheid, dat we beter de molens naar hun uiterlijke vormgeving kunnen beoordelen, daarbij rekening houdend met de manier, waarop ze bediend worden.

(Op de bijgeplaatste schetsjes zijn de delen, die kunnen draaien, wit gehouden.)

We beginnen met het molentype, dat in onze streek (Zuid-Holland) het meest voorkomt en dat is de:

ZUID-HOLLANDSE POLDERMOLEN



We behoeven niet ver te reizen om dit molentype te leren kennen, want aan de overkant te Kinderdijk staan negentien molens, waarvan 10 Z.H. poldermolens.

De onderbouw is van steen, de molen zelf gedekt met riet. Het is ongetwijfeld het mooiste molentype.

De taak van deze molens was de polderbemaling. Voor het doel zijn het dus watermolens. Ze hebben nog andere benamingen ook, b.v. „grote achtkant”, omdat de onderbouw een stenen achtkant is. Naar de bediening kun je de molen een „bovenkruier” noemen. De kap is namelijk beweegbaar, waardoor de wieken op de wind gezet kunnen worden. Kruien heet dat.

Dat kruien gebeurt met behulp van het staartwerk met het daaraan bevestigde kruirad.

Het staartwerk met kruirad ontbreekt ook wel eens, b.v. bij de Noord-Hollandse molen. Het kruien gebeurt dan binnen in de kap van de molen door middel van een windas met spaken. Zo'n molen wordt „binnenkruier” genoemd.

Bij beide molens dient een scheprad of een vijzel voor de bemaling van de betreffende polder door het water uit de polder te „scheppen” en in de boezem uit te slaan.

Beide types worden ook grondzeilers genoemd, omdat de zeilen van de wieken vanaf de grond aangebracht worden, zulks in tegenstelling tot de stellingmolens.

Dit is een Zuid-Hollandse poldermolen of achtkante grondzeiler te Hoogmade. Het is de molen, die bemalen wordt door kollega J. Dekker.



STELLINGMOLEN



Poldermolens staan open en bloot in het landschap en kunnen daardoor veel wind vangen.

Staat een molen binnen de bebouwing, dan is de windvang ongunstig. Daarom moet zo'n molen hoog zijn, zodat de wieken boven de huizen uitkomen.

Om dan toch bij de wieken te kunnen komen wordt halverhoogte een stelling rondom de molen aangebracht.

Daarom spreekt men van een stellingmolen.

Het gebeurt ook wel dat een stellingmolen op een oude stadswal geplaatst



Stellingmolen „Het Hert” te Putten. U kunt hier het rad zien, waarmee de kap van de molen op de wind gezet wordt, het z.g.n. kruien.

is, dan wordt ze walmolen genoemd. Dergelijke molens staan o.a. in Delft en Schiedam.

BELTMOLEN



Wanneer een soortgelijke molen als de stellingmolen in een kunstmatige heuvel gebouwd is, spreekt men van een beltmolen. De stelling is dan niet nodig, omdat de molenaar vanaf de rondgaande aarden wal de molen kan bedienen.

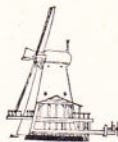
In de kunstmatige heuvel is ruimte uitgespaard, zodat men graan, resp. meel, kan in- en uitrijden.

De beltmolens komen meestal voor in het Oosten en Zuiden van ons land.



Beltmolen te Bronkhorst.

PALTROKMOLEN



Dit is ook een heel mooi molentype. We hebben er nog maar vier in Nederland. Het zijn houtzaagmolens.

De paltrokmolens stonden aan het vaarwater, want hout werd voornamelijk te water aangevoerd.

Links en rechts van de molens waren loodsen aangebouwd om de lange stammen bij het verzagen te kunnen bergen.

Zo'n molen is met loodsen en al draaibaar om hem op de wind te kunnen zetten.

De naam paltrok molen was ontleend aan de klederdracht van de Paltzbewoners. Het waren doopsgezinden, die wegens godsdienstvervolgung uitgeweken waren naar een gebied, dat bekend stond om zijn gastvrijheid: de Zaan.

De Paltzbewoners droegen eigenaardige, wijd uitstaande rokjassen, de „Paltzrokken” en omdat de houtzaag-

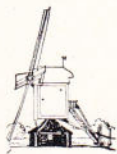


Paltrok molen „De Eenhoorn” te Haarlem.

molen, met aangebouwde loodsen, daar in silhouet wel wat op leek, kwam de naam paltrok molen in de wereld.

Niet alle houtzaagmolens waren paltrokmolens, ook gewone bovenkruiers deden aan houtverwerking.

STANDERDMOLEN



Dit is het oertype van de Hollandse windmolen, waaruit de hierna komende wipmolen is ontstaan. Het gehele vierkante huis, waarin zich het maalbedrijf bevindt, draait mee om een spil, die tot beneden toe doorloopt. Het huis is aanmerkelijk groter dan dat van de wipmolen.

In het zuiden van ons land en ook in Belgisch Vlaanderen kan men dit soort molen tegenkomen.

Standerdmolen te Rosmalen.



WIPMOLEN

Een typisch molentje, dat we allemaal wel kennen, is de wipmolen. In onze waterrijke omgeving geen onbekende ver-



Wipmolen „Bon Repas” te Vlist bij Schoonhoven.

schijning. Deze molen is minder robuust dan de bovenkruier. Het gehele, houten bovenhuis is draaibaar om een koker, die in verticale stand wordt gehouden door de onstructie van het onderhuis.

De trap aan de buitenzijde voert naar het bovenhuis en dient om de daar aanwezige „gaande werken” te bereiken. Deze trap vormt één geheel met de staart en het kruiswerk en draait met het bovenhuis mee op de wind.

De wipmolen staat hoofdzakelijk in de polders, want ze werd nagenoeg uitsluitend als watermolen gebouwd. Ze vormt een vrolijke noot in het landschap, omdat ze zo'n speels uiterlijk heeft.

Het bovenhuis van de molen staat onder het werken altijd enigszins te schudden, te „wippen” op het smalle grondvlak. Daaraan dankt ze de naam wipmolen.



RUST ROEST

Zo, nu hebben we de belangrijkste molentypes, die in ons land voorkomen, beschreven. Op Uw tochten zult U ongetwijfeld plezier kunnen hebben van de nu opgedane kennis. U zult ook, meer dan anders, overtuigd raken van het feit, dat de molen een grote bekoorlijkheid geeft aan ons landschap. U zult kunnen begrijpen en waarderen, dat er mensen gevonden worden, die ijveren voor het behoud van de Hollandse molens.

Mensen, die de publieke opinie hebben wakker geschud door te wijzen op de verarming, die ontstond door de afbraakwoede, die om zich heen greep. Mensen, die zich verenigden om aankopen en restauratie van molens mogelijk te maken. Sinds de oprichting heeft deze vereniging — „De Hollandse Mo-

len” — veel blijvends tot stand gebracht.

Eén van de problemen, waarmee de vereniging te kampen heeft, is om de molens te laten werken, want een molen moet malen. Niet alleen uit het oogpunt van landschapschoon (hoewel ook een uitermate belangrijke zaak), maar ook voor het onderhoud van de molen.

Voor een molen geldt ook: rust roest. Een molen opknappen is prachtig, maar het is wel beter als hij ook bemalen wordt.

Het gilde van de beroepsmolenaar is echter aan het uitsterven. Molenaars zijn er bijna niet meer, want het molenbedrijf is niet opgewassen tegen de moderne maalmethoden.

Maar we hebben tegenwoordig vrijwillige molenaars, en hiermee komen we dan automatisch terecht bij de heer J. Dekker.

BOELE's VRIJWILLIGE MOLENAAR

We kennen hem in het werk. Naast zijn werk oefent hij zijn grote hobby uit, hij is molenaar. Als zodanig kennen we hem niet en daarom zijn we meegegaan naar zijn molen, die halverwege Amsterdam-Den Haag staat in het dorpje Hoogmade. Vanaf de autoweg is de Blauwe Molen — zo heet ze — goed te zien.

We zien een heel andere Dekker bij de molen. Is hij het wel, die man met dat rare petje, die klompen, verformfaaide broek en dat werkhemd? Hij loopt om de molen heen te dertelen met



een gezicht van „k Heb nergens anders tijd voor”.

Na de begroeting krijgen we gelegenheid voor een praatje en een plaatje. „Wat is nu de lol van je hobby?” „O man, zoveel. In de eerste plaats is een drijfveer om mee te helpen de molens in Nederland te redden, want ze zijn zo prachtig, hè? En dan natuurlijk het malen met de molen. Je bent in de vrije natuur en met diezelfde natuur moet je werken. Het is machtig gewoon.

Een groot pluspunt is ook, dat je de hobby niet alleen voor jezelf hebt. Vrouw en kinderen hebben er ook plezier in. We gaan maar wat graag naar de molens.”

„Is de molen je eigendom?”

„Je ziet me wel voor vol aan, is het niet?” grijnst hij. „Nee, via de vereniging krijg je één of meer molens toegevoegd.”

„Is het moeilijk om molenaar te worden?”

Personelevereniging

Het bestuur van de personeelsvereniging heeft de volgende data vastgesteld voor evenementen in het komende seizoen:

9 en 16 november 1973
kontaktavonden
21 december 1973
Kerst-bingo

„Nou, ik geloof het wel. Wat is moeilijk? Wat de één moeilijk vindt, vindt de ander kinderspel, maar een feit is, dat er voor het molenaarsvak wel het een en ander komt kijken. Als vrijwillig molenaar mis je ervaring. Vroeger ging het vak van vader op zoon.

De molenaars werden op de molen geboren, ze groeiden in het vak op. Dat missen wij en dat moet aangevuld worden door studie, gekombineerd met praktijk. Je moet dan ook examens afleggen.”

„Hoe kwam je aan deze hobby?”

