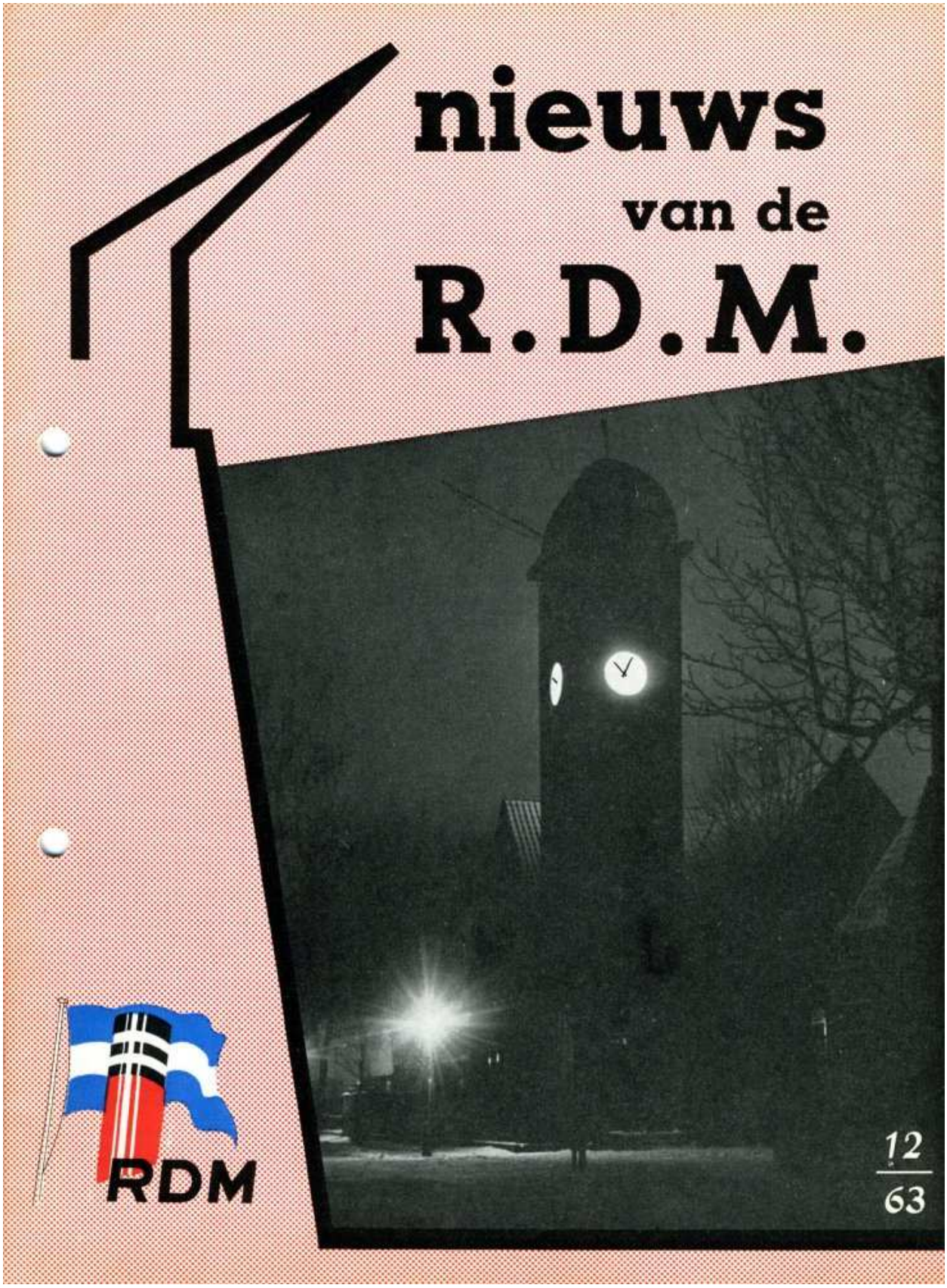
“Nieuws van de RDM”, december 1963, 1e jaargang, nummer 4.

Ontvangen van Rob Lampen, Rotterdam.



DECEMBER 1963

1e JAARGANG - Nr. 4

nieuws van de R.D.M.

BEDRIJFSBLAD VAN DE ROTTERDAMSCHE DROOGDOK MAATSCHAPPIJ N.V. EN DE SCHEEPSBOUW MAATSCHAPPIJ NIEUWE WATERWEG N.V., WAARIN OPGENOMEN DE MEDEDELINGEN VAN DE PERSONEELSVERENIGING W.E.K.

REDACTIE: B. SCHRIJVERS EN B. BESTERVELD
CORRESPONDENTIE: POSTBUS 913, ROTTERDAM,
TELEFOON (010) 176920

Drie maal in december

December is de maand voor het gezin. De eerste week speelt St. Nicolaas daarbij een rol van de lichte toets, in deze dagen van de maand wordt de mens bepaald bij de geboorte van het Kind te Bethlehem en tenslotte zijn er de herinneringen aan het wegvliedende jaar. Als dan te middernacht de grens van oud en nieuw wordt overschreden vragen velen zich af wat het nieuwe jaar zal geven.

Op Sinterklaasavond zijn we meer kind met de kinderen. Op het Kerstfeest meer ontvankelijk voor blijdschap en vrede en bij de jaarwisseling eerlijker in onze poging het beter te gaan doen dan voorheen. Dat onze voornemens na kortere of langere tijd zich minder positief uiten doet niets af aan onze goede bedoelingen op de eerste dag van het jaar . . . . .

Drie maal in december komen we elkaar een beetje meer tegemoet, voelen we ons meer tot elkaar getrokken en willen we trachten beter tegenover elkaar te staan.

De beste wens die wij elkaar deze dagen kunnen geven is: Niet alleen in december, maar het gehele jaar door, elke dag opnieuw proberen dit waar te maken. Hier, thuis, overal . . . . . .

Goede Kerstdagen, een prettige jaarwisseling en een gelukkig „nieuw" jaar.

BUON NATALE!

Un paio d'argomenti in questo numero di „Nieuws van de R.D.M." attireranno in modo speciale l'attenzione dei nostri colleghi d'azienda italiani e spagnoli. La redazione ha avuto un colloquio col signor A. Mastrantuono, un saldatore proveniente dall'Italia che lavora nel nostro reparto di construzione navale, e col signor T. J. Artiel, un giovane Spagnolo del nostro reparto metallico.

Intenzione di queste conversazioni è stata quella di raccontare ai nostri lettori qualcosa di più sul paese di origine di questi operai e soprattutto sulla loro maniera di festeggiare il Natale.

