

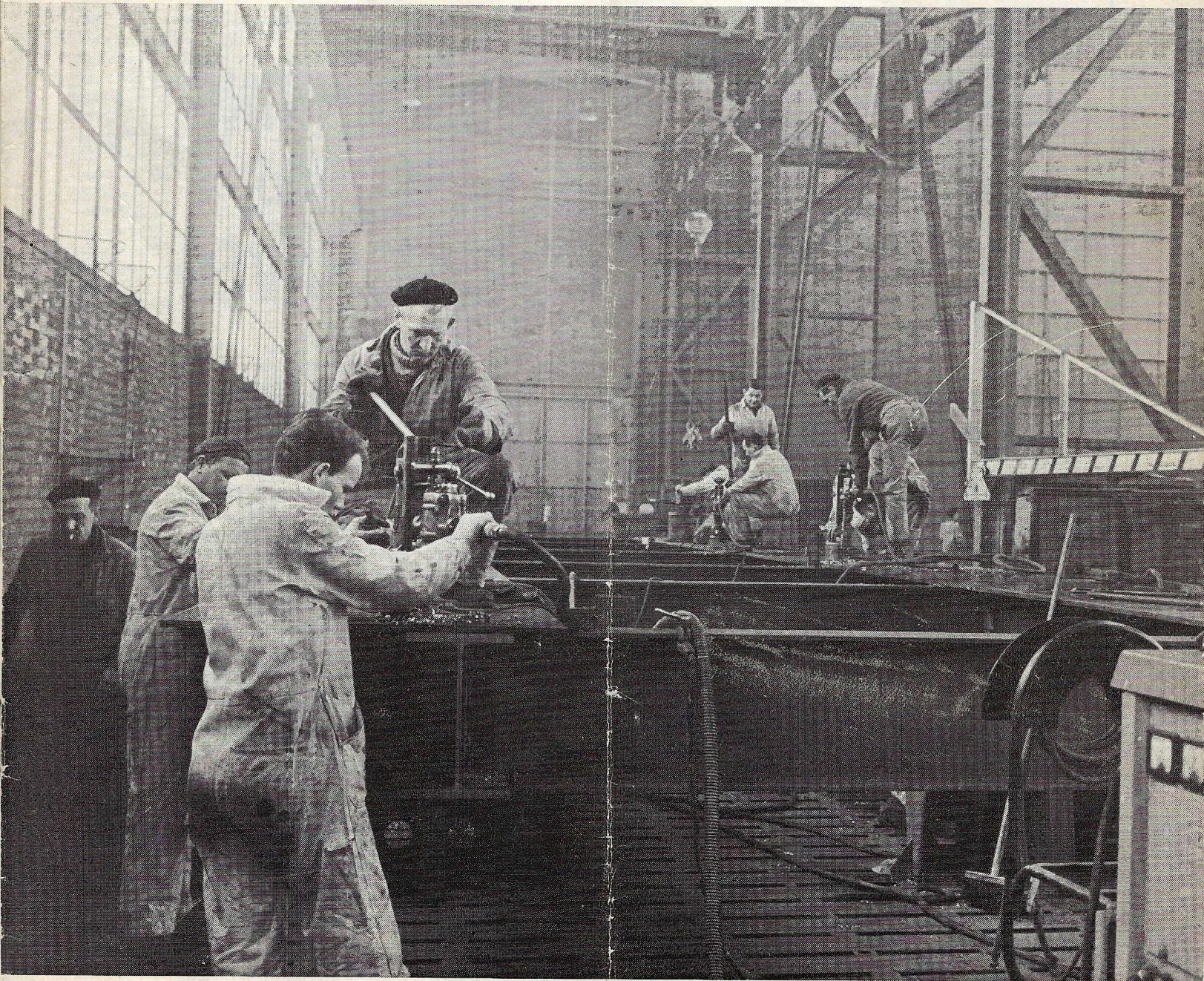
VERSCIJNT MAANDELIJKS

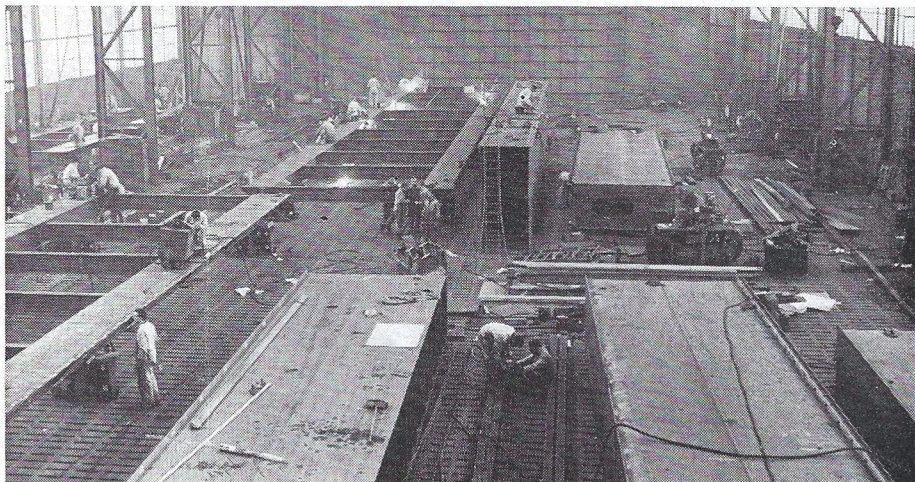
# Boele-nieuws

PERSONEELSBLAD VAN  
BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK N.V.



MAART 1968 No. 111





„Constructieve” arbeid in de lasloods

## Boele-nieuws

Uitgave ten dienste van het personeel van

**Boele's Scheepswerven  
en Machinefabriek N.V. —  
Bolnes**

tel. Rotterdam 010—134862  
tel. Ridderkerk 01896— 3422

### REDACTIECOMMISSIE (alf.):

L. Ardon  
G. de Jong  
E. H. Koch

### EINDREDACTEUR:

J. G. v. Beek — telefoon toestel 290.  
Datum van kopij-inlevering: 15e van elke maand.

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

De volgende uitgave verschijnt in de eerste week van april.

### BIJ DE VOORPLAAT:

Duizenden gaten werd geboord voor CO 8575.

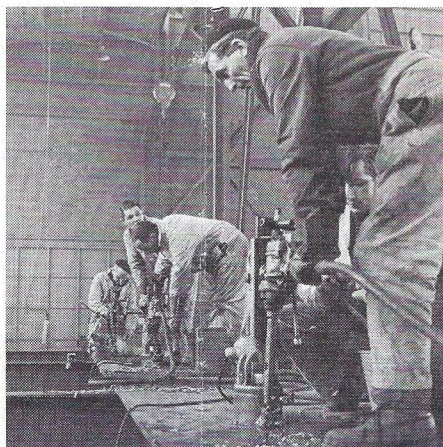
Druk: Benedictus - N.R.C. - Rotterdam

# HOOGSPANNING IN LASLOODS EN WAALHAVEN

*Zo begon het. Zaterdagavond een telefoontje van een Amerikaan: „Wilt u morgenochtend om halftien in het Parkhotel zijn? We hebben iets te maken.” Zondagmorgen om halftien zaten we netjes opgepoetst te wachten op de dingen die zouden komen. Het waren in eerste instantie veel mensen die kwamen, want weldra bleek, dat er meerdere werven voor dat „iets te maken” prijs op moesten geven.*

Het bleek, dat er op de Noorse bulkcarrier „Ocean Master” drie grote kraanfundaties gemaakt moesten worden. Op die fundaties had men gepland drie landkranen te plaatsen, twee stuks met een eigen gewicht van 150 ton en één met een eigen gewicht van 60 ton. Om twaalf uur vertrokken we met de gegevens en de mededeling, dat de prijs „gisteren” ingediend zou moeten worden. Dat vonden we allemaal te kort en zo

Links op de voorgrond A. Meyer, rechts de Spanjaarden D. R. Vazquez Oubiña en T. Reijes Roman (r.)



werd besloten om maandagavond prijs in te dienen op dezelfde plaats.