„Eigenlijk door de techniek. Het interesseerde me hoe zo'n molen technisch in elkaar zat en dan kom je tot de ontdekking, wat een enorme prestaties de

technici van vroeger, zonder de moderne hulpmiddelen van nu, toch eigenlijk leverden. Onvoorstelbaar! Door de techniek ging ik de molen waarderen. De schoonheid van de molen, haar beeld in het landschap en zo, dat komt er dan allemaal bij natuurlijk.”

Als we bij het scheprad staan, waar de molen voor een ziedende en bruisende watermassa zorgt, komt de vraag, hoe groot de capaciteit van de molen is. Dat bedraagt met goede wind ruim 50 m³ water per minuut. Stelt U zich voor een bak van 5 x 5 meter, die twee meter hoog is. Daar gaat 50 m³ in. En dat elke minuut! Ja, die technici van vroeger liepen niet bepaald met molentjes.

Deze molen wordt de laatste tijd ook door onze Hr. Dekker bemalen.

Even na Bleskensgraaf zien we rechts 2 wipmolens, die beide gebouwd zijn in de 17e eeuw. Het zijn de „Middelmolen” en de „Hofwegenmolen”.

We arriveren in het vriendelijke Molenaarsgraaf. Hier staat half verscholen achter een nieuwbouwwijk, de „Kerkmolen”, een ronde stenen grondzeiler uit 1844.

We slaan nu linksaf om via Brandwijk naar Groot-Amers te gaan. Na Brandwijk passeren we rechts aan de overkant van het water vier fraaie molens van de polders Liesveld en Gelkenes, resp. de „Achterlandse Molen”, de „Achtkante Molen”, de „Graaflandse Molen” en de „Peilmolen”. De wipmolens (U kent ze inmiddels natuurlijk), dateren uit de 17e eeuw, het achtkant dateert van 1805.

We raden U aan om in dit prachtige stuk Holland wat uit te rusten. U moet hier ook eens de weilanden links bekijken. U zult vast wel grutto's zien rondstappen.

We komen vervolgens op de Lekdijk en slaan hier linksaf, richting uitgangspunt Alblasserdam. De Lekdijk biedt prachtige vergezichten naar alle kanten. En natuurlijk... molens. Allereerst een achtkante leigedekte stellingmolen, even vóór Streefkerk. 't Is een korenmolen uit 1893.

Zodra we Streefkerk gepasseerd zijn zien we 5 molens staan, een achtkant en vier wipmolens. Het achtkant en 1 wipmolen zijn maalvaardig, de andere drie verkeren in min of meer vervallen staat. Ze dateren uit 1751.

Ja, en dan komen we bij het wereldberoemde molencolplex van Kinderdijk, nadat we Nieuw-Lekkerland gepasseerd zijn. Negentien molens in totaal, t.w.: 8 achtkante rietbedekte grondzeilers uit 1740 van de Overwaard en 8 ronde stenen grondzeilers uit 1738 van de Nederwaard.

Tevens nog 2 achtkanten, de zgn. „Hoge Molen” en de „Kleine Molen” (resp. gebouwd in 1740 en 1761), en tenslotte nog de wipmolen (Blokweerse wip) bouwjaar niet bekend.

Einde van de rondrit. Het was een tocht, die voerde langs 39 molens.



MOLENTOCHT DICHT BIJ HUIS

We vroegen aan de Hr. Dekker om voor onze lezers een molentocht in de omgeving uit te stippelen, waarbij we diverse molentypes tegen zullen komen. Hij kent alle molens met naam en toenaam. Thuis heeft hij een foto-archief van totaal 500 molenfoto's. (Molenfoto's of ansichten zijn bij hem hartelijk welkom!)

Hij was direkt bereid om een molentrajekt te maken en hierbij geven wij U de bijzonderheden.

De afstand gerekend vanaf Alblasserdam is ongeveer 40 km, dus het is op de fiets goed te doen.

We rijden eerst naar De Dam in Alblasserdam. Hier zijn twee „rechtsaf”-mogelijkheden om langs het riviertje de Alblas te rijden. We kiezen de weg bij de verkeerslichten, zodat we de Alblas aan de rechterhand krijgen. Na een hoog brugje, dat ons over de Boezem van de Overwaard voert, ziet U links „De Kort-

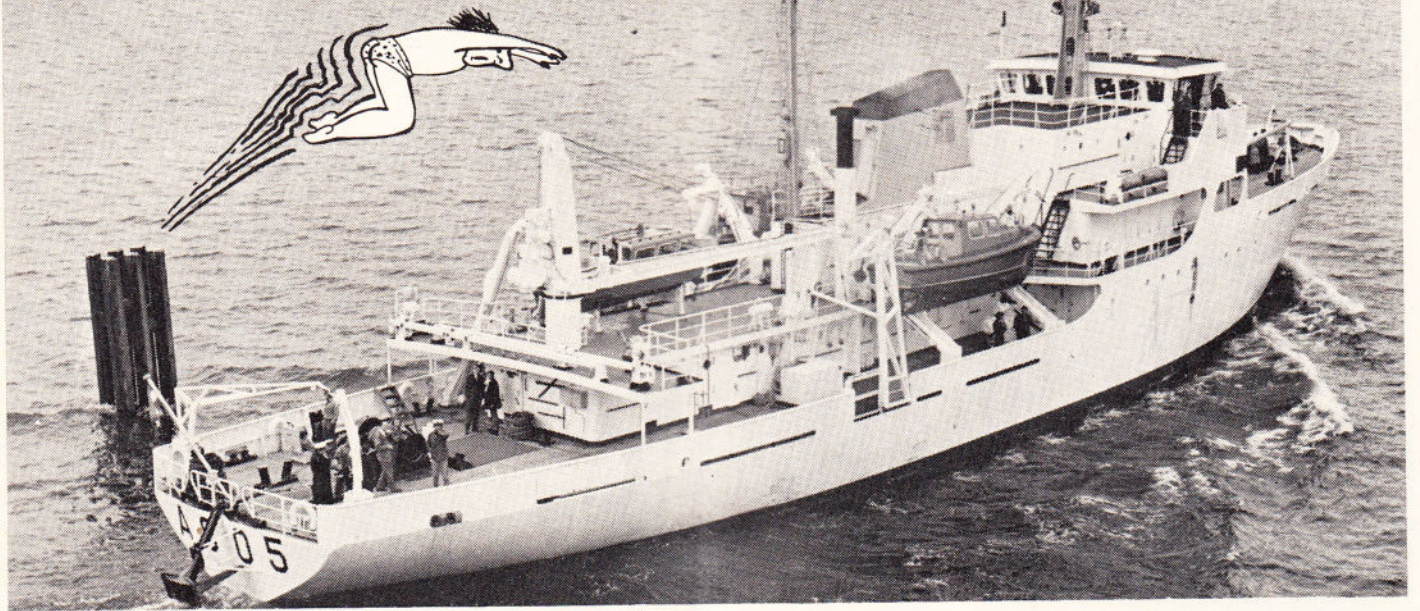
landse Molen”, een ronde stenen grondzeiler, daterend uit 1890. Even verder rechts ziet U een grondzeiler, daterend uit 1860. Dat is de molen van hof Souburg.

Enkele kilometers verder staat vlak langs de weg „De Kooiwijkse Molen” ook een grondzeiler uit 1866. In het dorpje Oud-Alblas rechts aanhouden, zodat het water aan onze linkerhand komt. Na een tijdje niets doemen 3 molens tegelijk op en we zien dan onze eerste stellingmolen. Het is een molen uit 1843 en heet „De Hoop”. Daarnaast staat de „Peilmolen”, een grondzeiler uit 1824. Als derde zien we dan een wipmolen, behorend bij de polder Wijngaarden. Het bouwjaar is niet bekend.

We blijven, via een werkelijk schitterend traject, het riviertje volgen, dat hier de „Graafstroom” heet. In het dorpje Bleskensgraaf passeren we de ronde stenen stellingmolen „De Vriendschap” die uit 1890 dateert.

De vereniging „De Hollandse Molen” is gevestigd te Amsterdam, Reguliersgracht 9. Het lidmaatschap kost f 15,— per jaar. U ontvangt daarvoor 4x het blad Molennieuws en een jaarboekje.

Een moeilijke duik in de motorkamer van de "Blommendal"



Na de indienststelling van Hr. Ms. „Buyskes” bouwno. 1044 — is in het Boele-Nieuws van april 1973 uitvoerig aandacht besteed aan de doelstelling van dit type schepen.

Inmiddels is ook de „Blommendal” in eigendom overgegaan naar de Koninklijke Marine en daarmee is een eind gekomen aan een bouwobject waarnaar we met een gevoel van trots gekeken hebben.

Mooie schepen zijn het geworden. Mooi van lijn, compact, stevig, sierlijk, kortom, ze strelen het scheepsbouwersoog. Wat we daarbij wel eens dreigen te vergeten is, dat binnenin het schip een wirwar van mechanismen is gestuwd, die het schip o.a. ... doen varen. Het ingenieuze werk van de werktuigbouwkundige is aan het oog onttrokken. En toch ... hij gaf het schip zijn hart.

De oppervlakkige beschouwer ziet het uiterlijk en raakt daardoor geboeid, zoals men ook andere dingen ervaart zonder geïmponeerd te raken door het mechanisme er achter. Men bewondert de atleet om zijn kracht, de voetballer om zijn behendigheid, de danseres om haar gratie, zonder daarbij aan het wonderlijke mechanisme te denken dat, geborgen in het lichaam, tot het uiterlijk vertoon in staat stelt.

DIESEL-ELEKTRISCH

De opnemingsvaartuigen zijn niet groot. De ruimte om het hart van het schip in te bouwen is derhalve zeer beperkt. Dat gegeven was bepalend voor de keuze van het soort hart, dat deze Marineschepen zouden krijgen t.w. diesel-elektrisch.