Soprattutto ai nostri lettori italiani interesserà in questo numero un articolo dedicato a un reattore dell' Euratom construito ad Ispra dall' industria olandese. Nella R.D.M. è stata construita per questo reattore una parte meccanica con la quale, in maniera semplice e rapida, si possono fare esperimenti sulla distanza reciproca degli elementi radioattivi di questo reattore.

Qualche settimana fa avete visto contemporaneamente nei nostri bacini di carenaggio il „Nieuw Amsterdam" e il „Rotterdam". Entrambe queste navi, sono state construite dalla R.D.M. e si trovavano qui par una inspezione periodica.

Auguriamo a tutti gli operai della R.D.M. buon Natale e felice 1964.

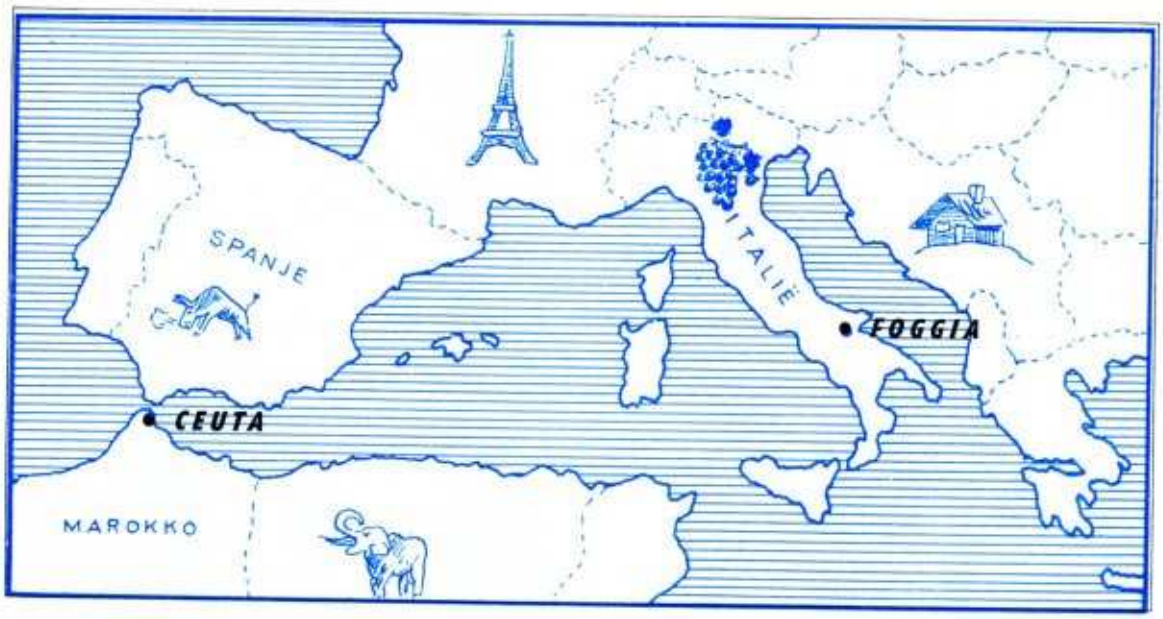
FELICES PASCUAS!

Algunos de los temas de este número de „Nieuws van de R.D.M." tendrán sin duda gran interés para nuestros colaboradores italianos y españoles. La redacción tuvo una entrevista con el Sr. A. Mastrantuono, soldador procedente de Italia que trabaja en nuestra sección de construcción naval, y con el Sr. T. J. Artiel, joven español de nuestro tren laminador, asistido por el Sr. J. M. Barayazarra, nuestro intérprete español. Estas entrevistas tenian por objeto relatar a nuestros lectores algunos pormenores de los paises de procedencia de estos productores y, en particular, sobre la manera de celebrar la Navidad.

Especialmente a nuestros lectores italianos les interesará un articulo que se dedica en este número al Reactor del Euratom, construído por la industria holandesa en Ispra. Para este reactor, se construyó en los talleres de la R.D.M. un mecanismo que permite experimentar sencilla y rápidamente con la distancia entre los elementos substancias fisibles en este reactor.

Hace unas semanas, ustedes han podido ver en nuestros diques simultáneamente al „Nieuw Amsterdam" y el „Rotterdam". Estos dos buques fueron construidos en su tiempo por la R.D.M. y sufrieron aquí su revisión periódica.

Deseamos a todos los productores de la R.D.M. unas Felices Pascuas y un Próspero 1964.



Van druivengaard naar ketelmakerij

De vervelendste vraag die je een buitenlander kunt stellen luidt : „Hoe vindt U het hier". De man kan voor zijn goede fatsoen niets anders zeggen dan dat hij het allemaal heel best vindt. Wij hebben die vraag daarom niet gesteld in het babbeltje, dat wij dezer dagen maakten met een paar van onze buitenlandse werknemers. Trouwens, het zal U ook meer interesseren te horen hoe het daarginds, bij deze mensen thuis, is en wat hen heeft bewogen naar ons land te komen.

Mogen wij U dan om te beginnen voorstellen de heer A. Mastrantuono, lasser in de afdeling scheepsbouw van de R.D.M, 35 jaar en geboren in Foggia. Dat is een stad van ongeveer 200.000 inwoners in de Apulische vlakte, die, ongeveer aan de hiel van de laars van Italië, naar het Oosten afdaalt in de Adriatische Zee en vanwaar uit in het Westen de Apennijnen oprijzen. Zoals bijna alle mensen in dit gebied was Mastrantuono boer; hij kweekte daar druiven en olijven en kon er nauwelijks zijn mond bij open houden. De zon schijnt gul in Zuid Italië, maar het land is arm. De laatste jaren is het wel iets beter geworden en begint er een conservenindustrie van de grond te komen, maar het zal nog zeer vele jaren duren voor arbeiders en boeren in dit gebied een bestaan kennen zoals wij dat hier gewoon zijn.

Het is inmiddels bijna zeven jaar geleden, dat Mastrantuono naar Nederland kwam, waar hij om te beginnen werk vond in de ketelmakerij van de R.D.M. Het was een enorme overgang voor hem van de stille druiven- en olijvengaarden naar het lawaai

en de ingeslotenheid van de ketelmakerij. Hij had er dikwijls het gevoel of hij bijna stikte, maar hij wilde zich er door slaan. Dat heeft hij dan ook voortreffelijk gedaan. Binnen korte tijd leerde hij Nederlands en toen hij onze taal voldoende meester was, volgde hij de lascursus aan de 4e Technische School in Rotterdam. „Kijk", zegt Mastrantuono, „als geschoold vakman verdien je meer, maar dat was voor mij niet het belangrijkste. Als vakman bèn je ook iets en in mijn geboortestreek zou ik, hoeveel ik ook van dat land houd, nooit iets geworden zijn".