Zondagmiddag en maandag is er geconstrueerd en gerekend en de prijs werd ingediend. Resultaat: opdracht op dinsdagmorgen, 6 februari.

Maandagmorgen, 12 februari, dus slechts enkele dagen na opdracht moesten de fundaties gereed zijn, om te zorgen, dat

---

Herenigd in de lasloods. P. Kooijman begroette in alle drukte zijn vroegere maat T. Bouman, waarmee hij veertig jaar geleden samengewerkt had. Bouman werkte 40 jaar geleden aanvankelijk bij Boele, daarna bij Pot.

---



het schip woensdagavond zou kunnen varen, compleet met de kranen op de fundaties. Mensen, wat was die tijd kort en wat is er aan dit karwei „getrokken”. Er is in de lasloods en aan boord iets groots verricht door nauwe samenwerking en inspanning van alle betrokkenen. De foto's zullen u hiervan een beeld geven. De drie fundaties werden in de lasloods in drie dagen in elkaar gezet. Er moesten duizenden gaten voor geboord worden en het is duidelijk, dat deze drie dagen een wirwar van werkende mensen te zien gaven.

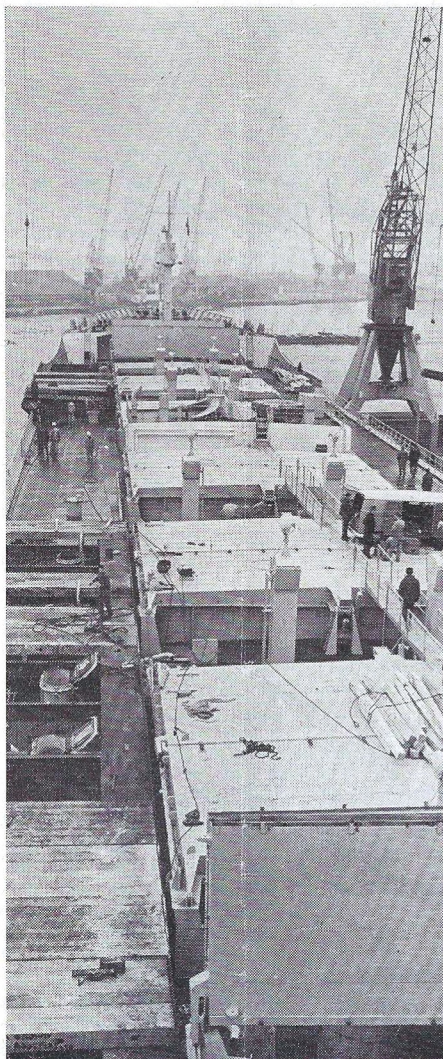
Na drie „Boele-dagen” aan boord bood de „Ocean Master”, die in de Waalhaven bij Thomsen's Havenbedrijf lag, een heel andere aanblik. Een groot gedeelte van het dek aan bakboord was aan het gezicht onttrokken door de constructies met houten luiken, die door onze scheepmakers werden ingekort, pasgemaakt en vastgezet.

Waarom deze fundaties met kranen? Brown & Root, waarvoor wij de grote jackets en deksecties hebben gemaakt, moet voor een groot olie-object enorm veel materiaal, waaronder de door ons gemaakte constructies naar Afrika; Cabinda transporteren. Onder die materialen zijn grote olieleidingen die in Great Yarmouth in Engeland voorzien zijn van een dikke asfaltlaag en per pijp een gewicht hebben van 17½ ton. Deze pijpen, 1300 stuks in totaal, moeten in Great Yarmouth op de rede geladen worden en in Afrika op de rede gelost. Op beide plaatsen is geen hijscapaciteit (ook geen drijvende bokken) aanwezig om deze pijpen te laden en te lossen.

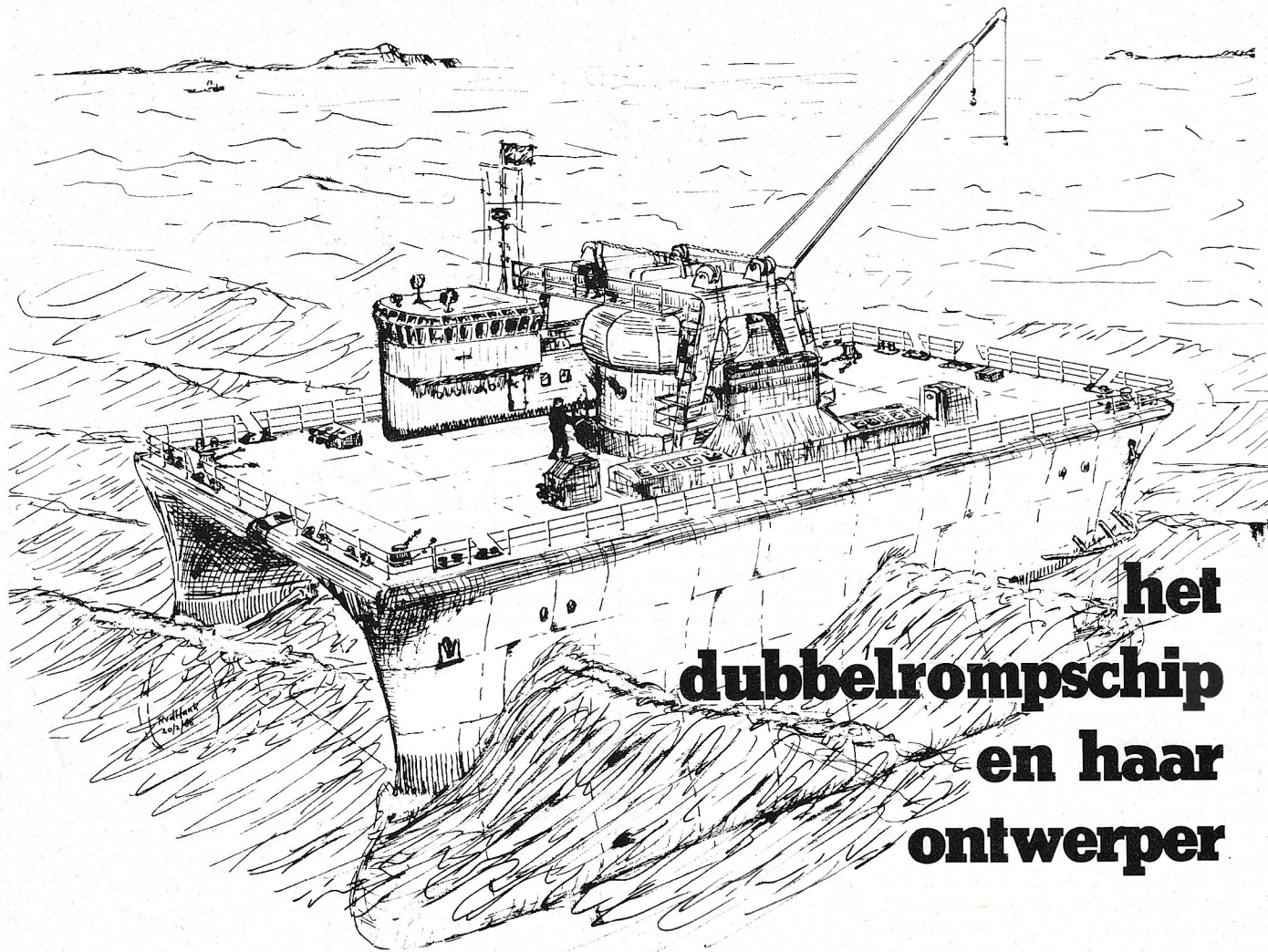
Vandaar het idee om op de door Brown & Root gehuurde „Ocean Master” voor

deze ene lange trip drie stuks landkranen te plaatsen. Zij zullen in Great Yarmouth de pijpen in de ruimen leggen en ze in Afrika weer op bakken laden. Rest ons nog te zeggen, dat de opdrachtgevers zeer tevreden waren over het door ons geleverde werk.