De dieselmotor werd genoemd naar de uitvinder er van, de Duitser Rudolf Diesel, geboren 1858 - overleden 1913. Zijn uitvinding — de dieselmotor — is een verbrandingsmotor en de olie, die in de motor verbrand wordt, is eveneens genoemd naar mijnheer Diesel. Dieselolie dus.

De dieselmotor dient in ons geval voor de aandrijving van generatoren om stroom op te wekken. Een generator is, populair gezegd, een stroomopwekker. In principe te vergelijken

met een fietsdynamo. We fungeren dan zelf als motor, omdat we zelf, al trappend, de dynamo aandrijven.

Er zijn verschillende soorten elektrische stroom o.a. gelijkstroom en draaistroom. Beide zijn nodig aan boord. Voor de voortstuwing is gelijkstroom nodig. Voor het boordnet draaistroom.

De dieselmotor drijft derhalve twee generatoren aan, t.w. een gelijkstroomgenerator en een draaistroomgenerator (we laten verder in het midden wat gelijkstroom of draaistroom is, want dat zou voor dit lekenpraatje te ingewikkeld worden — zeker voor schrijver dezes).

Die combinatie van dieselmotor — gelijkstroomgenerator — draaistroomgenerator — en nog wat andere noodzakelijke attributen — waarover straks meer — heet dieselaggregaat. Op de tekening is het genummerd 1, 2 en 3 (het rechtse gedeelte).

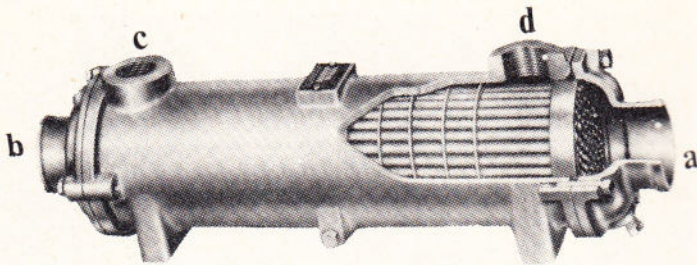
VELE KLEINTJES MAKEN EEN GROTE

Als u dat op de tekening bekijkt, zult u direkt opmerken, dat u driemaal 1, 2 en 3 ziet staan. Inderdaad. Op onze Marineschepen staan drie dieselaggregaten naast elkaar.

Waarom drie? Wel, nu komen we aan het punt, waarop het verklaarbaar wordt, dat gekozen is voor een diesel - elektrische installatie.

De toegemeten ruimte in het schip is zeer beperkt, reden waarom sneldraaiende dieselmotoren toegepast moesten worden, die vrij klein van afmetingen zijn, maar die met elkaar gekoppeld kunnen worden. Vele kleintjes maken zo niet alleen één grote, maar ze nemen ook minder ruimte in beslag.

Er is nog een belangrijke reden, die pleit voor diesel-elektrisch. De opnemingsvaartuigen zullen vaak lange perioden met geringe snelheid moeten varen. In dat geval wordt maar één dieselaggregaat gebruikt — op vol vermogen. Dat vaart niet alleen economisch, maar 't is voor een dieselmotor ook niet best om lange tijd op gering vermogen te draaien.



OM KOUD VAN TE WORDEN

De hoofdmotor is uitgevoerd met een eigen luchtkoeler, waardoor de lucht circuleert door middel van een ingebouwde fan. Bij stilstand van de motor zorgt een tweede fan voor circulatie van verwarmde lucht, want ook dat is nodig. De motor moet goed droog blijven.

In de HEM-kamer zien we op de tekening nog de nummers 3 tot en met 6. No. 3 is een zoutkoelwaterpomp — No. 4 is een lenswaterpomp — no. 5 weer een zoutkoelwaterpomp (voor de HEM) en no. 6 is een ladekast starter.

Het behoeft voor de leek allemaal nadere verklaring.

Waarvoor die zoutkoelwaterpompen en die zoetkoelwaterkoelers, die we aan de dieselaggregaten zagen onder no. 6?

Alles, wat in de machinekamerinstallatie veel warmte afgeeft, moet gekoeld worden om het op een bepaalde temperatuur te houden. Daarvoor is koelwater nodig. Dat koelwater wordt op de duur ook weer warm en moet op zijn beurt weer afgekoeld worden. En dat gebeurt met zeewater. Het koelwater zelf mag geen zeewater zijn, want zeewater vreet in en laat bij verdamping zoutafzettingen achter. Het zoete koelwater moet afgekoeld worden met zeewater.

Hoe komt het zeewater in de machinekamer? Zo: in de scheepswanden zitten roosters (zee-inlaatrooster), die omgeven zijn door een kast (inlaatkast). Vanuit deze kasten zuigen de zoutkoelwaterpompen en persen het zeewater naar de koelers. Zo'n koeler bevat een groot aantal pijpjes, die van een zeewaterbeschtendend materiaal zijn. Daar wordt het zeewater doorheen geperst. Dat grote aantal pijpjes dient om een zo groot mogelijk koel oppervlak te krijgen. Het zeewater gaat weer terug naar zee via de huidafsluiters.

Op de foto (links hiernaast) ziet u zo'n koeler. Bij A komt het zeewater naar binnen en het verlaat de koeler bij B. Het zoetwater, dat gekoeld moet worden, stroomt bij C binnen en gaat bij D er uit.

Het vervolgt zijn weg langs de plaatsen, waar het zijn koelende taak heeft te verrichten en keert weer terug naar de koeler om zelf weer gekoeld te worden. Het zoetkoelwater vormt dus een gesloten circuit in tegenstelling tot het zeewater, dat steeds in zee teruggebracht wordt.

Lenspompompen dienen om water, dat door één of andere oorzaak in het schip gekomen is buiten boord te pompen. Vermeldenswaard is, dat de opnemingsvaartuigen zijn uitgerust met een lenswaterreiniger (op de tekening onder no. 18 in de motorkamer). Dat is uitsluitend gedaan uit het oogpunt van milieubescherming. Lenswater is namelijk altijd vermengd met olieresten van het schip. De lenswaterreiniger scheidt de olie echter van het water af en verzamelt het in een aparte tank. Het schone lenswater gaat naar zee.

No. 6 in de HEM-kamer werd nog niet besproken. Het is een ladekast starter, waarin zich automatische starters bevinden, die op afstand bediend worden.

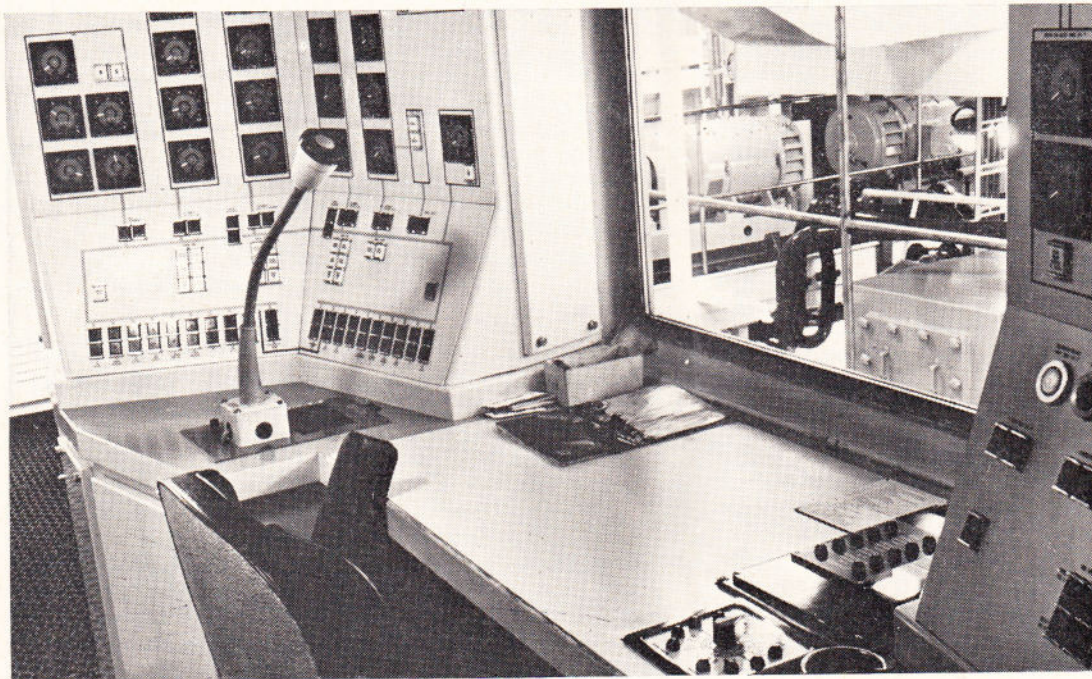
WE DEDEN HET ZO GEK NOG NIET

In hoofdzaken is hiermee de „inhoud” van de machineinstallatie verklaard. In hoofdzaak. We spreken niet over het drinkwater- en zoutwater hydrofoor systeem, over de werkluchtvoorziening, over de brandblusinstallatie en over duizend en één details, die noodzakelijk zijn voor de goede functionering van het scheepshart. Maar dat geeft niet. 't Was slechts de bedoeling een globaal inzicht te verschaffen in een ingewikkeld mechanisme.

Maar zo ingewikkeld kan het niet zijn, of onze afdeling werktuigbouw wist er toch goed af te komen in het rapport, dat de Koninklijke Marine na de proeftochten maakte en waaruit we deze passage lichten om als slot voor dit artikel te dienen:

„de opstelling van de werktuigen en de ligging van de pijpleidingen is overzichtelijk en functioneel uitgevoerd, terwijl de bereikbaarheid van de werktuigen, apparatuur, leidingen en appendages voor wat betreft bediening en het geven van onderhoud goed is.

De werktuigelijke installatie was geheel afgewerkt en maakte een zeer verzorgde indruk.”



De controlekamer met uitzicht op de motorkamer.