Het Spaanse element in ons gesprek werd gevormd door de heer T. J. Artiel, die zich voor de zekerheid had laten vergezellen door de Spaanse tolk op de R.D.M., de heer J. M. Barayazarra. De heer Artiel, die nu ruim een jaar in ons land is, bleek zich echter al heel aardig in onze taal te kunnen redden.

Een beetje vreemd geval, onze vriend Artiel. Geboren in Ceuta in het voormalige Spaanse Marokko (juist tegenover Gibraltar), studeerde hij aan verschillende Spaanse universiteiten rechten. De ontwikkeling van de laatste jaren maakte voor hem, Spaans-Marokkaan, de toekomst als jurist zowel in zijn geboorteland als op het vasteland van Spanje nogal onzeker, zodat hij ja besloot te zeggen toen hij in Spanje tegen een commissie aanliep die arbeiders voor Nederlandse bedrijven wierf.

A. Mastrantuono : olijven en druiven.

Artiel, wiens Spaanse echtgenote kortgeleden ook naar Rotterdam is gekomen werkt nu in onze plaatwerkerij. Ja, ook voor hem was het een grote overgang, in dit geval de overgang van de collegebanken naar de fabriekshal. Maar hij heeft snel kunnen wennen en het is zijn bedoeling in Nederland een nieuwe loopbaan op te bouwen en te zijner tijd het Nederlanderschap aan te vragen. Zijn mening : „Men heeft mij hier werk verschaft, ik ben hier in de maatschappij opgenomen en ik krijg hier de kans opnieuw te beginnen. Dat legt mij de verplichting op voor de volle honderd procent burger van dit land te worden". Dat zal, geloven wij, deze intelligente, jonge (26 jaar) Spanjaard ook niet moeilijk vallen, ook al is het een hele afstand (letterlijk en figuurlijk) van Ceuta naar Rotterdam.

Kerstfeest bijvoorbeeld is bij hem thuis heel anders van sfeer dan in ons land. Het zwaartepunt van de Kerstviering in Spanje, zonder Kerstboom en zonder sneeuw, valt op Kerstavond en de dag erna. Op de avond van de 24ste december komen alle familieleden naar het ouderlijk huis. Er worden geschenken uitgewisseld, voornamelijk in de vorm van spijs en drank, en er wordt gezamelijk gegeten. Hoofdschotel bij de maaltijd is kip. Zelfs in het allerarmste gezin zal men zich beijveren voor Kerstavond tenminste een kip te bemach-

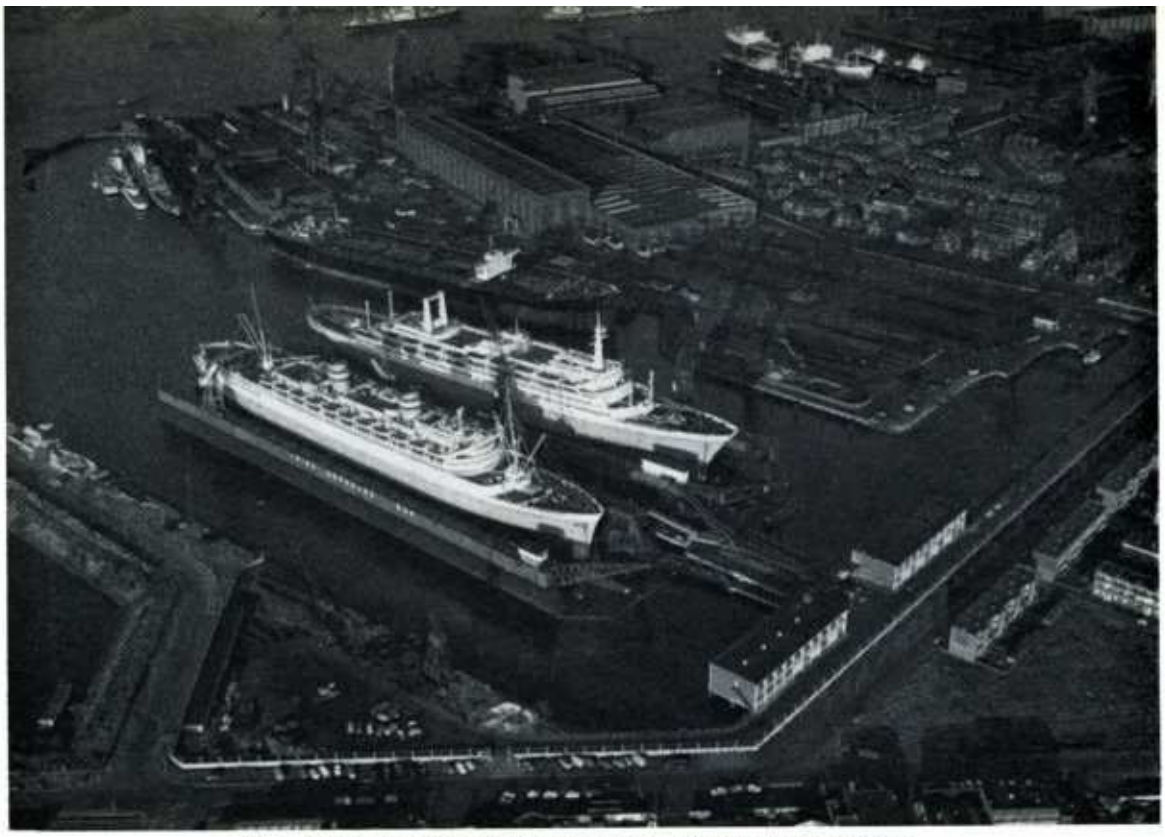
T. J. Artiel : van Afrika's Noordkust

tigen. Om middernacht gaat men gezamelijk naar de mis en daarna wordt er thuis weer gegeten en gedronken. Eerste Kerstdag gaat men op bezoek of ontvangt men bezoek van bevriende families. Een Tweede Kerstdag kent Spanje niet.

In Italië, zo vertelde de heer Mastrantuono ons, is de Kerstviering ook anders dan zoals wij die kennen. In zijn geboortestreek rond Foggia is het 's winters wel tamelijk koel en de kammen van de Apennijnen worden in de Kersttijd gemarkeerd door een felwitte sneeuwlaag. Maar de kerstboom kent men ook hier niet en evenals in Spanje is erg belangrijk de familiebijeenkomst op Kerstavond. De maaltijd bestaat dan voornamelijk uit vis. De kerstsfeer in de huizen wordt verhoogd door bouwsels die het gebeuren rond de geboorte van Christus voorstellen, dikwijls heel minitieus uitgevoerd met echt draaiende watermolens en stromende watertjes. Tweede Kerstdag wordt in het geboorteland van Mastrantuono gevierd als dag van Santo Stefano.