Twee dagen na het karwei werden foto's naar de opdrachtgever verzonden. Onze bedrijfsleider schreef er een briefje bij, dat als volgt eindigde: „... we danken u voor de opdracht en spreken de hoop uit, dat u ons bij een volgend karwei enkele minuten meer tijd zult gunnen”.



De tweede dag aan boord... en de derde.



## het dubbelrompschip — en haar ontwerper

Deze tekening van de heer R. v. d. Haak geeft een goed idee van het dubbelrompschip.

't Wordt een heel bijzonder vaartuig, bouwno. 1033.

't Lijkt wel, of ons bedrijf een geheimzinnige aantrekkingskracht heeft voor objecten die qua vorm of doel sterk afwijken van normale opdrachten.

We bouwden de grootste bok van Europa (de Ir. J. G. Snip), we zijn bezig met de bouw van de grootste cutterzuiger van Europa. We bouwden een uitzonderlijke kraanpontoon (Cormorant) en we breiden halve of kwart-schepen aan elkaar.

We bouwden een winkelschip en een droogdok. We maakten caissons . . .

De meest uiteenlopende opdrachten hebben we uitgevoerd en nu is er dan de wel zeer bijzondere opdracht bijgekomen om een dubbelrompschip te bouwen voor de Ned. Mij. voor werken Buitengaats te Den Haag.

We zullen in dit artikel met elkaar eens gaan bekijken wat een dubbelrompschip is, want we nemen aan, dat de meesten van ons geen idee hebben, wat we eigenlijk moeten gaan bouwen. Begrijpelijk, want dit vaartuig wordt uniek.

Het heeft geen voorganger, althans niet in deze vorm.

Het lijkt ons het beste, dat we u rechtstreeks meenemen naar Den Haag, nabij Houtrust, Leeuweriklaan 10.

Hier woont namelijk de ontwerper van het vaartuig, ir. J. J. Stenger. Hij is de man aan wie het verzoek werd gericht om zijn gedachten eens te laten gaan over het probleem of een boorplatform zelfvarend gemaakt kon worden, zodat het op eigen kracht van boorplaats kan veranderen. „Jij weet er wel iets voor uit te dromen”, werd tegen hem gezegd. Waarom moest juist ir. Stenger er iets voor „uitdromen”?

Wel, omdat men dat aan iemand toe wilde vertrouwen die zijn sporen verdiend heeft zowel in de constructie en behandeling van schepen als in de problematiek van de oliewinning.

Een veelzijdig technicus dus, die tevens

over de nodige verbeeldingskracht moet beschikken om nieuwe ideeën niet alleen te lanceren, maar ze ook tot praktische uitvoerbaarheid om te buigen. Zijn levensloop „rijpte” hem als het ware tot dit soort werk.

Na de H.B.S. (eindexamen op 16-jarige leeftijd!) één jaar cursus Kweekschool Zeevaart. Een jaar gevaren als leerling. In 1933 de ingenieurstitel Scheepsbouw behaald te Delft. Enkele malen de wereld rondgevaren als machinist op een Engelse tanker. Als constructeur-ontwerper, in dienst van de Ned. Ver. Scheepsbouw bureaux (gezamenlijke tekenkamers voor marinewerk), had hij de constructie van H.M.S. „Tromp” en „Heemskerk”, alsmede van Poolse onderzeeboten. Al voor de oorlog werkzaam als jong ingenieur bij Anglo Saxon Petroleum Co. Ltd. te Londen, waar de „olie-ervaringen” werden opgedaan.

Eind 1945 in dienst van de Marine, waar hij tot taak kreeg om de vernieuwing van de gehele vloot van het Loodswezen

en de Hydrografie te verwezenlijken. Als zodanig had hij ook het ontwerpen van en het toezicht op de bouw van de ons welbekende loodsboten, die o.a. bij ons en bij Pot gebouwd werden. Daarop volgden de verbouwing en modernisering van de „Karel Doorman”, waaruit weer voortvloeiende supervisie op de verbouwing van een Braziliaans vliegtuigmoederschip, wat hem losmaakte van zijn dienststaat bij de Marine. In 1963 begon hij voor zichzelf. Zijn contacten met de oliewereld brachten hem dan de opdracht om iets „op te dromen” voor een zelfvarend boorplatform.

„Ik moest”, zo vertelde ir. Stenger, „van het belangrijke standpunt uitgaan dat het ding rustig in het water moet liggen, anders is er niet mee te werken. Een normaal platform dat verslept wordt, kan daarna vastgezet worden. Een zelfvarend platform kan dat niet. De opgave was dus: ontwerp een vaartuig dat zo rustig mogelijk stil in zee kan liggen.

Bij de Marine had ik veel ervaring in dit opzicht opgedaan met duikboten. Deze worden nl. rustig, als ze onder water op periscoopdiepte komen te liggen. Dat bracht me op het idee om twee moderne duikboten toe te passen, op periscoopdiepte dus, en die twee met elkaar te verbinden en wel zo: onder water door middel van enige verbindingsstukken, boven water door dekken, waardoor ik tegelijk het idee boorplatform kon verwezenlijken.”

Het grondprincipe is dus: twee onderzeeërs onder water, de rest erboven. 't Is gauw verteld, maar in werkelijkheid gaf dit ontwerp enorme problemen. Ook financiële, want de bouw van een nog niet aan de praktijk getoetst revolutio-

nair project maakt het risico natuurlijk groter. Uiteindelijk werd dan besloten tot de bouw van een kleinere uitgave op precies dezelfde „leest” geschoeid en dat wordt dan het dubbelrompschip dat wij nu gaan bouwen.

Met dit vaartuig beoogt de opdrachtgever, de Ned. Mij. voor werken Buitengaats, werkzaamheden uit te voeren samenhangend met de exploitatie van gas- en olievoorkomens in volle zee, zoals zeebodemonderzoek, inspectie van en reparaties aan in zee opgestelde installaties, ook op de bodem van de zee, in-graven van transportleidingen, enz.

Nieuwsgierig als we zijn, vroegen we aan de heer Stenger, of datgene wat hij op papier had uitgedokterd in de praktijk aan de verwachtingen kan voldoen.

„Moment”, zei hij en begon omstandig een projectiescherm op te stellen, „ik heb een film van de beproevingen van een twee meter lang model van het vaartuig. Die film zal ik u laten zien.”

De film toonde aan, hoe weinig het model werd beïnvloed door kunstmatig veroorzaakte golven in een grote tank van het Scheepsbouwkundig Proefstation te Wageningen. Golven van voren, van zij, schuin van voren bij windkracht 7, 8 en 9 — het schip stilliggend of varend. Alle mogelijkheden werden geprobeerd en het model hield zich rustig.

Kleine proefnemingen gingen hieraan vooraf o.a. .... in de badkuip. Ir. Stenger maakte op schaal kleine modellen en daarmee experimenteerde hij in de badkuip.

„Het is toch wel fascinerend werk, hè?”, informeerden wij.

„Het is onvoorstelbaar lollig”, was het onverwachte antwoord, „... maar... ook heel spannend. Er moet met zoveel factoren rekening gehouden worden.



Ir. J. J. Stenger

Niet alleen moet het schip aan alle gewone en bijzondere eisen van zeewaardigheid en alles wat daarmee samenhangt voldoen, maar ook moet rekening gehouden worden met allerlei wensen van de rederij wat betreft de uitrusting en het doel waaraan het schip moet beantwoorden.”

De proefnemingen in het Proefstation te Wageningen hebben aangetoond, dat het stampen en dompen van het schip minder is dan de helft van een normaal zeeschip. Het kan daardoor zeker tot en met windkracht 5 gewoon door blijven werken, wat betekent, dat het 80 van de 100 dagen in bedrijf kan zijn zonder door weersomstandigheden gehinderd te worden.

Zoals gezegd wordt dit een uniek vaartuig. Het is het eerste werkvaartuig ter wereld van dit principe. Aan dek wordt behalve de commandobrug, een portaalkraan opgesteld met een hefvermogen van 75 ton en een draaikraan met een vermogen van 20 ton. Onder dek zijn, naast de accommodatie voor 24 man, een laboratorium, een werkplaats en een decompressiekamer ondergebracht. Het schip kan worden uitgerust met een duikerklok, die door een opening midden in het dek aan de portaalkraan te water kan worden gelaten en naar de zeebodem kan zakken. Voor de voortstuwing zal het over twee verstelbare Lips-schroeven in straalbuizen beschikken, elk met een aangedreven vermogen van 850 pk. De besturing geschiedt door middel van vier Voith Schneider propellers van 200 pk elk.