Verslag van de Vergadering van de Ondernemingsraad gehouden op donderdag 24 mei 1973.

Aanwezig:

De Voorzitter;
Alle leden van de Ondernemingsraad;
Twee leden van de Jongerencommissie;
G. J. Cieraad,
F. de Hullu (notulist)

De voorzitter heet de aanwezigen welkom en opent de vergadering.

**AGENDAPUNT 1.
MEDEDELINGEN DOOR DE VOORZITTER.**

C.A.O. 1973.

In de Raad van Overleg in de Metaalindustrie is een principe-akkoord bereikt over de C.A.O. voor 1973. Nadat de partijen zich met hun achterban hebben verstaan, zullen zij op 8 juni 1973 weer bijeenkomen om, naar men hoopt, voor de periode van 16 mei 1973 t/m 31 december 1973 definitief een C.A.O. af te sluiten.

Na het definitief afsluiten van een C.A.O. zal nader intern overleg plaatsvinden. Omdat de gegevens zo laat in het bezit van het bedrijf zullen zijn, zullen eventuele verrekeringen over het eerste halfjaar van 1973 en de prijscompensatie, waarmee de salarissen op 1 juli worden verhoogd, worden uitbetaald in periode 8. Deze betaling is uiterlijk op 3 augustus 1973 in het bezit van de medewerkers. Zo spoedig mogelijk zal dit aan iedere medewerker worden medegedeeld.

Nationale Feestdag.

Op 5 september 1973 zal worden herdacht dat Hare Majesteit Koningin Juliana 25 jaar geleden als vorstin werd ingehuldigd. Deze dag zal een Nationale Feestdag zijn waarop allen vrijaf hebben met behoud van loon. Voor de nachtploeg geldt de gebruikelijke regeling. Tijdig zullen daarover nadere afspraken worden gemaakt.

Bedrijfsvakantie 1974.

De bedrijfsvakantie zal in 1974 lopen van 1 t/m 12 juli 1974. Gezien de vrijheid die de medewerkers nu al hebben bij het aanvragen van hun vakantie acht de voorzitter het niet raadzaam om de „bedrijfsvakantie” af te schaffen. Een aanzienlijk deel van de medewerkers gaat nog steeds in de vastgestelde periode met vakantie. Over de te treffen regelingen voor snipperdagen rond het Kerstfeest en Nieuwjaar zal overleg in de K.K. plaatsvinden.

Het is niet mogelijk het bedrijf in de periode tussen Kerst en Nieuwjaar te sluiten, antwoordt de voorzitter op een vraag. Service aan vaste klanten moet ook in deze periode verleend kunnen worden.

**AGENDAPUNT 2.
VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN DE ONDERNEMINGSRAAD, GEHOUDEN OP 11 APRIL 1973.
Partiële leerplicht.**

Een overzicht van alle wijzigingen die de laatste maanden op dit terrein moesten worden doorgevoerd is bijna gereed. Dit overzicht zal zo spoedig mogelijk aan de gekozen leden worden toegezonden. De gekozen leden willen gaarne op dit onderwerp terugkomen als er meer duidelijkheid over is.

Machiefabriek.

Uitgebreid wordt ingegaan op de procedure die heeft geleid tot de plaatsing van een advertentie voor de functie van buitenbankwerkersbaas voor de Machiefabriek.

Er blijkt een storing in de communicatie te zijn opgetreden. Niet alle gekozen leden blijken op de hoogte te zijn van het gesprek dat met enige medewerkers is gevoerd. Door allerlei factoren is dit gesprek helaas uitgesteld, maar dit is het enige punt waarop men aanmerking zou kunnen hebben. Voor het overige is de noodzakelijke zorgvuldigheid in acht genomen en zijn de belangen van de eigen medewerkers vooropgesteld.

De eisen die aan een baas bij Van de Wetering gesteld worden lopen parallel aan die bij Boele, antwoordt de voorzitter op een vraag over de benoeming van een baas bij Van de Wetering.

Sekretariaat van de O.R.

Het voorstel van de voorzitter aangaande de tijdsbesteding van de sekretaris van de O.R. is uitvoerig met de leiding besproken. Over de ingangsdatum daarvan en over een centraal gelegen ruimte voor O.R.-werkzaamheden zal nog nader overleg plaatsvinden.

**AGENDAPUNT 3.
VERSLAG VAN DE 70e VERGADERING VAN DE KLEINE KOMMISSIE GEHOUDEN OP 16 MEI 1973.**

Veiligheid.

De gekozen leden dringen erop aan dat het dragen van veiligheidsmiddelen op grote projecten verplicht wordt gesteld.

De voorzitter zou het toejuichen als dit te verwezenlijken zou zijn, maar het is in de praktijk moeilijk om dit soort dingen verplicht te stellen. Voorzover mogelijk zal het dragen van veiligheidsmiddelen echter nog sterker gestimuleerd worden.

Buitenlandse medewerkers.

Er is nog steeds geen toestemming verleend op de aangevraagde vergunning om 75 medewerkers in Spanje te werven.

Op Hemelvaartsdag zullen 6 Spaanse medewerkers aankomen. Zij zijn in Spanje opgeleid en komen hier op een tweejarig contract.

**AGENDAPUNT 4.
VERSLAGEN VAN DE VERGADERINGEN VAN DE JONGERENCOMMISSIE:**

13e vergadering op 6 april 1973;

14e vergadering op 11 mei 1973.

De verslagen van de vergaderingen van de Jongerencommissie worden ongewijzigd goedgekeurd.

**AGENDAPUNT 5.
PROCEDURE VERKIEZINGEN ONDERNEMINGSRAAD.**

In het concept-Reglement voor de O.R. zijn de overeengekomen wijzigingen opgenomen. De redactie van de artikelen zal nog verder worden bezien. Voor 1 juli zal het concept-Reglement ter goedkeuring worden toegezonden aan de Bedrijfscommissie.

Over de standpunten inzake de woorden „waaronder de voorzitter” in artikel 31, waarover de meningen van de voorzitter en de gekozen leden afwijken, zullen gelijktijdig toelichtingen worden meeggezonden.

De gekozen leden zullen zelf hun standpunt toelichten.

Afgesproken wordt, dat de verkiezingen voor de O.R. gehouden zullen worden in de week beginnend op 28 oktober 1973.

De verkiezingscommissie zal bestaan uit de heren: H. Dokter, M. Hollander, A. Meijer, P. Tuk, A. Verschoor en B. L. de Weerd. Tegen de tijd van de verkiezingen zal in het Boele-Nieuws een artikel met foto's en korte beschrijvingen van de kandidaten verschijnen.

De verkiezingen voor het bestuur van de Afdelingkas kunnen tegelijk met de O.R.-verkiezingen worden gehouden.

**AGENDAPUNT 6.
REGELING VOOR TEGEMOETKOMING IN REISKOSTEN.**

Het schriftelijk uitgewerkte voorstel voor een regeling voor tegemoetkoming in reiskosten wordt rondgedeeld. Vervolgens wordt een toelichting op de regeling gegeven. Het voorstel behandelt slechts de hoofdlijnen voor normaal woon-werkverkeer, dat is de reis tussen woning en het bedrijf (aankomst voor 7.30 of 8.00 uur) en de terugreis (vertrek 16.45 of 17.15 uur).

Een gedeelte van de medewerkers maakt gebruik van het groepsvervoer.

Dit vervoer blijft in de toekomst bestaan. Voorgesteld wordt de eigen bijdrage, die sinds kort na de oorlog f 1,— per week is, te verhogen, om deze aan te passen aan de sterk verhoogde kosten. Bij invoering van de regeling zou de eigen bijdrage worden verhoogd tot f 1,50 per week en vervolgens ieder halfjaar:

— 1 januari 1974: f 2,— per week.

— 1 juli 1974: f 2,50 per week.

— 1 januari 1975: f 3,— per week.

Na 1 januari 1975 wordt deze bijdrage jaarlijks, voor het eerst op 1 januari 1976, gewijzigd. De stijging is gelijk aan het aantal procenten waarmee het vaste salaris van salarisgroep 5, 3 periodieken, beoordeling goed, over het kalenderjaar is gestegen.

De medewerkers, die niet van het groepsvervoer gebruik kunnen maken komen in aanmerking voor een tegemoetkoming in reiskosten, als zij wonen buiten het gebied dat omsloten wordt door de rivier de Nieuwe Maas, de rivier de Noord, Rijksweg 15, Rijksweg 16 (E 10), Verbindingsweg, Dordtse Straatweg en de Spoorbaan Rotterdam-Dordrecht. Ook medewerkers die wonen in de Gemeente Krimpen a/d IJssel komen niet in aanmerking voor een tegemoetkoming in de kosten van individueel reizen.

De grootte van de tegemoetkoming wordt vastgesteld op basis van de laagste klasse van het openbaar vervoer volgens de kortste route en onder aftrek van een eigen bijdrage. Deze eigen bijdrage komt overeen met de eigen bijdrage die geldt voor medewerkers die gebruik maken van het groepsvervoer. De tegemoetkoming is aan een bepaald maximum gebonden.

Het voorstel behelst ook een regeling voor de reizen van medewerkers die niet dagelijks tussen woning en bedrijf heen en weer kunnen reizen.

Nadat het voorstel aldus is toegelicht, verzoeken de gekozen leden van de O.R. om zich onderling hierover te kunnen beraden. Voorts verzoeken zij inzage in de kostenontwikkeling van het groepsvervoer.