De heer Mastrantuono, ongetrouwd en als zoon des huizes opgenomen bij een familie op IJsselmonde, heeft geheel de Nederlandse wijze van Kerstviering overgenomen. Ongevraagd, en daarom willen we het toch wel neerschrijven, vertelt hij ons, dat het leven in Nederland hem uitstekend bevalt en dat hij hier bijzonder tegemoetkomend is ontvangen. Zowel voor de Italiaanse arbeiders als voor de Spaanse — en de heren Artiel en Barayazarra bevestigen dit — is aanvankelijk het grootste probleem dat van de voeding. Maar zij vinden het juist, dat men zich ook op dit gebied zo snel mogelijk aanpast, zoals zij van een Nederlander verwachten, dat deze bij een bezoek aan Italië of Spanje probeert het voedsel daar te waarderen. Wat de heer Artiel betreft : hij heeft zo zijn best gedaan met erwtensoep, aardappels met runderlapjes en boerekool met worst, dat hij sinds zijn komst hier acht kilo zwaarder is geworden. Hij haastte zich daaraan toe te voegen, dat hij daarmee niet wilde zeggen, dat hij in zijn geboorteland te weinig te eten kreeg.

J. M. Barayazarra : de Spaanse tolk.



De „Nieuw Amsterdam" (links) en de „Rotterdam" in het dok.

„Rotterdam" met Kerst in Caraïbisch gebied

Als de wind er gunstig voor is zal er wel iets overwaaien naar de thuiskerende kerkgangers van het vertrek van de „Rotterdam" kort na middernacht op Eerste Kerstdag uit Sint Thomas op de Virginische Eilanden in het Westelijk Caraïbisch gebied. Voor de hoofdwerktuigkundige algemene dienst C. A. Brand van de „Rotterdam" zal de Kerstverlichting dan bestaan uit de signaallampjes op het grote controlepaneel vlak boven de hoofdturbines van zijn schip. Misschien zal hij even aan Kerstklokken denken als op dat uur de scheepstelegraaf rinkelt.

„Rotterdam" in volle zee.

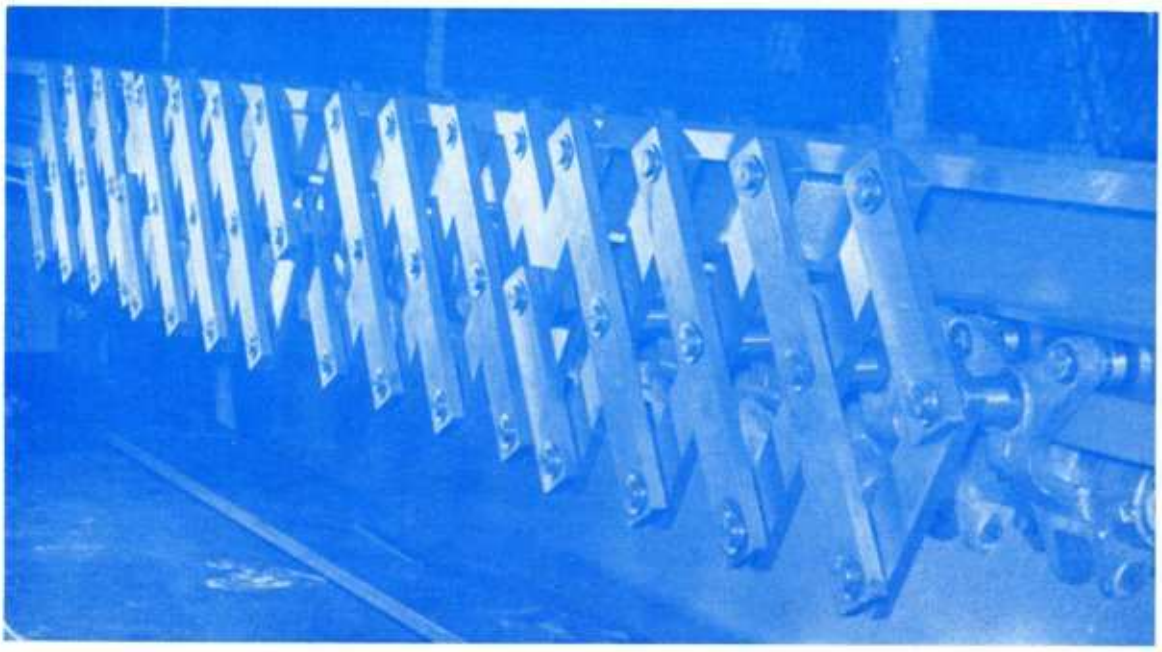
Kerstfeest aan boord is nu eenmaal anders dan Kerstfeest thuis, maar daar is de heer Brand al lang aan gewend. Hij heugt zich eigenlijk de tijd niet, dat hij met Kerstmis of met Oudejaarsavond thuis is geweest. Schepen zijn er om te varen en zeker luxeschepen zoals de „Rotterdam", waarvan juist de cruises rond de feestdagen in het Caraïbisch gebied bijzonder aantrekkelijk zijn voor een groot publiek.

Nu, wat ons betreft, kàn de „Rotterdam" varen na de grote beurt, die het schip tussen 2 november en 11 december op onze werf heeft gehad. Het was de eerste grote beurt, de vierjaarlijkse survey, nadat het door ons aan de Holland - Amerika Lijn was

afgeleverd. Vooral de inspectie van de machines maakte een belangrijk onderdeel van deze survey uit. Zowel de hoofdturbines, die het schip voortstuwen, als de turbogeneratoren met hun vermogen van vier maal 1300 KW, bleken volkomen in orde. Datzelfde gold voor de tandwielkasten van de hoofdturbines. Van de gelegenheid toen het schip in dok lag is gebruik gemaakt om het pokhout in de schroefaskokers te vernieuwen en verder zijn de stabilisatievinnen van roestvrij stalen voeringen voorzien. Dat er duizenden kilo's verf aan de surveybeurt zijn te pas gekomen spreekt vanzelf. Het comfort van de „Rotterdam" is bij deze gelegenheid nog iets uitgebreid door de aanleg van een televisiecircuit, waardoor men aan boord TV-programma's zal kunnen zien van de wal (voorzover het schip dicht bij een TV-station gemeerd ligt) of filmprogramma's die men aan boord verzorgt. Via een opnamecamera op de brug zal men zelfs, terwijl men behaaglijk binnen blijft zitten, op het TV-scherm kunnen volgen wat bezienswaardig is in een haven bij binnenkomst of vertrek. Passagiers in de luxehutten zullen een eigen TV-toestel voor hun appartement kunnen huren.