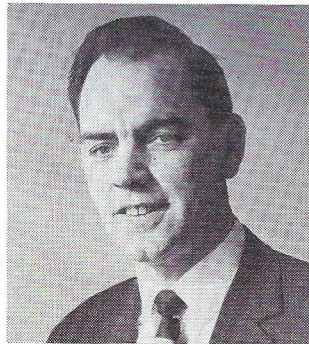
De oplevering is bepaald op half oktober 1968. We zullen u vóór die tijd echter steeds op de hoogte houden van de bouw en we spreken nu reeds de wens uit dat zowel de opdrachtgever als de bouwers en niet in het minst de ontwerper straks zullen kunnen gewagen van een uniek object dat aan alle betrokkenen voldoening heeft geschonken.

Proefnemingen in de badkuip onder supervisie van zijn vrouw.





K. Nugteren - wandelsport



L. Teeler - secretaris



G. de Jong - voorzitter



B. L. de Weerd - penningm.



D. B. Jongsma - kaatsen



A. G. de Jong - tafeltennis



P. de Wijer - judo



W. Kooy - toneel



T. A. Ringlever - mannenkoor



J. G. Punt - postzegelver.



D. Kooy - alg. vertegenw.

# De Personeelsvereniging vraagt uw aandacht

## Jaarverslag 1967, overeenkomstig huish. reglement art. 6

Het jaar 1967 is voor het Bestuur der Personeelsvereniging een behoorlijk actief jaar geweest.

Wij beperken ons in ons verslag tot enkele opommingen.

In januari werd onder de zangers bij Boele een aktie gevoerd deze lid te maken van ons Mannenkoor. Deze aktie heeft echter tot onze spijt weinig sukses opgeleverd.

Op 16 februari werd in samenwerking met de redactie van Boele-Nieuws t.g.v. de 100ste uitgave een Bingo-avond gehouden, waarvoor de belangstelling weer groot was.

De voorjaars-kontaktafonden werden verzorgd door het Theaterbureau Anova, met medewerking van een keurkorps artiesten, als Rita Corita, Shirley, Bueno de Mesquita en vele anderen; waaraan velen een plezierige avond hebben beleefd.

Op 22 april was de grote dag van de opening van het sportterrein eindelijk daar. Deze opening werd feestelijk gevierd met een voetbalwedstrijd en met medewerking van Boele's Muziekvereniging „Excelsior”.

Nu reeds is gebleken dat dit sportterrein in een grote behoefte heeft voorzien. Niet alleen de bestaande voetbalvereniging, doch ook vele afdelings-elftallen uit het bedrijf maken er druk gebruik van.

Onze 2e Bingo-avond had plaats op 28 april. De gelukkige omstandigheid dat die dag juist een Prinsje werd geboren maakte hiervan een bijzonder gezellige en sfeervolle avond, met een z.g. „Oranje-bal” na.

Met ingang van 1 juli werden de leden van de voormalige Personeelsvereniging Gebr. Pot in de Personeelsvereniging Boele opgenomen. De heer J. Belder nam namens deze groep zitting in ons Bestuur.

In september verzocht de Kaatsvereniging „Ridderkerk e.o.”, welke hoofdzakelijk bestond uit werknemers van Gebr. Pot, aansluiting bij de Personeelsvereniging. De heer D. Jongsma vertegenwoordigt deze vereniging in ons Bestuur.

De najaars-kontaktafonden, gehouden op 20 oktober, 27 oktober en 3 november werden in het algemeen nogal bekritiseerd. Het Bestuur had er echter vooraf nadrukkelijk op gewezen dat zij met deze avonden wat zou gaan experimenteren.

De gedachte was een andere vorm aan de kontaktafonden te geven. Door de z.g. „Bingo-indeling” van de zaal werd meer sfeer geschapen, en was ook meer contact tussen de bezoekers onderling mogelijk.

Ook werden enkele konsumptiebonnen meer beschikbaar gesteld en was voor een prettige bediening door liefvallige dames gezorgd.

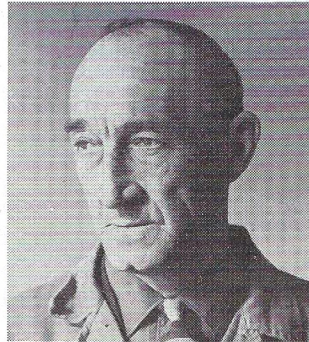
In deze opzet zijn wij wel geslaagd, dachten wij. Het gekozen cabaret-gezelschap was echter niet van voldoende gehalte, wat ook het Bestuur achteraf heeft betreurd.

Op 2 december werd in een overvolle Cantine-zaal het St. Nicolaasfeest voor de kinderen van de leden gehouden.

Door Boele's Toneelvereniging werd het toneelstuk „IJzerlijm” opgevoerd, terwijl een groep muzikanten van „Excelsior” voor begeleiding van de samenzang zorgde.



H. de Deugd - klaverjasver.



T. W. de Ruyter - damver.



C. Advokaat - voetbal

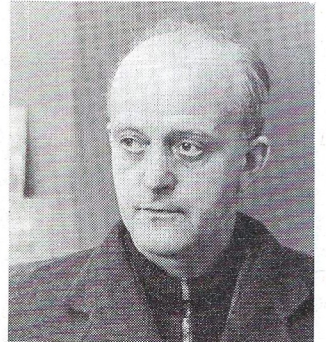
Natuurlijk kwam St. Nicolaas weer op bezoek en volgde na afloop het uitreiken van de cadeautjes.

Een waar kinderfeest, wat echter voor de begeleidende ouders net weer iets te lang duurde.

Twee dagen later, maandag 4 december, St. Nicolaasfeest voor de volwassenen in de vorm van een Bingo-avond, met veel mooie prijzen en aanwezigheid van St. Nicolaas met maar liefst 5 Bingo-Pieten.

Op 13 december de geboorte van een nieuwe telg: de Judovereniging, vertegenwoordigd in ons Bestuur door de heer P. de Wijer.

Tenslotte een experiment op zaterdag 23 december. In samenwerking met de Muziekvereniging „Excelsior”, Boele’s Mannenkoor, en het dames- en kinderkoor „Advendo” werd die dag een Kerstzangavond georganiseerd. Hoewel dit vooral van de medewerkende verenigingen een werkelijk loffelijk streven was, kan deze avond door het geringe bezoek en het gemis aan een bepaalde noodzakelijke sfeer, niet geslaagd worden genoemd.



P. A. Ouwens - hengelsport

### Financieel verslag over 1967

#### INKOMSTEN:

kontributies . . . . . f 3.224,40  
ontvangsten Bingo-avonden . . . . . „ 2.063,66

Bijdrage van het bedrijf . . . . . „ 18.287,52

f 23.575,58

#### UITGAVEN:

kontaktafonden voorjaar . . . . . f 6.525,70  
kontaktafonden najaar . . . . . „ 5.809,81  
Prijzen enz. Bingo-avonden . . . . . „ 2.697,42  
Subsidies verenigingen . . . . . „ 5.251,42  
St. Nicolaasfeest . . . . . „ 3.164,31  
Diverse uitgaven . . . . . „ 126,92

f 23.575,58

#### Ook voor niet-leden

Op de vrijdagen 8 en 15 maart a.s. worden de voorjaarskontaktafonden gehouden.

Deze zullen worden verzorgd door Boele’s Toneelvereniging, welke zal opvoeren het blijspel in 3 bedrijven: „Hoogheid, Uw kameel staat voor”. Dit belooft een goede toneelavond te worden en wij hopen dat U in groten getale belangstelling zult tonen voor het gedegen werk dat onze eigen vereniging op dit gebied levert.