(vervolg op pagina 11)

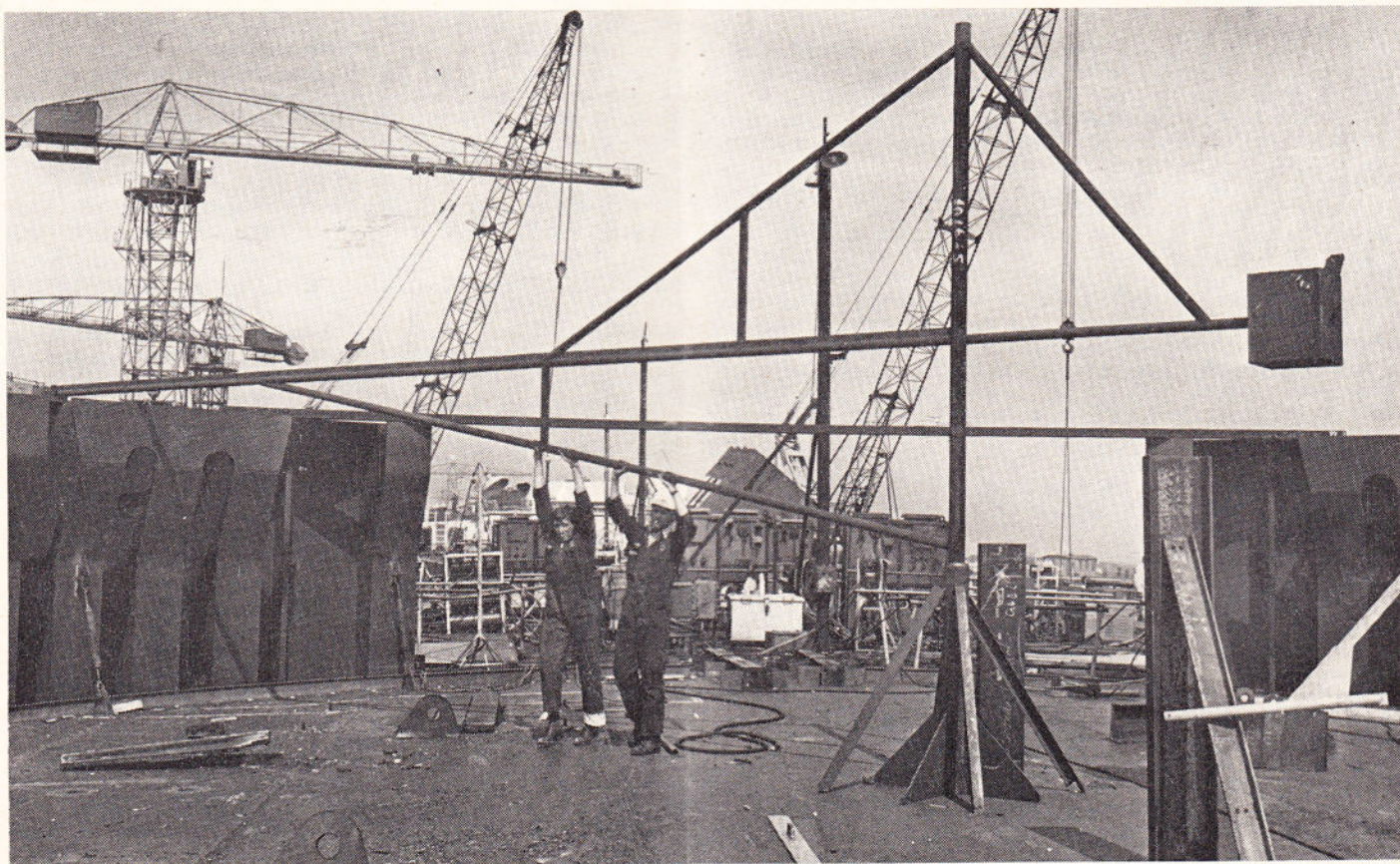
Het grootste kraanschip ontstaat in Bolnes (IV)

Evenals de vorige keren zullen we u op de hoogte brengen van wat er zoal op de Veedol is gebeurd.

Wanneer we weer bij het achterschip beginnen, kunnen we zeggen dat het achterste schot, dat het gat aan het achterschip af moet dichten, klaar ligt

druk bezig deze af te lassen. Dit gaat zo snel dat bij het verschijnen van dit nummer de gehele kraanfundatie klaar zal zijn, zodat I.H.C. -Gusto kan beginnen met de voorbereidende werkzaamheden voor de opbouw van de 2000-tons kraan.

maatlijnen aangebracht met het middelpunt van de paddestoel. Dit middelpunt is n.l. hetzelfde punt als het middelpunt van de cirkel, die de kuipwand vormt. Op dit middelpunt hebben we een grote geconstrueerde passer gezet, zoals u op de foto kunt zien, om zodoende te con-



om aangebracht te worden. Het ligt in de bedoeling om in dit schot tijdelijk een doorgang te maken t.p.v. het bordes, dat u waarschijnlijk wel aan het achterschip heeft zien zitten, om zodoende wat gemakkelijker in de kuipruimte te kunnen komen.

DE KUIPRUIMTE

De gehele kraanfundatie in de kuipruimte staat afgesteld en de lassers zijn

Het afstellen van de kraanfundatie was een heel karwei. U moet weten, dat de kuipwand, die aan de kraanfundatie vastzit, een mooie gesloten cirkel moet zijn met een diameter, die nauwkeurig bepaald dient te worden. Hiervoor hebben we na het plaatsen van de vier grote sekties en de sluitstukken van de fundatie, de paddestoel (het uitgebrande dek met de poot eronder) weer geplaatst. Op deze paddestoel hebben we, voordat deze uit het dek gebrand werd,

troleren of de kuipwandcirkel de vereiste diameter heeft en dit bleek prachtig te kloppen. Wanneer de gehele fundatie nu goed staat en afgelast is, wordt de paddestoel er weer uitgehaald, want de lieren, diverse elektrische apparaten en het werkdek moeten allemaal nog in de kuipruimte aangebracht worden.

DE MOTORKAMER

Deze ruimte begint al aardig op een

motorkamer te gelijken er zijn n.l. al 4 generatorsets geplaatst en de mannen van het elektrische werk hebben ook al heel wat werk verzet.

HET KETELRUIM

De twee ketels zijn reeds geplaatst, maar verder kan er in deze ruimte nog niet veel afgemaakt worden, omdat de rest van de generatorsets, die nog in de motorkamer geplaatst moeten worden, door het gat in het dek t.p.v. het ketelruim ingevoerd worden en daarna met een transportwagen naar de motorkamer gereden. Dit alles omdat het gat in het dek boven de motorkamer te klein is.

HET LAADRUM

Hier liggen nu ook alle dubbele bodemsekties in en men is druk bezig deze af te stellen en te lassen.

LIERKAMER VOOR

Hierin zijn de lieren, de bordessen en de schakelkasten reeds geplaatst, ja het is zelfs al zover dat het gat in het dek al weer op z'n plaats ligt. Dit was nogal dringend daar de wanden van de accommodatie op het bovendek over dit gat heen vielen en deze wanden allemaal afgesteld moesten staan voor zaterdag 23 juni. Voor het plaatsen van het dekhuis, dat hier weer bovenop komt.

HET DEKHUIS

Bij het verschijnen van dit nummer zal het dekhuis reeds geplaatst zijn. Dit is gebeurd, zoals gezegd, op zaterdag 23 juni 1973. Hiervoor hadden we drie drijvende bokken nodig om het gevaarte van bijna 600 ton op te pakken van lassloods Oost en wel de Ir. Snip, de Mator en de Taklift 3.

De Veedol werd verhaald naar kade I omdat de bokken in de formatie: 2 bokken aan één zijde en één bok aan de andere zijde van het schip, met het dekhuis in het midden over het schip heen moesten varen om het aldus te plaatsen. Een reportage hiervan houdt u van ons te goed.



Zes gezellen werden meester

Twee jaar geleden schreven we in Boele-Nieuws no. 145 van augustus 1971: „We zijn zes gezellen rijker”. Dat sloeg op zes ambitieuze ijzerwerkers, die er twee jaar studie voor over hadden gehad om het diploma „gezel afschrijver in de scheepsbouw” in de wacht te slepen. Ze slaagden.

Te zelfder tijd besloten zij om de studie gezamenlijk voort te zetten, teneinde een greep te doen naar het diploma „meester in het scheepsmetaalbewerken”. En andermaal slaagden ze alle zes na een succesvol examen te Utrecht.

In het kantoor van alg. bedrijfsleider, de heer G. de Jong, vond een korte bijeenkomst plaats, waarbij de geslaagden lof werd toegezwaaid door directeur, de heer G. J. Klomp.

De geslaagden zijn: P. Blom, C. v. Driel, G. Harreman, H. Heiden, P. Koedood en J. v. Wijnen.

Aan het examen voor gezel werd dit jaar deelgenomen door de heer R. Ramp en hij slaagde er in om deze eerste ronde succesvol te beëindigen.

„Excelsior” maakte goede beurt

Op zaterdag 2 juni 1973 nam „Excelsior” deel aan een concours voor blaasorkesten te Nieuw Loosdrecht. Een muziekconcours is geen wedstrijd, maar een soort kwalificatie-systeem. Drie juryleden geven cijfers voor zuiverheid, techniek en andere onderdelen. Aan de hand van het totaal aantal vergaarde punten komt men in aanmerking voor een eerste, een tweede of een derde prijs. Speelt men bijzonder slecht, dan wordt helemaal geen prijs toegekend.

Maar dat gevaar zat er voor „Excelsior” niet in. Met 289 punten behaalde zij een eerste prijs in de tweede afdeling en dat is een prachtige prestatie, die er zijn mag. 't Is nu voor dirigent Joop Bungenaar te hopen, dat zijn blazers door dit resultaat aangemoedigd zullen worden om te trachten een volgende stap op de muzikale ladder te maken in de eerste afdeling.

Maar dan moet er wel gewerkt worden. En hard ook!

(vervolg van pagina 9)

De voorzitter heeft hiertegen geen bezwaar. Op maandagmiddag 4 juni 1973 zullen de gekozen leden bijeenkomen voor onderling beraad.