De waardering voor het comfort aan boord, ook voor de 750 bemanningsleden, gaf de hoofdtoon aan het gesprek, dat wij met de heer Brand hadden, even voor de „Rotterdam" onze werf verliet. Een beetje merkwaardig, maar over de, bijna geheel van achter naar voren lopende „fabriek" onder in het schip die hij beheert, had hij niet zo veel te zeggen. In de tweeenhalf jaar die hij nu aan boord heeft doorgebracht, heeft de heer Brand de machtige machines en moderne controle- en bedieningsorganen als iets vanzelfsprekends aanvaard. Sprekende over het comfort en de grootte van het schip, stelt de heer Brand vast, dat hierdoor natuurlijk veel van de intimiteit onder de opvarenden verloren gaat maar dat de stemming van de bemanningsleden toch altijd uitstekend is. Zo kan de bemanning het bijvoorbeeld best opbrengen tijdens elke reis een groots opgezette show voor de passagiers te brengen en met Kerstmis zal een groep bemanningsleden een Kerstcantate uitvoeren in het theater aan boord. Zulke uitvoeringen moeten natuurlijk gehalte hebben, want de passagiers aan boor van de „Rotterdam" zijn over het algemeen wel wat gewend. Tot de gasten aan boord behoorden onder andere de Hertog van Windsor, de Amerikaanse miljonair Rockefeller en de Joegoslavische president Tito met een heel gevolg. Zowel de „Nieuw Amsterdam" — die tegelijk met de „Rotterdam" bij ons in dok lag, zoals iedereen heeft kunnen zien — als de „Rotterdam" nemen wel een aparte plaats in het hart van de R.D.M.-ers in. Dat heeft ook de heer Brand kunnen vaststellen, die bijzonder tevreden was over de samenwerking tijdens de survey tussen het technisch personeel van de H.A.L. en dat van de R.D.M. Het was prettig werken. Welnu, op onze beurt dan: „Goede vaart, „Rotterdam", en voor de mensen aan boord: „Prettige Kerstdagen. We zien elkaar wel weer tegen de zomer".

Uitzicht bij windkracht 11 vanuit de hut van de heer Brand.



Schaarmechaniek.

R.D.M. MAAKTE „SPEELWERKJE" VOOR REACTOR TE ISPRA

Nu we weer midden in de Hollandse winter zitten, zullen onze koperslagers Van Dijk en Bart wel eens met weemoed terugdenken aan het warme Italië. Nu ja, een vakantiereisje was het voor hen niet, ze hebben daar hard moeten werken. In vijf weken tijd, van eind augustus tot eind september, hebben zij een compleet leidingenstelsel gemonteerd aan de zogenaamde ECO-reactor, die wordt gebouwd op het Euratom-centrum in Ispra in Italië. Zij hebben daar met hun vakmanschap wel furore gemaakt.

Intussen maakte het werk van de heren Van Dijk en Bart slechts een deeltje uit van de manifestatie van Nederlands vakmanschap in Ispra. Het is namelijk een combinatie van Nederlandse bedrijven, verenigd in Neratoom, die verantwoordelijk is voor de totstandkoming van de ECO-reactor met alles wat daar om en aan is. Eén van deze in Neratoom-verband samenwerkende bedrijven is de R.D.M., maar voordat wij iets meer vertellen over het aandeel van de R.D.M. in het ECO-project, eerst een korte uiteenzetting van dit project als geheel.

De installatie, die op het ogenblik in Ispra voor gebruik gereed wordt gemaakt is een kernreactor voor het doen van kritische experimenten. Populair gezegd: geen reactor voor het opwekken van energie, maar een instrument om, onder de om-

standigheden waaronder een werkende reactor verkeert, van alles uit te dokteren. Op deze wijze hoopt men een aantal inzichten te verkrijgen, die niet door berekeningen en uit de theorie van de kernfysica kunnen worden gevonden.

ECO is de afkorting van Expériment Critique Orgèl. De Orgèl-reactor, waarvoor het ECO-project een eerste stap is, is een door organische vloeistoffen gekoelde reactor met als moderator zwaar water. Dit zwaar water dient om de neutronenstroom tussen de splijtstofelementen in de werkende reactor af te remmen, waardoor het splijtingsproces wordt bevorderd. Nu is zwaar water een erg kostbare vloeistof en de prijs van de splijtstofelementen ligt een heleboel hoger dan het bedrag dat wij voor een mudje kolen moeten betalen. Eén van de experimenten met de ECO-reactor zal nu zijn „te spelen" met de onderlinge afstand tussen de splijtstofelementen om te kunnen vinden wat voor verschillende doeleinden de meest gunstige afstand is.

En hiermee zijn wij gekomen aan het aandeel, dat de R.D.M. in de bouw van de reactor heeft. De splijtstofelementen worden in het reactorvat opgehangen aan een rooster, in dit geval een verstelbaar rooster, zodat de afstand tussen de elementen gemakkelijk te veranderen is. Dit bij de R.D.M. vervaardigde roosterverstelmechanisme is boven het reactorvat geplaatst in een aan deze tank bevestigde vierkante doos van 6 x 6 x 1,5 m. Er kunnen 221 staven splijtstof aan worden opgehangen, die bij een diameter van 12,5 cm een gewicht van 135 kg elk hebben. Dat komt, als alle ophangpunten worden gebruikt, neer op een totale belasting van het mechanisme van 30.000 kg. De onderlinge afstanden moeten regelbaar zijn tot op delen van millimeters. Het is duidelijk, dat het niet eenvoudig was een constructie te ontwerpen die een dergelijke precisie garandeerde bij een belasting van 30 ton.

De constructie komt er in hoofdzaak op neer, dat men het rooster heeft voorzien van 221 „wagentjes" waaraan de splijtstofelementen worden opgehangen en dat deze wagentjes heen en weer kunnen worden gereden langs rails die men dichter of wijder uiteen kan brengen. Dat laatste gebeurt door middel van een mechaniek van schaararmen, zoals die, waaraan thuis Uw wandlampje is opgehangen en waarmee U het lampje een beetje naar U toe kunt trekken of van U af kunt schuiven.

Om met dit mechaniek doelmatig te kunnen werken moet het gemakkelijk kunnen worden bediend. Dat houdt in dat het licht moet lopen, wat men bereikte door er 2700 roestvrij stalen kogel- en naaldlagers in te verwerken. Het mechaniek wordt aangedreven door elektromotoren via tandwielkasten naar schroefspindels met kogelmoer. De

Ophangwagentjes voor splijtstofelementen.

snelheid van beweging van de uiterste draagwagens is 2 mm per seconde.

Een montageteam onder leiding van de heer L. A. Keemink en verder bestaande uit de heren Tunderman, Vonk en De Ruiter van de machinefabriek is in de maanden augustus en oktober in Ispra bezig geweest met de montage en het inhijsen van het mechanisme.