Het „bal na” staat onder leiding van de heer Jaap v. d. Graaf.

Op woensdag 10 april a.s. wordt weer een Bingo-avond georganiseerd. Inschrijvingsformulieren voor deze avond zullen binnenkort worden uitgereikt.

In het najaar volgt weer een kontaktafavond met beroepsartiesten, terwijl voor dit jaar nog enkele Bingo-avonden op het programma staan en natuurlijk weer een St. Nicolaasfeest.

Op 23 februari 1968 is aan alle personeelsleden die nog geen lid waren van de Personeelsvereniging een circulaire uitgereikt met de oproep zich bij onze vereniging aan te sluiten.

Momenteel is ongeveer de helft van de personeelsleden lid van onze vereniging.

Dit vinden wij beslist te weinig.

Heeft U op dit moment dat U dit leest Uw strookje nog niet ingeleverd dan bestaat hiervoor nog de gelegenheid tot 11 april a.s.

Als U vóór die tijd als lid geboekt wordt, deelt U nog voor dit jaar mee aan alle rechten die aan dit lidmaatschap verbonden zijn.

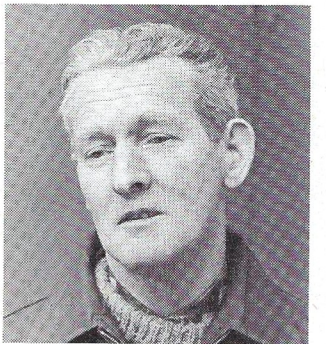
#### Kontributie-verhoging

Tenslotte nog een financiële kwestie.

In verband met de steeds stijgende kosten en rekening houdende met het feit dat de kontributie sinds de oprichting van onze vereniging in 1952 slechts 10 ct. per week bedraagt, heeft het bestuur besloten deze kontributie met ingang van 1 april a.s. te verhogen tot 15 ct. per week.



J. Belder - vertegenw. oost

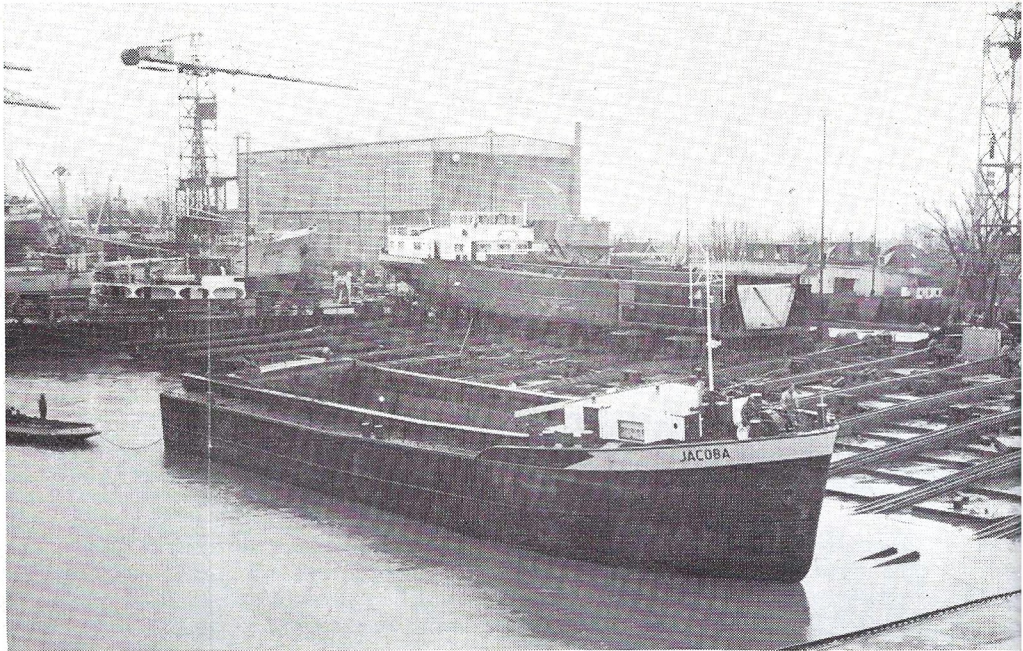


W. v. d. Groef - alg. vertegenw.



J. Kol - muz.ver. Excelsior

# grote karweien in de binnenvaart



## „JACOBA”

Nog net in het oude jaar kreeg de afdeling binnenvaart opdracht voor het verlengen van het motorbeunskip „Jacoba”. Het schip moest 10 meter verlengd worden, waardoor het laadvermogen  $\pm$  300 ton groter werd.

In januari werd begonnen met het maken van de nieuwe sectie in de lasloods, nadat het schip eerst een dag aan de werf geweest was om de juiste maten te nemen. De eigenlijke verlenging vond

plaats op helling III gedurende eind januari-begin februari.

Snel en vakkundig werd dit karweitje praktisch geruisloos geklaard.

Reeds vrijdag 9 februari ging het verlengde schip precies op tijd volgens programma te water, om 's maandags door de scheepsmetingdienst hermeten te worden. Nog diezelfde avond verliet de „Jacoba” de werf en is hiermede nu het grootste zelfzuigende binnenvaartschip in Nederland. Wat de verlengingen betreft hopen we dat nu het eerste schip in 1968 over de dam is, er nog vele zullen volgen.

Op 26 jan. werd Jacoba's lijf wreedaardig doorsneden.

## „SHELL 50”

Een ander groot karwei voor de afd. binnenvaart is de opdracht voor de reparatie van het motortankschip „Shell 50”.

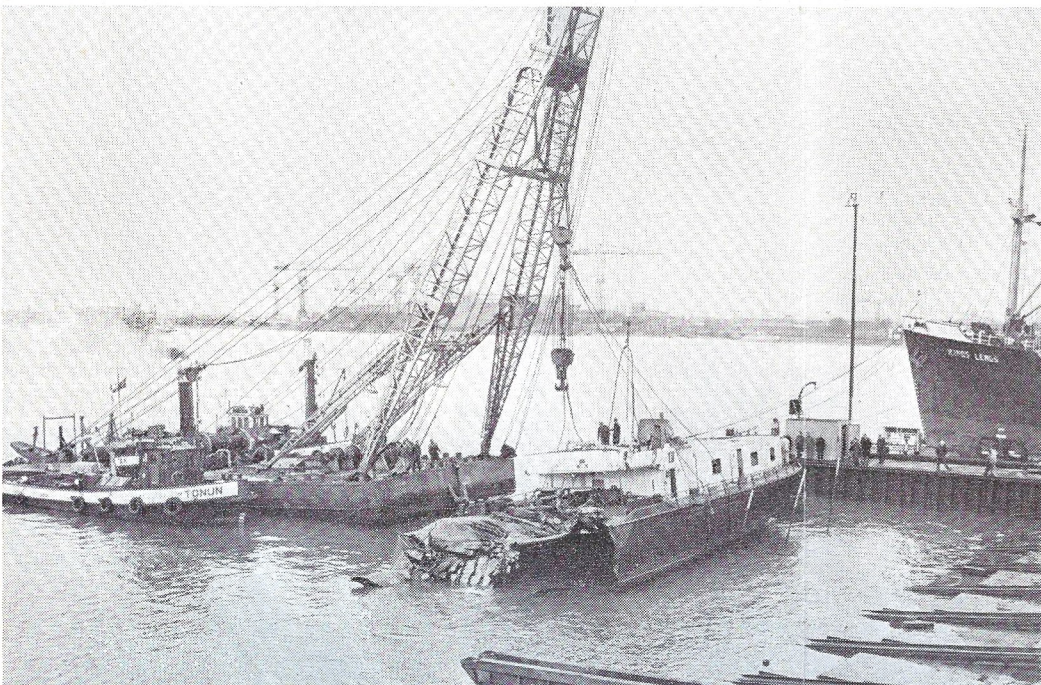
Dit schip werd in de avond van 18 januari in de monding van de Nieuwe Waterweg ter hoogte van Hoek van Holland overvaren door een Liberiaanse tanker. Het zeeschip voer bijna 100 meter over zijn kleine zuster heen en kliefde haar bijna in 2 stukken. De „Shell 50”, welke geladen was, begon direct snel weg te zinken en alleen dank zij het min of meer toevallige feit dat in Hoek van Holland een aantal sleepboten en bergingsvaartuigen aanwezig waren, kon het schip met veel moeite tegen de dijk worden gezet.