De voorzitter gaat in op enkele vragen van de gekozen leden:

- De huidige situatie aangaande nieuwe oeververbindingen in Rotterdam wordt toegelicht.
- De arbitrage inzake bouwnummer 1039 is nog niet beëindigd.
- Getracht zal worden de spaarbankboekjes van de medewerkers die deelnemen aan de winstdelingsspaarregeling op de dag van uitbetaling van de winstdeling beschikbaar te doen zijn.

Tenslotte krijgt één van de gekozen leden het woord.

Hij zegt te hopen dat in de toekomst de organisatie van werkgevers en werknemers via de weg van constructief overleg tot overeenstemming mogen komen.

Hierna sluit de voorzitter de vergadering om 16.15 uur.

De volgende vergadering zal worden gehouden op 3 juli 1973.



Inpakken ...



... en wegwezen.

Jeugdreis naar Londen

Ook dit jaar maakte een aantal jongeren van ons bedrijf in het kader van de jeugdvakantiedagen een buitenlandse reis. Het reisdoel was ditmaal Engeland, met name de wereldstad Londen.

Het zijn voor de deelnemers onvergetelijke dagen geworden, wat ook wel blijkt uit het verslag, dat mevr. Sahulata van de reis maakte. Een verslag, dat wij hierbij onverkort plaatsen.

WOENSDAG 30 MEI 1973

Eindelijk was het dan zover. We gingen naar Londen! Nadat we allemaal een rood-wit-blauwe label aan onze koffers hadden bevestigd, vertrokken we om \pm 9.00 uur met de bus.

Mooi weer hadden we niet besteld want het regende.

We reden eerst naar België, want in Oostende moesten we op de boot. Daar we nogal vroeg waren zijn we via Brugge gereden.

Brugge is een oud stadje, beroemd om zijn kant en prachtige gebouwen o.a. de Belfort.

We konden daar een half uurtje rond-

kijken, maar de meesten zijn iets gaan drinken, want het goot!

Van Brugge gingen we door naar Oostende, waar we aan boord gingen en om \pm 3.00 uur vertrokken we naar Dover in Engeland.

Het waaide behoorlijk en het was koud, maar daar waren we niet bang van, want de meesten gingen buiten zitten.

Na een uurtje varen werd het zonnig en dat is het de verdere reis gebleven. Niemand is zeeziek geworden.

Toen de Engelse kust in zicht kwam zagen we de krijtrotsen. Ook Dover ligt op de krijtrotsen.

We gingen van boord en langs de douane. Eén van de jongens had een

toeristenkaart en daar waren ze in Engeland, dat nog maar kort lid is van de E.E.G., nog niet aan gewend. Ze dachten waarschijnlijk dat hij stiekem het land wilde binnenkomen. Dat misverstand was echter vlug uit de weg geruimd.

Buiten het station stond al een bus + chauffeur te wachten. Het was erg vreemd toen we in de bus zaten en de chauffeur links ging rijden en er klonken dan ook allerlei kreten zoals: „Chauffeur, chauffeur, doe niet zo gevaarlijk” en „ik wil eruit”. Gelukkig verstond de goeie man het niet.

De rit van Dover naar Londen (\pm 2 uur) was erg mooi. Heuvelachtig landschap met kleine dorpjes in de dalen, veel fruitbomen en schapen.

In Londen aangekomen reden we over Trafalgar Square en Picadilly Circus naar het westen van de stad.

Daar in de Sutherland Avenue stond ons hotel „Vienna”. Het hotel bestond uit 4 woonhuizen, die met elkaar in verbinding stonden. De kamers waren wel groot maar het was er niet zo schoon en ook waren er niet veel W.C.'s.

Verschillende jongens hebben nog naar de voetbalwedstrijd Ajax-Juventus gekeken. Ze hadden in het hotel kleuren-T.V.

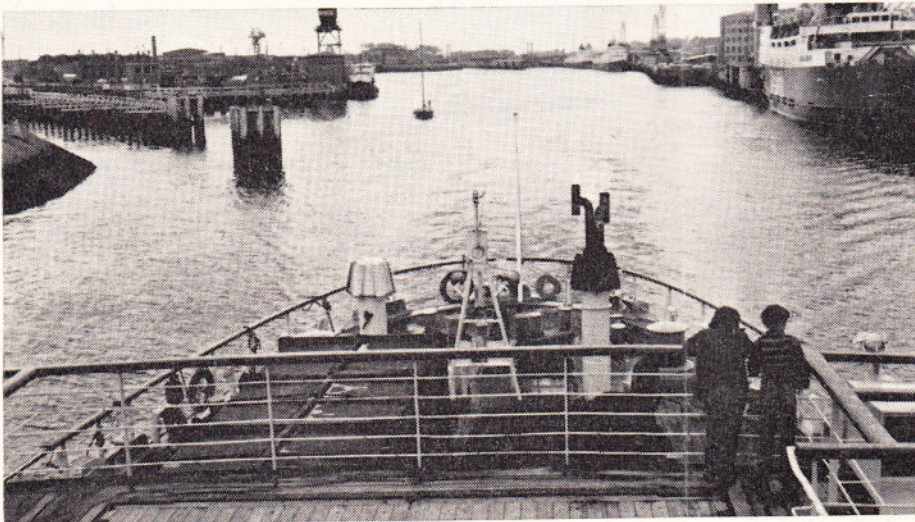
Inmiddels was het eten opgediend. Speciaal voor ons, want tot 8 uur kon je dineren en het was al half 10.

Het eten was er goed en we kregen soep vooraf, kip en vruchten toe.

Na het eten was het zo laat dat de meesten naar bed gingen.

DONDERDAG 31 MEI 1973
= HEMELVAARTSDAG

's Morgens van 8-9 uur konden we ontbijten en dat ontbijt was echt En-



Vertrek uit Oostende (foto Cor de Geus).

gels: cornflakes, spek met een spiegel-ei, brood en thee of koffie.

Om 9.00 uur vertrokken we met de bus naar het centrum van Londen voor een bezoek aan de „Tower of London”.

We kwamen daar erg laat aan, want het verkeer is er verschrikkelijk druk.

De Tower van Londen is een oude vesting, waar belangrijke personen gevangen hebben gezeten en vaak gedood zijn in de Bloody Tower (zoiets als onze Gevangenpoort in Den Haag).

Ook kon je daar de prachtige kroonjuwelen van Engeland gaan bekijken.

Na het bezichtigen van de Tower zijn we gaan eten in de „Chicken Inn” waar we, de naam zegt het al, natuurlijk kip aten.

's Middags zijn we de Westminster Abbey gaan bezichtigen, een prachtige kerk waar de koningen van Engeland gekroond worden en waar prinses Anne in november a.s. waarschijnlijk zal trouwen. Ook de Big Ben en The Houses of Parliament hebben we gezien.



Eef Reedijk in bewondering voor de wassen Cassius Clay, maar in aanbidding voor

Die middag zijn we ook naar het beroemde wassenbeeldenmuseum van Madame Tussaud geweest. Het was interessant en erg leuk. We hebben hier een paar uur rondgezworven door alle zalen, want er was ontzettend veel te zien. Beroemde en beruchte personen. Ook Johan Cruyff, dhr. Luns, Hendrik VIII met al zijn vrouwen, sportfiguren, staatslieden (Kennedy). Ook was er een griezelkelder, waar achter tralies allerlei beruchte moordenaars en beulen zaten. Afgehakte hoofden op zwaarden gestoken uit de Franse revolutie.

Van al dat lopen word je ontzettend moe, zo ook de leermeesters Bode en Marinelli. Ze zakten uitgeput op een bank neer in een grote zaal met beroemde wassenbeelden. Ze waren te moe om te praten en zaten doodstil. Een paar dames bleven vol bewondering voor de heren staan en namen een foto van hen. Eén van de dames kwam wat dichterbij om te kijken hoe deze beroemdheden wel zouden heten, maar toen ze vlakbij

was, bewoog één van hen zijn arm, tot grote schrik van de dame die wegrende.

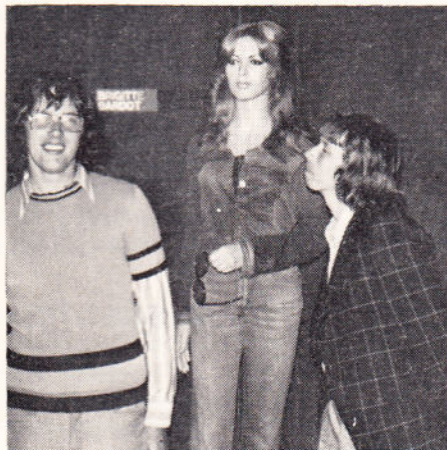
Ook konden we in hetzelfde gebouw een bezoek brengen aan het Planetarium, waar je een reis door de ruimte kon maken van de Noordpool tot de Zuidpool.

Inmiddels was het half zeven geworden, dus tijd om naar het hotel te gaan om te eten.

VRIJDAG 1 JUNI 1973

Na het ontbijt vertrokken we naar „Lloyd's Register of Shipping” een scheepsclassificatiebedrijf. Niet alleen schepen worden onder hun toezicht gebouwd en geregistreerd, ook voert men Technische Keuringen voor de Industrie uit.

We werden rondgeleid door het gebouw en kregen een uiteenzetting van het werk van Lloyd's door de heer Jonker van het kantoor in Rotterdam. Met behulp van dia's werd alles toegelicht.



Brigitte Bardot (foto Hans Bruinsma).

Later kregen we nog een filmpje over Londen te zien. Na de koffie vertrokken we naar Windsor. Windsor ligt ten zuiden van Londen.

Het was inmiddels prachtig weer geworden.

In het Windsor Hotel hebben we de lunch gebruikt en daarna konden we Windsor Castle bezoeken en winkelen.

Windsor Castle is de zomerresidentie van het Engelse Koningshuis en is gebouwd in de 12e eeuw. Een mooi kasteel met schilderijen van o.a. Rembrandt en Rubens.