Het project te Ispra is voor Nederland wel van bijzonder grote betekenis, omdat het hier gaat om de eerste geheel in ons land ontworpen en vervaardigde reactor. De bouw van het roosterverstelmechanisme is bijzonder snel geschied. In december 1961 kregen wij het contract; nadat de tekeningen waren aangepast en uitgewerkt, kon reeds in het voorjaar van 1962 met de fabricage worden begonnen en 15 maanden later was het werkstuk gereed. Het is de bedoeling, dat de ECO-reactor in maart van het komende jaar kritisch (zelfonderhoudend) wordt.

De afdeling reactorbouw van de R.D.M., onder leiding van ir M. C. van Veen, heeft op het ogenblik de hoofden gebogen over een nòg Nederlandser project, de bouw van de eerste Nederlandse elektrische centrale, die op kernenergie werkt. Definitieve opdrachten hiervoor zijn nog niet verstrekt, maar binnenkort zal men wel beginnen met het vervaardigen van een proefexemplaar van de gesmede stalen ringen, waaruit het reactorvat voor deze centrale zal worden opgebouwd. Inmiddels kreeg de R.D.M. ook opdracht voor de vervaardiging van een roestvrij stalen binnenwerk voor het reactorvat van een aan de Donau bij Ulm te bouwen kernreactor. Deze stalen trommel met een diameter van 3 meter en een hoogte van 8,5 meter, zal 22 ton wegen.

De nieuwe schoorsteen van de kruiser. Van dit bijzondere werkstuk werd de geheel geklonken aluminium buitenmantel vervaardigd in de scheepsbouwloods; de stalen binnenschoorsteen en het naar achter uitlopende rookkanaal (op de foto nog niet aangebracht) werden in de plaatwerkerij bewerkt. Het geheel is een stuk „modelbouw" geworden, waarover iedereen die ermee te maken heeft tevreden is. Het 12 meter hoge gevaarte weegt ca. 16 ton.

INSPECTIE BOVEN DE ZESTIG

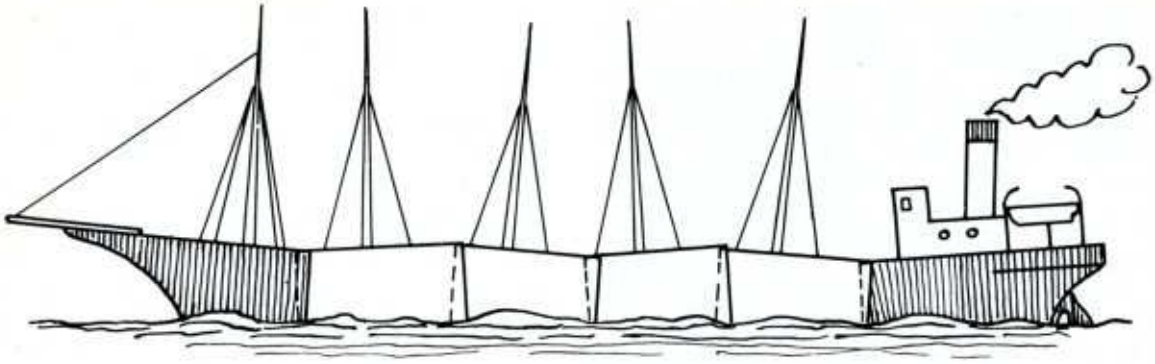
Dokter Van der Meulen, onze bedrijfsarts, heeft enkele maanden geleden aan de werknemers boven de zestig jaar meegedeeld, dat zij zich — voorzover zij dat willen — aan een grondige medische inspectie kunnen onderwerpen. Zo'n onderzoek van top tot teen zou eigenlijk iedereen van tijd tot tijd moeten ondergaan, maar het is nu eenmaal ondoenlijk alle R.D.M.-ers en N.W.-ers medisch op de helling te nemen zonder dat daarvoor een actuele aanleiding aanwezig is. Bij de groep van de bovenzestigers gaat dat gemakkelijker, omdat de groep kleiner is en bovendien is er ook meer aanleiding „om een machine die wat langer heeft gelopen" een flinke controlebeurt te geven.

In de circulaire waarin hij opwekt tot dit onderzoek, merkt dokter Van der Meulen ondermeer op, dat er ziekten zijn die nauwelijks waarneembaar beginnen en waarvan men zich pas bewust wordt als de gevolgen ervan duidelijk merkbaar zijn. Wij, die schepen, machines en werktuigen bouwen, weten dat het beter is een onderdeel te reviseren vóórdat het flink versleten is en hoorbaar gaat rammelen. Want dan kan de hele zaak vastlopen. Zo is het ook bij de mens; we kunnen beter grote schade voorkomen dan wachten tot een grote reparatie moet worden uitgevoerd. Het is dan ook alleen maar verstandig en beslist niet getuigend van zwartgalligheid als men zich voor het onderzoek van de bedrijfsarts opgeeft.

In een gesprek, dat wij naar aanleiding van zijn circulaire hadden, heeft dokter Van der Meulen er nog eens de nadruk op gelegd, dat hij inderdaad het voorkomen van allerlei lichamelijk onheil minstens zo belangrijk vindt als het helpen in die gevallen waarin het lichaam al schade heeft opgelopen. Daarom zal hij erop hameren, dat veiligheidsvoorschriften in acht worden genomen, opdat ongelukken worden vermeden. Zal hij bijvoorbeeld wijzen op het nut van het dragen van helmen en schoenen met stalen neuzen, die bij eventuele ongelukken ernstig letsel kunnen voorkomen. En daarom zal hij een werknemer die zich niet prettig voelt onderzoeken, hem naar huis sturen als dat nodig is en hem voor een bepaalde behandeling naar huisarts of specialist verwijzen.

Hierbij heeft de bedrijfsarts nog een dubbele verantwoordelijkheid: namelijk die tegenover de enkeling en tegenover het bedrijf als geheel. Dat geldt zowel voor het voorkomen als voor het genezen. Het is het belang voor ieder persoonlijk dat hem niets overkomt — zowel ongeluk als ziekte — en dat hij, mocht hem iets gebeuren, zo snel mogelijk genezen zal. Maar dat is natuurlijk ook het belang van zijn collega's en van de bedrijfshuishouding als geheel. Omdat men weet, dat de bedrijfsarts een dubbele verantwoordelijkheid heeft, doet zich wel eens het geval voor dat de patient twijfelt of hij wel aan zijn trekken komt. Dat kan vooral gebeuren bij de patient die, en dat blijkt wel bij het onderzoek, geen echte lichamelijke averij heeft, maar geestelijk in de knoop zit, waarbij men zich overigens lichamelijk heel onplezierig kan voelen. Een niet onaanzienlijk deel van de patienten, zo horen wij van dokter Van der Meulen, hoort bij de groep van mensen die geestelijk een beetje in de knel zijn geraakt. Dat is trouwens geen wonder in deze tijd, waarin allerlei veranderingen en ontwikkelingen leven en werken soms een beetje moeilijker maken en aanleiding geven tot allerlei conflicten thuis of op het werk.