De positie van het schip was hachelijk want het voorschip stak in de lucht, terwijl het achterschip ongeveer 18 meter onder water zat. Bij deze aanvaring verloor de motordrijver van de „Shell 50” het leven.

Met een drietal werven moesten we voor deze reparatie tenderen en dankzij scherp en goed calculeren kregen wij opdracht voor de reparatie.

Om het schip te kunnen vervoeren, „zaagden” de bergers van Van den Tak het schip in twee helften. Het voorschip werd drijvende aan de werf gebracht en het achterschip werd door de drijvende bok „Condor” vanuit Hoek van Hol-

Op 3 febr. werd het verformfaaide achterschip van de „Shell 50” op rep. helling II gezet.





land naar Bolnes gevaren en op helling II gezet.

Zoals u zelf heeft kunnen zien, was de ravage enorm. Globaal bekeken zal de scheepsbouw een nieuwe sectie van  $\pm 27$  meter moeten maken en dit tussen het oude voorschip en het oude achterschip breien.

Ook de stuurhut moet compleet vernieuwd worden.

De woning op het achterschip wordt geheel vernieuwd, evenals de gehele elektrische installatie. De ladingleidingen aan dek moeten grotendeels worden vernieuwd, evenals de verwarmingsspiralen in zes ladingtanks en de gehele sanitaire en C.V.-installatie.

De M.F. zal de gehele motorinstallatie uit en in moeten bouwen, evenals de hulpwerktuigen, het stuurwerk, de schroefassen en de ladingpompaandrijving.

Verder wordt het schip uitgerust met een grotere Houttuin ladingpomp en een nieuwe verwarmingsinstallatie voor de ladingtanks.

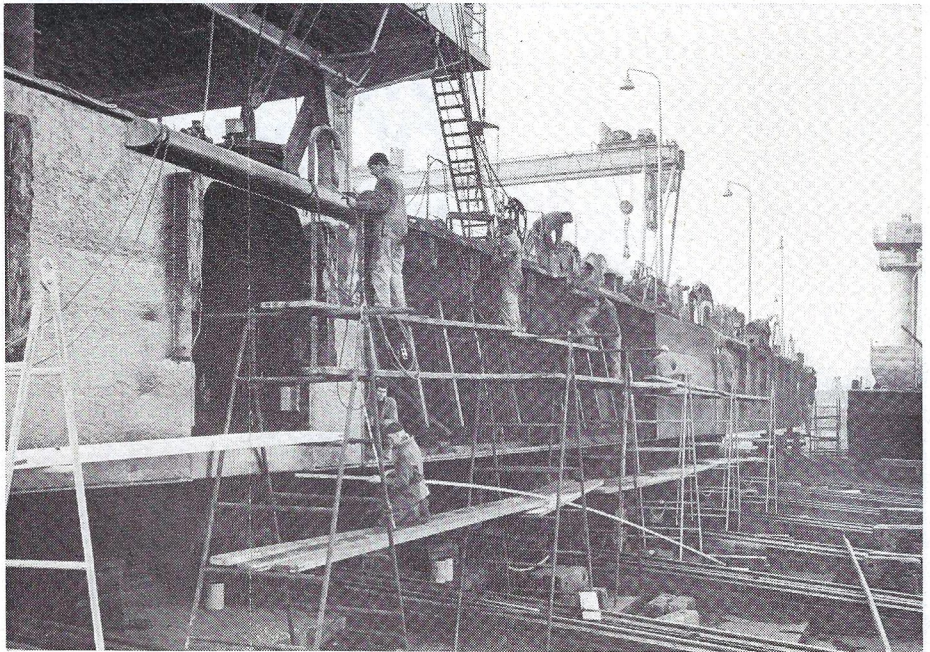
Op het eind van de reparatie kunnen de schilders aan de slag, maar dan zijn we alweer een paar maanden verder.

## „L. & M. ODIN”

(Kabellegger - pijpentrekker)

Het vaartuig is aan de werf gekomen om hier beperkt zelfarend te worden gemaakt. Hiervoor zijn op het achterschip twee dekhuizen aangebracht, waarin elk een dieselmotor (220 pk) opgesteld is met een buitenboord Schottel voor de voortstuwing.

Op het accommodatie dekhuis is een stuurhut gemaakt met alles erin om het mogelijk te maken zelf te varen.



Deze opname dateert nog van november vorig jaar, toen de „L. & M. Odin” een gapend gat vertoonde.

Naast het dekhuis werd aan beide zijden een platform aangebracht waarop nieuwe davits met reddingsboten zijn geplaatst. Op het voorschip is aan BB en SB een ankerinrichting aangebracht zoals vereist door Lloyd's voor een zelfarend schip.

Aan de voorzijde van de rijdende kraan werd een bordes over de gehele breedte aangebracht met een mast erbovenop voor het vóortoplicht en aan BB-zijde een arm om 1 ton te kunnen hijsen.

De achtermast op het dekhuis werd verhoogd om het achtertoplicht op juiste hoogte te brengen.

Op het achterschip werd zowel langsscheeps als dwarsscheeps een hijsbalk aangebracht voor 3 ton hijsvermogen.

Alle lieren op dek zijn overhaald en de beschermingen gerepareerd, waar nodig uitgebreid en aangevuld.

In het dekhuis zijn de nodige plafonds verwijderd om de elektrische lichtkasten naar de stuurhut te verplaatsen en de kabels daarheen te brengen.

Over het gehele schip zijn door de elektriciën kabels aangelegd voor uitbreiding van elektrische verlichting en verwarming.

Daar het schip nu onder Lloyd's klasse en onder B.O.T. is gebracht, zijn hiervoor vele werkzaamheden verricht zowel grote als kleine. Om er eens een te noemen, de huidschades aan BB en SB, die uitgevoerd zijn waarbij  $\pm 17$  ton staal is vernieuwd.

# DRAAIERSCURSUS TEN EINDE

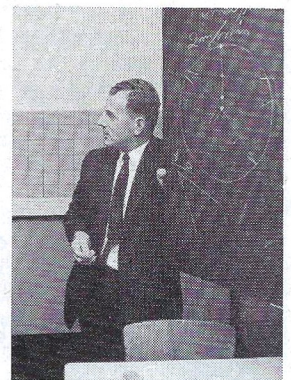
*Al in september 1966 rees het plan om een draaierscursus te organiseren. Een aantal functionarissen had in dat jaar een cursus gevolgd van het T.N.O. en het leek een goede gedachte om de verworven kennis in aangepaste vorm over te dragen aan degenen die daar belangstelling voor zouden hebben.*

Welnu, die belangstelling is er volop geweest. In het winterseizoen 1966/67 werden in totaal 12 bijeenkomsten belegd en die werden door gemiddeld 20 draaiers bezocht! Na afloop is de behandelde stof in een boekje verwerkt, dat onlangs aan alle deelnemers ter hand werd gesteld.

Daarna zijn weer drie avonden belegd waarop van gedachten werd gewisseld

over de in de praktijk opgedane ervaringen met het nieuw geleerde. En ook hierbij was het merendeel van onze draaiers weer present.

Cursusleider was de heer G. J. Matthijsse.



Voor een aanzienlijke schadereparatie verscheen aan de werf en is inmiddels van de werf vertrokken de „Pra River”, die op de Nieuwe Waterweg werd aangevaren aan SB-zijde, waarbij de huid midscheeps over een groot gedeelte werd ingedrukt, een gat ontstond in de bunker, een gedeelte van het dekhuis werd weggeveegd tezamen met een ongeveer 50 m verschansing met alles wat eraan zit en aan hangt. Aanvankelijk bezorgden de drie boven elkaar gelegen ladingkoelruimen ons kopzorgen, omdat het slopen en weer aanbrengen van de isolatie met grondhout en bekleding zo'n tijdrovend werk is. Desondanks zijn we erin geslaagd het schip in de daarvoor gestelde tijd van 13 running days (dat is dus 13 dagen met zaterdag en zondag meegeteld) gereed te krijgen.