We zouden ook het paleis Hampton Court nog gaan bekijken maar toen we daar aankwamen was het al gesloten voor het publiek. We zijn toen patat met een hamburger bij „Wimpy” in Kingston wezen eten.

Piet Bons vierde zijn verjaardag in Londen. Hier luistert hij in het hotel naar een zanghulde van zijn makkers (foto Cor de Geus).

Om half negen gingen we naar een jeugdsoos, waar je kon dansen, trampoline-springen en tafeltennissen. Bier kon je er niet kopen, alleen Cola.

Om 11.00 uur was het afgelopen en gingen we weer terug met de bus naar Londen.

Daar reden we dan om half 2 met een bus vol zingende jongelui door Londen. Tot er één het Wilhelmus inzette en ze met z'n allen staande in de bus het Wilhelmus zongen met daarachter „En dat we toffe jongens zijn”.

Dat kwam allemaal natuurlijk van de Cola!

ZATERDAG 2 JUNI 1973

Om 7.30 uur ons laatste ontbijt in Hotel „Vienna”.

We moesten vroeg uit de veren want 8.30 uur vertrokken we naar het Liverpool-Station, waar we de trein moesten nemen naar Harwich.

Van 9.30 uur ± 11.30 uur zaten we in de trein.

In Harwich gingen we aan boord van de „St George”, een mooiere, grotere boot dan op de heenreis.

Er was van alles aan boord: een cafetaria, waar je lekker kon eten en koffiedrinken; een bar; winkels waar je sigaretten en drank, parfum en souvenirs kon kopen. Je moest alleen voor drank en sigaretten in de rij staan.

Op het zonnedeck kon je heerlijk in de zon zitten, want het was warm weer.

Het was een lange reis — 6 uur varen — maar het was erg leuk. Om 6.15 uur kwamen we in Hoek van Holland aan en daar stond al een bus op ons te wachten.

Verschillende jongens werden afgehaald door familieleden.

Om half acht kwamen we bij de kantine van Boele aan en van daaruit vertrok iedereen naar huis.

We hadden veel gezien, mooi weer gehad en konden terugzien op een fijne reis!



Hoe onderzoeken we de laskwaliteit?

We hebben in een vroegere uitgave van Boele-Nieuws — om precies te zijn: de uitgave van april 1972 — uw aandacht gevraagd voor het elektrisch lassen. In dat artikel vertelden we zo eenvoudig mogelijk het principe van het elektrisch lassen.

We zagen, hoe de lastechniek zich ontwikkelde van een schuchter pogen tot een gevestigde wetenschap met vele mogelijkheden. De toepassing van de elektrische vonk als krachtbron voor de versmelting van materialen verdrong o.a. de klinkhamer en veranderde het beeld van de scheepsbouw.

De elektrode kwam, zag en overwon.

Met de voortschrijding van de lastechniek werden de eisen, die o.a. de verschillende classificatiebureaux aan de kwaliteit van de lassen stelden steeds hoger.

Hoe kan men beoordelen of de kwaliteit van de las goed is? Met het blote oog is alleen de buitenzijde te beoordelen, maar dat is niet voldoende. Want inwendig kunnen gebreken voorkomen, zoals gasholten, slakinsluitingen, onvoldoende doorlassing enz.

Om de kwaliteit van de las te kunnen beoordelen staan ons verschillende methoden van lasonderzoek ten dienste. Ze zijn in twee hoofdvormen te onderscheiden t.w.

destruktieve methoden

niet-destruktieve methoden.



J. Haasdijk, assistent bij lasdeskundige M. Kazen, in actie met het ultrasoonapparaat

Destrukatie betekent vernietiging. Bij destruktieve methoden moet iets kapot gemaakt worden. Een gedeelte van het materiaal wordt door middel van breken, trekken of buigen onderzocht.

't Is duidelijk, dat deze methoden zeer kostbaar zijn, want men moet altijd een proefplaat- of las maken, die kapot gemaakt moet worden. Men is dan ook andere methoden gaan ontwikkelen, die eenvoudiger, sneller en derhalve ook goedkoper zijn. Ze vallen in het hokje niet-destruktieve methoden.

De niet-destruktieve methoden, die allen op ons bedrijf toegepast worden, zijn

1. penetratie
1. magnoflux
3. ultrasoon onderzoek
4. röntgen en aanverwante stralingsbronnen.

De methoden 1 t/m 3 worden op ons bedrijf door eigen personeel toegepast. Het röntgenonderzoek moet door een daartoe bevoegde instantie gedaan worden (bij ons hoofdzakelijk de Röntgen Technische Dienst).

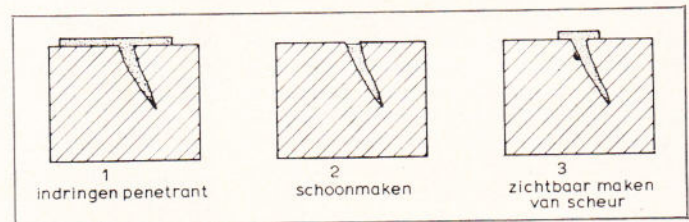
We begrijpen, dat we nu erg „moeilijk aan het doen” zijn met al deze geleerde praat, maar 't valt wel mee als we het stuk voor stuk gaan bekijken.

PENETRATIE

Persoonlijk leerden we het woord penetratie voor het eerst kennen in de tweede wereldoorlog. Als de Duitsers in 1944 mededeelden, dat zij een bepaald gebied gepenetreerd hadden, dan bedoelden ze daarmee te zeggen (of te liegen, want daar kwam het in dat jaar meestal op neer) dat hun troepen vijandelijk gebied waren binnengedrongen. Penetren is dus binnendringen.

Penetratie als onderzoekmethode kan alleen worden aangewend om oppervlakte fouten op te sporen, die met het blote oog niet of nauwelijks waarneembaar zijn. De „onzichtbare” fouten worden er mee aangetoond, niet de diepte van de fouten. Het gaat zo:

het te onderzoeken oppervlak wordt goed schoongemaakt en daarna bespoten met een rode vloeistof, penetrant genaamd, en laat dat \pm een kwartier intrekken. De overtollige penetrant wordt weggeveegd en wacht tot de oppervlakte goed droog is. Vervolgens bespuit men het oppervlak met een witte ontwikkelaar en zie daar . . . de eventueel aanwezige scheurtjes tekenen zich duidelijk in rood af, doordat de ontwikkelaar de rode penetrant naar buiten trekt.



MAGNOFLUX

Magnoflux is de naam van het apparaat, waarmee men oppervlakte fouten opspoorde door middel van magnetisme. Let wel: oppervlakte fouten. Geen dieptefouten, dat komt straks.

De werking is als volgt:

Via twee polen van het magnoflux apparaat wordt langs elektrische weg een magnetisch veld opgewekt op die plaats van het materiaal, dat we willen onderzoeken. Het materiaal wordt daarna begoten met olie, waarin zich ijzervijlsel bevindt. Het ijzervijlsel wordt door de magnetische Noord- en Zuidpool samengetrokken op die plaatsen, waar zich scheurtjes bevinden, die zich daardoor duidelijk als een zwarting aftekenen.

Dit onderzoek is doeltreffender dan het penetrant-onderzoek, omdat men de scheurtjes tot ± 3 mm diepte kan beoordelen. Dat is niet veel, maar 't is meer dan niets.

Een voor de lastechniek uitermate belangrijke onderzoeksmethode is door middel van

RÖNTGEN EN AANVERWANTE STRALINGSBRON

Röntgenonderzoek met medische toepassing kennen we allemaal. Het berust op het principe, dat stralen, door het lichaam gezonden, fotografisch vastleggen wat zij op hun weg door het lichaam tegenkomen. Stevige plekken, waar zij moeilijk of niet doorheen kunnen, tekenen zich op de foto als lichte plekken af.

Röntgenstralen door een las gezonden, vinden weinig weerstand van gasblaasjes, slakinsluitingen en zo. Op de foto zijn die ongerechtigheden duidelijk als donkere vlekjes waarneembaar.

Röntgenstraling wordt toegepast bij dikten tot ongeveer 70 mm. Bij materiaaldikte van 70 - 150 mm worden gammastralen toegepast, die uitgezonden worden door een radioactieve stralingsbron. De beeldkwaliteit van de opnamen is echter niet optimaal, zodat de laatste jaren meer en meer overgegaan wordt tot

ULTRASOON ONDERZOEK

Dit onderzoek berust op het geluid. Maar het geluid, dat hierbij toegepast wordt, is voor het menselijk oor onhoorbaar. (hoog frequent geluid).

Bij het ultrasoon onderzoek worden deze geluidstrillingen door het materiaal gezonden. De tijd tussen zenden en terugontvangen kan op een schermbeeld zichtbaar gemaakt worden. Plaats, grootte en vaak ook de aard van de afwijkingen worden zo zichtbaar gemaakt, daar het geluid bij een fout eerder terugkomt.

Deze vernuftige methode is bij uitstek geschikt voor onderzoek van plaatdikten vanaf 8 mm en ook bij grote laslengten. De mogelijkheid bestaat namelijk om het ultrasoon te automatiseren. De Duitse spoorwegen b.v. onderzoeken hun rails geheel automatisch met een snelheid van ± 60 km per uur.

Het nadeel van het ultrasoon-onderzoek is, dat men moet vertrouwen op één man en dat is de man, die het ultrasoon apparaat gebruikt. Een voordeel is echter weer, dat het ultrasoon-onderzoek nog meerdere diensten kan bewijzen. Men kan er namelijk ook plaatdikten mee meten en dubbelingen opsporen.



Zon liet verstek gaan bij jaarlijkse Boele-reis

Nog nooit in de nu 28-jarige geschiedenis van Boele's reisvereniging heeft het weer een bepalende invloed gehad op de sfeer tijdens de reizen. Zeker, zon vinden de reizigers beter, maar blijft 'ie weg — zoals op vrijdag 1 juni 1973, welnu, dan kijken de deelnemers elkaar eens aan met de onuitgesproken gedachte van „we zullen er toch weer wat van maken” en zo rijden ze weg.