Maar de bedrijfsgeneeskundige dienst wordt natuurlijk het meest geconfronteerd met lichamelijke klachten. Het was dan ook een plezierige ervaring, dat zich, kort na de oproep van de bedrijfsarts, reeds een paar honderd werknemers, die de zes kruisjes zijn gepasseerd, voor onderzoek opgaven. Een aantal van hen moest inderdaad naar de huisarts worden verwezen en een aantal is voor nadere controle bij de bedrijfsarts terugbesteld.



TOEN EN NU

Langs de havenkant is er altijd wat bijzonders te zien. Niet alleen valt daar de grote bedrijvigheid waar te nemen, die vooral aan de kaden waar de grote schepen liggen zo enerverend is, maar de vaste bezoeker doet soms verrassende ontdekkingen. Soms bemerkt hij nieuwigheidjes bij de haveninstallaties, dan weer ziet hij op de schepen in het oog lopende veranderingen. Schoorstenen worden rookkanalen, het laad- en losgerei wordt steeds moderner en doelmatiger uitgevoerd en ook de vormen en de opbouwen van de schepen wijzigen „met de dag".

Vooral de grote tankers verliezen zichtbaar hun klassieke vormen. Tankers met middenopbouw zijn „uit de tijd" en wellicht zult u binnen niet al te lange tijd bij uw bezoek aan de haven ook bijzondere veranderingen in het casco kunnen ontdekken. Wij bedoelen het nieuwste experiment in de scheepsbouw : Het scharnierende schip.

Naast de vele experimenten tot nu toe, wordt aandacht besteed aan de mogelijkheid een schip te construeren, bestaande uit twee delen die scharnierend aan elkaar worden bevestigd. Een schip dat beweeglijker op de golven zal komen te liggen. De Japanse werf Shin Mitsibushi Heavy Industries is met dit experiment op papier in zee gegaan. Volgens de berekeningen zal een twee-delig schip belangrijke gewichtsbesparing geven; de zware versterkingen die nodig zijn om de langsscheepse spanningen op te vangen, belangrijk bij zeer grote schepen, kunnen hierdoor minder zwaar worden uitgevoerd. Extra vermogen kan dus worden vrijgemaakt om het schip een grotere snelheid te kunnen geven.

Bij zo'n flexibeler schip wordt de kans op breuken en scheuren in dekken ook geringer, want hoe groter de schepen worden, hoe groter de spanningen zijn die de kans op breken verhogen. In hoeverre dit idee

de toets der praktijk zal kunnen weerstaan is nog een vraagteken.

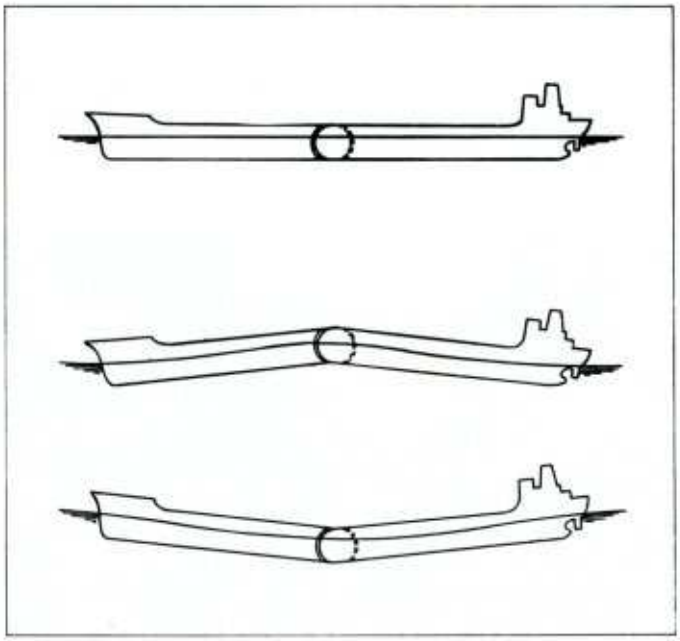
Het idee is niet nieuw. Reeds in 1863 heeft men een dergelijk plan willen uitvoeren, echter zonder resultaat te boeken.

In Engeland kwam men op de gedachte een „zeetrein" te ontwerpen. De Jointed Ship Company (Samengesteld schip-maatschappij) werd gesticht en op een werf aan de Theems begon men het revolutionaire schip te bouwen.

Het bestond uit drie delen, nl. een voorschip, een achterschip met ketels en machines en een laadbak, die d.m.v. zware assen op steunen scharnierend aan het voor- en achterschip werd verbonden. Het schip kreeg de naam Connector. Mocht het aan de verwachtingen voldoen, dan zou men nog een serie laadbakken bouwen en die tussen voegen. In iedere haven die werd aangedaan zou men door ontkoppeling één of meerdere bakken kunnen achterlaten om te laden of te lossen, terwijl de rest verder kon stomen.

Van de Connector werd veel verwacht. Geringere diepgang, onbreekbaarheid, hogere snelheid door mindere breedte. Mocht brand uitbreken of een lek ontstaan : door het gedeelte los te koppelen zou de schade worden beperkt.

De Connector bleek geen succes. De bewegingen tussen de delen bleken zo hevig te zijn dat van verdere bouw moest worden afgezien. Nu wordt een oud idee weer gebruikt in onze tijd. Wij echter zijn beter in staat door technische vindingen een dergelijk plan ten uitvoer te brengen. In honderd jaar is er heel wat gebeurd.



Jubilea

De heer **A. Rijlaarsdam,** groepsleider op tekenkamer afd. werktuigbouw, vierde op vrijdag 15 november jl. zijn zilveren jubileum.

ZILVER, BRONS EN GOUD

Op 23 januari 1964, de eenenzestigste verjaardag van de R.D.M., zal weer een groot aantal jubilarissen door de directie worden gehuldigd. Dit keer zullen het er niet zo veel zijn als in de twee voorgaande jaren (216), maar honderd jubilarissen bij de R.D.M. en N.W. in 1963 is zeker een respectabel aantal te noemen.
Deze huldiging door de directie houdt ondermeer in dat een herinneringsgeschenk zal worden aangeboden en dat in deze gezellige bijeenkomst bekende artisten zullen meewerken. Gebouw Courzand zal dan zijn naam „feestgebouw" eer aandoen.