We zeggen hier: „We hebben even lekker doorgekleund.” (foto 1)

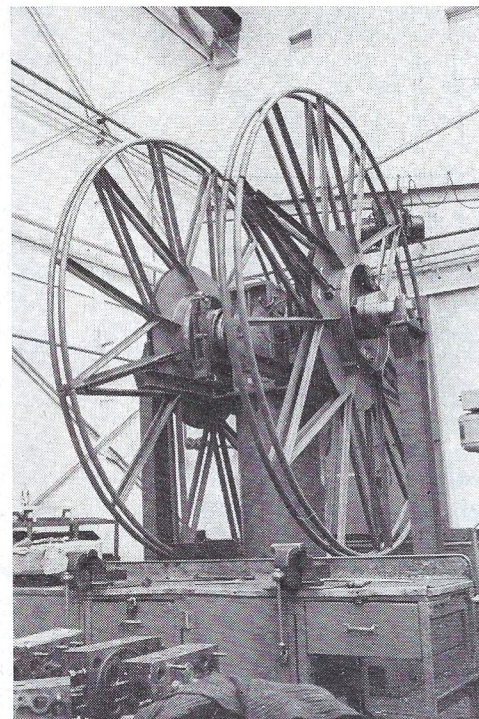
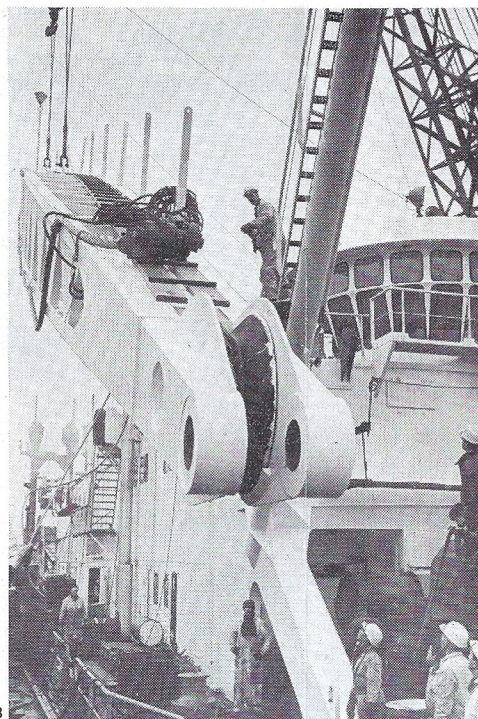
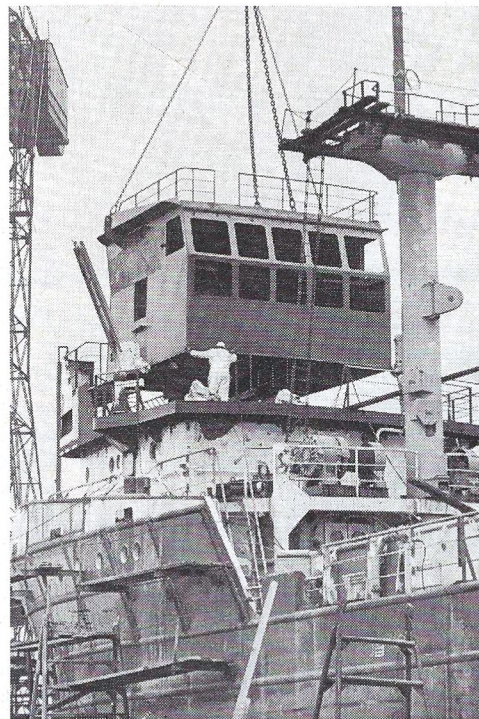
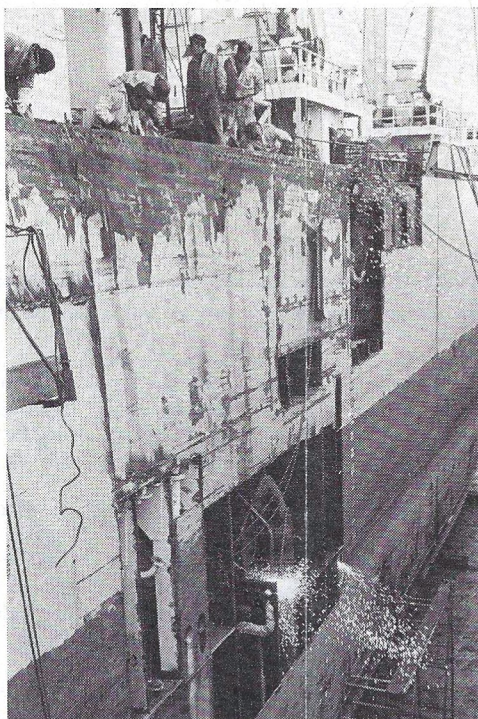
De „Lady Carolina” wordt na de „strip tease” die wij haar aangedaan hebben, weer aangekleed en zo kunt u op foto 2 zien hoe het nieuwe stuurhuis geplaatst wordt. Over enige weken zal zij haar diensten weer kunnen verlenen aan allen die haar nodig hebben.

De loodsboot krioelt nu van de mensen en vooral timmerlieden zijn alom vertegenwoordigd. Met man en macht moet eraan gewerkt worden om de proeftochtdatum te halen. Ook hier weer een zaak van er even met elkaar de schouders onder zetten.

Op de cutterzuiger 1028 werden weer grote brokken bijgeplaatst, zoals op foto 3 te zien is. Eén van de lange ankerbomen wordt met behulp van een drijvende bok geplaatst. Let vooral op de gehelmde mensen. Wij zijn blij te constateren, dat er steeds meer onder ons de helm dragen. Laten we toch vooral om veilig werken denken.

## OVER STRIP TEASE EN ANDERE VERMELDENS- WAARDIGHEDEN

In de machinefabriek werd een „rad van avontuur” in elkaar gezet. 't Is één van de twee haspelinrichtingen die we voor Rijnstaal N.V. te Arnhem gemaakt hebben. Deze haspels gaan daar dienst doen bij de productie van buizen en voorzien een lasmachine van te lassen bandijzer.





## JUBILARIS VAN DE MAAND:



toevertrouwen. En hij vindt zichzelf nooit te oud om te leren. Bij elke cursus die zijn vak betreft, zoals meetcursus of ver-spaningscursus, zit hij als het ware op de eerste rij. Zijn specialiteit werd het draaien van schroefassen en hij heeft er naar schatting in totaal minstens 200 gemaakt van allerlei afmetingen.

Het bleef hem daarbij eender op welke bank hij zijn werk moest verrichten, of het nu de 12-meterbank dan wel de kleinste in de machinefabriek was.

Hij kreeg o.a. dit toepasselijk cadeautje: een in de leerschool vervaardigd miniatuur schroefasje, uiteraard met inscriptie, dat hem door zijn baas D. Huizer werd overhandigd.

Op kantoor werd hem door burgemeester C. J. v. d. Hoeven de koninklijke onderscheiding op de borst gespeld.

Directeur Joh. Boele sprak de jubilaris toe en betrok in de hulde ook de echtgenote van de jubilaris.

Vooraf brachten directie, bedrijfsleiding en een vertegenwoordiger van de Ondernemingsraad een bezoek bij de jubilaris thuis.

## A. SMITSHOEK

Adam Smitshoek begon zijn loopbaan bij de Grofsmederij van De Jong te Bolnes. Omdat de hem daar toevertrouwde functie geen grotere reikwijdte had dan loopjongen, verdween hij hier al na enkele weken.

Aan de hand van zijn vader deed hij op 20 januari 1928 zijn entree in onze machinefabriek. Hij werd frezer. „En toen ze zagen dat dat toch niks werd, hebben ze me maar draaijer gemaakt”, dreef de jubilaris er zelf de spot mee.