Het einddoel was Apeldoorn. Dit schone dorp (jaja, Apeldoorn is een dorp zo U dat niet wist) werd bereikt na een vlak traject naar Utrecht (na Utrecht begint voor ons West-Nederlanders de reis eigenlijk pas) — via koffie met gebak in „Groot Kievitsdal” te Baarn en via een prachtige rit, die langs Nijkerk en Barneveld voerde.

De broodmaaltijd werd geserveerd in de bekende „Koningin Julianatoren”. Daarna eigen vrijetijdsbesteding tot 4 uur. Hoogtepunt werd de volgende route, die eens te meer de aandacht vestigde op het onmiskenbare feit, dat Nederland toch eigenlijk zo'n mooi landje is. De bosrijke Zuid-Veluwe kreeg een extra accent door de vele bloeiende rododendrons, die, in plaats van de zon, glans gaven aan de reis naar Rhenen.

Want dat was de plaats, die uitverkoren was om lege reizigers te vullen met uitstekend toe bereide spijzen en wel in restaurant „De Koningstafel”. De heer en mevrouw Klomp hadden zich inmiddels bij het gezelschap gevoegd. Na de maaltijd werden woorden van dank, waardering en aanmoediging gesproken door resp. voorzitter, de heer A. v. d. Staay en directeur, de heer G. J. Klomp.

De terugreis verliep niet geheel vlekkeloos, want bus 5, bemand door o.a. ex-verbandmeester K. v. d. Linden, kreeg pech aan de verlichting. Klaas spoedde zich met zijn onafscheidelijke verbandtas naar voren, maar het bleek, dat het mankement niet met Rijsoordse verbandwatten te verhelpen was. De chauffeur klaarde de zaak en hij bracht zijn lading, tegelijk met de andere bussen, veilig naar Bolnes.

Voetbalkompetities

Voetbalslagen en standen Zomeravond Kompetitie:

Uitslagen

Boele 3 — Gusto	0—4
Boele 4 — Bakker	0—1
Boele 1 — Contact-Nikron 1	4—1
Boele 2 — Gem. Personeel 1	3—2
Boele 2 — v/d Wetering	1—1 (gest.)
Boele 3 — de Veer	1—2
Boele 4 — Contact-Nikron 2	0—0
Boele 3 — Nugteren	0—5
Boele 4 — Gem. Personeel 2	0—3
Boele 1 — v. Dam 1	2—1
Boele 2 — Koutstaal	0—2
Boele 1 — Posl.	1—1
Boele 2 — Gr. e/v. Vliet	0—4
Boele 3 — v. Vliet	0—4

Standen t/m 16-6-73

Afd. A		Afd. B	
Boele 1	7—13	Koutstaal	8—13
Pols	10—13	P.T.T.	7—10
v. Splunder	10—11	Boele 2	5—6
Onderwijzers	11—10	Matab Smit	8—6
Schram	9—9	Gr. e/v. Vliet	8—5
Contact-Nikron 1	10—9	Gem. Pers. 1	8—4
v. Dam 1	10—7		
Verolme	11—6		
Afd. C		Afd. D	
Gusto (kamp)	8—15	Bakker	8—11
Ridderhof	9—12	Gem. Pers. 2	9—11
de Veer	9—10	Everts	9—8
v. Vliet	9—8	Contact-	

Nugteren	9—4	Nikron 2	8—7
Boele 3	8—3	v. Dam 2	6—5
		Boele 4	6—4

Onderlinge Kompetitie

Uitslagen:

Combinatie	— Koperslagerij	0—0
Mach. Fabriek	— Scheepsbouw	2—2
Scheepsbouw	— Combinatie	2—1
Administratie	— Mach. Fabriek	2—1

Standen t/m 16-6-73

Scheepsbouw	3—5
Administratie	3—4
Mach. Fabriek	3—3
Koperslagerij	2—1
Combinatie	3—1

Vriendschappelijke wedstrijden:

Assistenten — Bazen	2—3
---------------------	-----

Personalia

IN DIENST GETREDEN ZIJN:

21-5 P. Aupperlee	lasser
L. v. Berkum	koperslager
W. A. Visser	transporteur
E. F. Mercelina	elec. lasser
H. J. Beringer	hellingschipper
28-5 P. H. Slobbe	adm. med. exped.
R. Hageman	elec. lasser
J. Siebert	elec. lasser

IN MEMORIAM

Op 19 mei 1973 overleed op 63-jarige leeftijd de heer

BASTIAAN PLUIMERT

die vanaf 21-5-1958 in dienst was van ons bedrijf als beheerder pijpenmagazijn.

De heer Plumert heeft zijn werkzaamheden immer met grote ijver en inzet verricht. Sinds 15-5-1971 heeft de heer Plumert zijn werkzaamheden wegens ziekte helaas niet kunnen uitoefenen.

Op 20 mei 1973 overleed op 72-jarige leeftijd de heer

GERIT PIETER AANEN

die vanaf 30-4-1917 tot aan zijn pensionering op 1-1-1966 bij de firma Pot in dienst is geweest als transporteur/schoonmaker.

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

Op 12 juni 1973 overleed op 56-jarige leeftijd de heer

JAN BONTES

De heer Bontes was vanaf 15-3-1965 in onze dienst als bankwerkersbaas. Wij gedenken hem als een medewerker die door zijn vriendelijke en sympathieke omgang met collega's en andere medewerkers op ons bedrijf de vriendschap genoot bij velen. Hij heeft zijn functie met grote toewijding en vakmanschap uitgeoefend.

Wij wensen hun familieleden de kracht om dit verlies te kunnen dragen.

P. Kwak	ijzerwerker
1-6 A. Toonen	typiste
J. L. Quiros Baños	ijzerwerker
A. Cumbre Garcia	ijzerwerker
P. Lopez Garcia	ijzerwerker
M. Rodriguez	
Bravo	ijzerwerker
M. Exposito	
Moreno	ijzerwerker
J. L. Quiros Baños	ijzerwerker
4-6 P. H. Hubregtse	kraanmachinist
H. N. Smit	koperslager
P. J. Brand	prakt. werkt.bouw
12-6 J. O. Geene	bankwerker
H. F. A. Buijs	transporteur
J. W. Roobol	prakt. scheepsb.
D. J. W. Noorlag	prakt. elekt.techn.
18-6 A. G. T. Lemkes	prakt. scheepsb.
J. C. Bijl	transporteur

DE DIENST VERLATEN HEBBEN:

18-5 J. P. Hartmans	transporteur
D. Ruano	
Rodriguez	transporteur
22-5 A. W. Hennekes	lasser
30-5 H. Plum	torenkraandrijver
31-5 A. de Graaf	ijzerw./sectieb.
P. van Vliet	rep.bankwerker
S. Bol	metaalbewerker
J. Visser	bankwerker
J. Kwint	hellingschipper
3-6 I. Iglesias	
Fernandez	lasser
M. Santomé	
Fernandez	ketelmaker
13-6 J. E. Gomez	
Moreno	koperslager
14-6 F. V. Garcia	
Loreda	elec. lasser
15-6 J. M. Pita Rios	handbrander
R. Diaz Martin	elec. lasser
J. Ruiz Torrejon	hakker
D. P. de Jong	binnen bankw.

DE DIENST VERLATEN HEBBEN MET VERVROEGD PENSIOEN:

1-6 S. Heiden	voorman
	ketelmakers

GEPENSIONEERD:

7-6 R. de Kreij	elec. lasser
8-6 K. K. v. d. Linden	verbandmeester

GEBOREN:

10-5 Geertruida Cornelia Johanna,	dochter van de hr. en mevr. Hoogee-van den Heuvel.
15-5 Anna Maria,	dochter van de hr. en mevr. Fernandez Fernandez-Soriano-Jimenez.

15-5 Luis, zoon van de hr. en mevr. Riobo Lopez-Mayo Vazquez.
16-5 Danny, zoon van de hr. en mevr. v. d. Mooren-Klein.
16-5 Teresa, dochter van de hr. en mevr. Martinez Tosso-Oostenrijk.
26-5 Bianca Monique, dochter van de hr. en mevr. Groenendijk-Kamp.
10-6 Sanne Helena, dochter van de hr. en mevr. Nijenhuis-van Bronswijk.
12-6 José Luis, zoon van de hr. en mevr. Morera Rodriguez-Muñoz Pacheco.
14-6 Pascal, zoon van de hr. en mevr. Visscher-Meyboom.
15-6 Martin, zoon van de hr. en mevr. Van Verseveldt-de Vries.
20-6 Sander, zoon van de hr. en mevr. Kuling-Moed.

GEHUWD:

10-5 De heer A. Kuling met mej. N. Mos-terd.
25-5 De heer G. R. v. Doornum met mej. J. Hoogenraad.
25-5 De heer J. de Koning met mej. J. van Loij.
25-5 De heer D. Ketting met mej. W. van Leeuwen.
30-5 De heer B. Luijke met mej. A. Stokla.
19-6 Mej. G. J. Schop met de heer N. van Wingerden.

BENOEMINGEN:

18-6 J. van Wijnen	voorman
	ijzerwerkers

D. v. d. Wetering:

IN DIENST GETREDEN:

4-6 K. W. Richardson	ijzerwerker
----------------------	-------------

UIT DIENST GETREDEN:

24-5 A. Targaat	lasser
-----------------	--------

GEPENSIONEERD:

7-6 C. Mahn	corveeër
-------------	----------

GEBOREN:

28-4 Ricarda, zoon van de hr. en mevr. v. d. Vlies-Ridderhof.



VERJAARDAGEN KONINKLIJK HUIS

H.K.H. Prinses Irene.
5 augustus.