Afscheid

Met ingang van 1 december 1963 gingen met pensioen de heren

J. G. J. 't JONG,
kraandrijver, vanaf mei 1936 bij ons werkzaam.

C. LADAGE,
reparatie-bankwerker, met een korte onderbreking sinds maart 1930 in onze dienst.

M. M. VAN DER MEULEN,
transporteur, werkzaam op de R.D.M. vanaf april 1946.

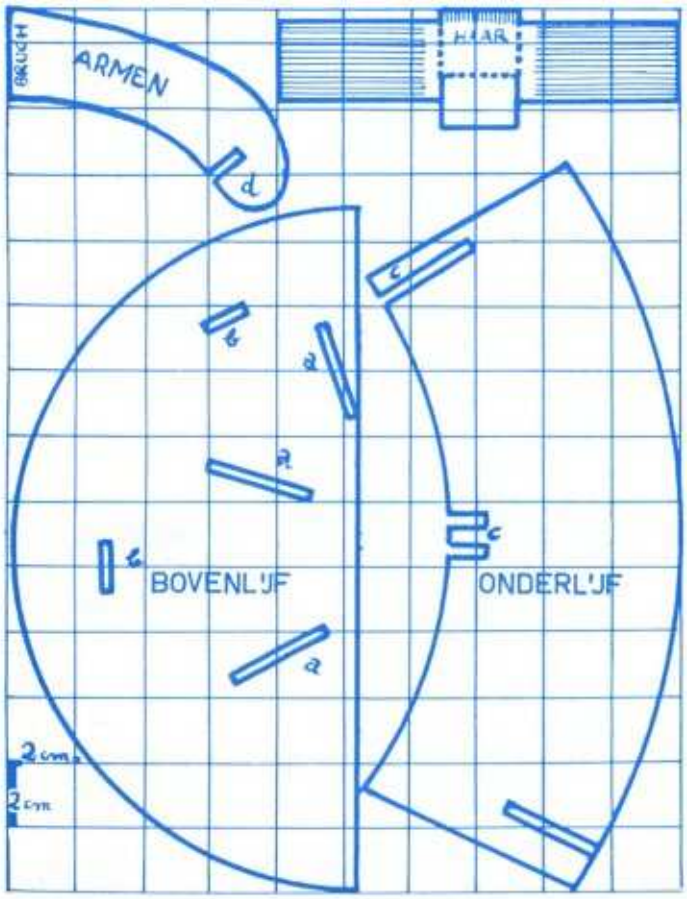
H. W. VLEGHERT,
portier op de N.W., sinds september 1947 bij ons werkzaam.

J. VAN DEN BERG
werkmeester branders, sinds februari 1925 werkzaam op de R.D.M.

Maak eens iets anders voor Kerst

Elders in dit blad vindt U het een en ander over Kerstviering buiten ons land. Maar over ons eigen Kerstfeest gesproken: waarom zou U een paar kleinigheden ook niet eens anders doen dan U gewend was. De kerstboom of het groen aan de lamp of boven de schoorsteen hoeft U niet persé te versieren met de traditionele gekleurde ballen en engelenhaar. Maakt U, mevrouw, eens zelf iets of misschien heeft meneer of één van de grotere kinderen zin de krachten eens te beproeven op de suggesties voor kerstversieringen die het Duitse familieblad „Constanze" ons ter publikatie afstond.

Links boven op deze pagina is een Kerst-



1

2

3

4

engel afgebeeld die werd gemaakt van houtkrullen. U hebt er natuurlijk wat fantasie voor nodig en U moet heel voorzichtig werken om iets van dit materiaal te maken. Maar U zult tegelijk ervaren, dat houtkrullen met hun typische, onregelmatige vormen allerlei mogelijkheden inhouden voor verrassende resultaten. Als hulpmiddel gebruikt U wat lijm en wat dunne metaaldraadjes (dezelfde draadjes waaraan U de glazen ballen in de boom hangt). Het hoofdje van de engel kunt U maken uit een stukje was of ander kneedbaar materiaal en de ogen worden gevormd door een paar kleine kraaltjes.

Op dezelfde wijze maakt U een hoofdje voor de kerstengel van dik zilverpapier of goudkleurig staniol, waarvoor de werktekening hierbij staat afgedrukt. U kunt de werktekening (1.) gemakkelijk overbrengen op een los velletje papier door daarop eerst het ruitjespatroon over te brengen (al of niet vergroot). De onderdelen van de engel (bovenlijf, onderlijf, armen en het haar) worden uit de werktekening geknipt (de armen tweemaal) en op een velletje staniol gelegd. Met een hard potlood worden de omtrekken overgebracht op het staniol waarna men de stukjes uitknipt. Het bovenstuk van de engel wordt daarna kegelvormig opgerold en de armen worden in de tevoren aangebrachte keepjes (A.) geschoven. Vervolgens wordt het onderstuk opgerold en met de lipjes (C.) in de eveneens tevoren gemaakte keepjes (B.) van het bovenstuk vastgezet met wat lijm. De handen van de engel worden in elkaar gevouwen door de inkepingen in de uiteinden van de armen (D.) in elkaar te schuiven. Daarna kunt U voorzichtig een miniatuurkaarsje op de samengevouwen handen vastzetten met lijm. Figuur 4 geeft aan hoe U de engel een pruikje opzet. De engel kan worden opgehangen in de kerstboom of ergens anders in de kamer.

Nieuws van de Personeelsvereniging

Secr. M. P. van den Borden
Kortebrantstraat 37
Rotterdam-1
Telefoon 12 86 43

FILM

Wij maken onze leden nogmaals erop attent dat zij met hun huisgenoten op vertoon van het bewijs van lidmaatschap van W.E.K. tegen gereduceerde prijs toegang hebben tot het gezellige familietheater ATRIUM in de Karel Doormanstraat 143.

De toegangsprijzen zijn : 1e rang *f* 1,— en balcon *f* 1,35. Normale prijs resp. *f* 1,35 en *f* 2,25.

De voorstelingen worden uitsluitend gehouden op zaterdag. Aanvang 3 uur en 8 uur.

In memoriam

Op 14 november 1963 overleed de heer

HENDRIKUS NEDERSTIGT

electrisch lasser, geboren 21 februari 1920. Op 13 november 1961 kwam hij op de R.D.M.

Op 4 december 1963 overleed de heer

ZEGER VAN OORT

werkmeester bankwerkers, geboren 18 oktober 1904. Na een dienstverband in 1921 en 1926 was hij sinds juni 1931 werkzaam op de R.D.M.

Op 4 december 1963 is overleden de heer

ARJEN A. BROEDERS

koperslager, geboren 24 november 1907. Hij was, met een onderbreking 20 jaar bij ons in dienst.

Zij rusten in vrede.