Maar we weten beter. We weten, dat hij zich in het draaiersvak ontwikkelde tot een uiterst bekwaam en secuur vakman, wie men op de duur alle werk kon



Galafoto in de directiekamer

„Is me dat effe een dubbelrompschip, Bas”.



### Invulling inkomstenbelasting aangiftebiljetten 1967

Op de zaterdagen 9 en 16 maart 1968 zullen er op kantoor een aantal heren aanwezig zijn om degenen die moeilijkheden hebben met de invulling van hun aangiftebiljet voor de inkomstenbelasting, behulpzaam te zijn met het invullen daarvan.

### Opdracht voor het verlengen van 39ste zeeschip

Van de Noorse reederij Paal Wilson ontvingen we opdracht tot het verlengen van hun m.s. „Bongo”. Dit schip, 4000 tons dw., zal met 14.30 m verlengd worden. De nieuwe lengte over alles wordt dan 105.80 m.

# LEUKE „KLUS” van leerschool scheepsbouw

Onze leerschool voor de scheepsbouwvakken heeft een respectabel aantal kilo's staal voor de Beverwijk 31 verwerkt. De jongens hebben voor de bouw van deze cutterzuiger o.a. gemaakt: de railing om het hoofddek, het schijnlicht op het schoorsteendek, diverse grote luchtkanalen, bordessen en trappen voor de spudwagen en hoofdbok, de draaikraan in de werkplaats, stormblinden en de borging voor de ankerbomen.

De bedrijfsleiding weet maar al te goed dat onze jongens zoveel lessen in de Nederlandse taal en het rekenen op de parttimeschool krijgen. Vandaar dat de scheepsnaam en de

Jos Waasdorp - Kees Vogelaar - Piet Vogelaar - Jaap v. d. Ven



dieptestandaanwijzer voor de leerschool waren.

En om ze te laten bewijzen dat de lessen in het Uitslaan en Afschrijven erin gegaan zijn als koek moesten ze ook de werkboot nog maken. Op de vloer het spantenraam uitzetten, malen maken, ware lengten en vorm van de huidplaten bepalen met behulp van een rechte lijn en door middel van uitkransen.

En als de leermeester Van Hecke niet tevreden was, dan mocht Jaap van der Ven nog zoveel keer zeggen dat het niet zo krap kwam, hij moest het toch overdoen. En daar ging Jaap dan, onverstoort als altijd. Zijn maat Kees Vogelaar deed trouw mee. Zo'n klussie ligt een rechtgeaard Numansdorper wel. Samen hebben die twee heel de boot gebouwd. Jos Waasdorp kwam in het afbouwstadium de ploeg versterken. Piet Vogelaar zorgde voor het laswerk dat er netjes uitziet. Het was een fijn karwei. De jongens die er nu niet aan te pas kwamen houden zich voor nieuwe opdrachten beleefd aanbevelen.

## VAKANTIE 1968

Wij herinneren u eraan dat degenen die hun aaneengesloten vakantie in 1968 niet gelijktijdig met de bedrijfstevakantie willen opnemen, dit bij hun chef dienen aan te vragen vóór 1 april 1968. Zij ontvangen dan bericht voor 1 mei 1968.

## Toneelvereniging had een uitstekende generale

Als de voortekenen niet bedriegen zal onze toneelvereniging er zeker in slagen om van de aanstaande contactavonden iets goeds te maken. Ze waren namelijk op 13 februari jl. in de gelegenheid om het nieuwe stuk „Hoogheid, uw kameel staat voor” te Dub-

beldam te spelen op verzoek van een ruitervereniging aldaar.

Het succes was zo groot, dat de tonelisten een ovationeel applaus in de wacht konden slepen. Dat belooft dus wel wat.

Daarbij komt nog, dat de zaalindeling in de kantine aan alle gezelligheidsvoorwaarden zal voldoen.

Het „bal na” wordt ook boven gehouden. De toneelvereniging voerde in Berkenwoude het stuk op waarmee ze vorig jaar veel eer inlegden nl. „Corrie maakt een reuzesprong”.

Een overzicht van alle activiteiten, alsmede de plannen voor het volgende seizoen, hopen we in één der volgende uitgaven te publiceren.

## VOETBALVERENIGING B.S.M.

### Bestuursverkiezing

Op de ledenvergadering van 15 jan. 1968 in de kantine van ons sportpark is een nieuw bestuur gekozen, wat nodig was door het samengaan van beide voetbalverenigingen, t.w. Boele en Boele Oost.

Het bestuur is nu als volgt samengesteld: Voorz. P. de Wijer, 2de voorz. J. de Jonge, secr. G. Harreman, penn. C. Advokaat, wedstrijdsecr. Job. Huizer, bestuursleden: J. v. Dijk, G. Brands en C. Jongebreur.

Aanvang zomeravondcompetitie 16 april 1968.

### Onderlinge competitie

Op de ledenvergadering van 16 januari 1968 in de kantine van ons sportpark is een bestuur gekozen, dat als volgt is samengesteld: Voorz. K. Middeldorp, secr. S. de Jonge, penn. G. Sniijders, alg. adjunct W. Weeda. Opening sportpark op 4 mei 1968, door een tournooi van de acht elftallen van de afdelingen die deelnemen aan de onderlinge competitie. Aanvang onderlinge competitie op 18 mei 1968.

### Judovereniging

Op 11 december 1967 is de Judovereniging „Boele” opgericht, waarvan het bestuur als volgt is samengesteld:

Voorz. H. v. Maren, secr./penn. P. de Wijer, Training op woensdagavond van 8—9 uur, 9—10 uur en van 10—11 uur.

## PERSONALIA

### Jubilea:

#### 40 jaar:

1-4 J. G. Moerkerken, centerdraaier

#### 25 jaar:

8-3 A. Vink, scheepsbeschieter

19-4 K. K. v. d. Linden, verbandmeester

### In dienst getreden:

31-1 J. A. Spithoven, praktikant (machinebouw)

5-2 T. van Slochteren, kraandrijver

9-2 T. Reijes Roman, boorder

12-2 H. Leander, praktikant (machinebouw)

J. E. Muller, praktikant (machinebouw)

J. M. Sahli, kraandrijver

14-2 A. van Vlissingen, leerling-bankwerker

### Terug uit militaire dienst:

22-1 A. Lodder, ijzerwerker

5-2 K. Versloot, ijzerwerker

A. Ritmeester, bankwerker

### De dienst verlaten hebben:

15-1 H. Halbesma, magazijnbediende

26-1 J. Visser, practisant (machinebouw)

29-1 O. Vidal Fernandez, brander

31-1 J. A. Bakker, werktuigbouwkundige

J. L. M. Roovers, leerling-tekenaar

2-2 A. J. Meerstra, ijzerwerker

6-2 G. Rijdsdijk, brander

9-2 W. G. Vink, bankwerker

16-2 Mevr. H. v. Oossanen-IJsselstein,

werkster

### Gehuwd:

10-1 De heer A. J. C. Willemsen met mej.

L. Bogert

18-1 De heer H. Dullefont met mej. W.

Hinke

### Geboren:

1-1 Job, zoon van de heer en mevrouw

Grinwis-Mierop

5-1 Wijnand, zoon van de heer en mevrouw Punt-Kreuk

10-1 Juan Alberto, zoon van de heer en mevrouw Cudeiro-Vazquez

11-1 Krijna A., dochter van de heer en mevrouw Lodder-v. d. Graaff

17-1 Hendrik, zoon van de heer en mevrouw v. d. Jagt-Bestman

20-1 Heidy Alida, dochter van de heer en mevrouw Hommel-Plooi

23-1 Robert, zoon van de heer en mevrouw Terlouw-Deen

24-1 Geertruida Janna en Jannes Hermanus, dochter en zoon van de heer en mevrouw Timmermans-Guldenmond

3-2 Richard, zoon van de heer en mevrouw Kuiper-Pastoor

Robert Arnold, zoon van de heer en mevrouw Kranendonk-de Ruiters

7-2 Francisco Javier, zoon van de heer en mevrouw Fernandez-Martinez

10-2 Cornelia, dochter van de heer en mevrouw Van Drunen-Munter