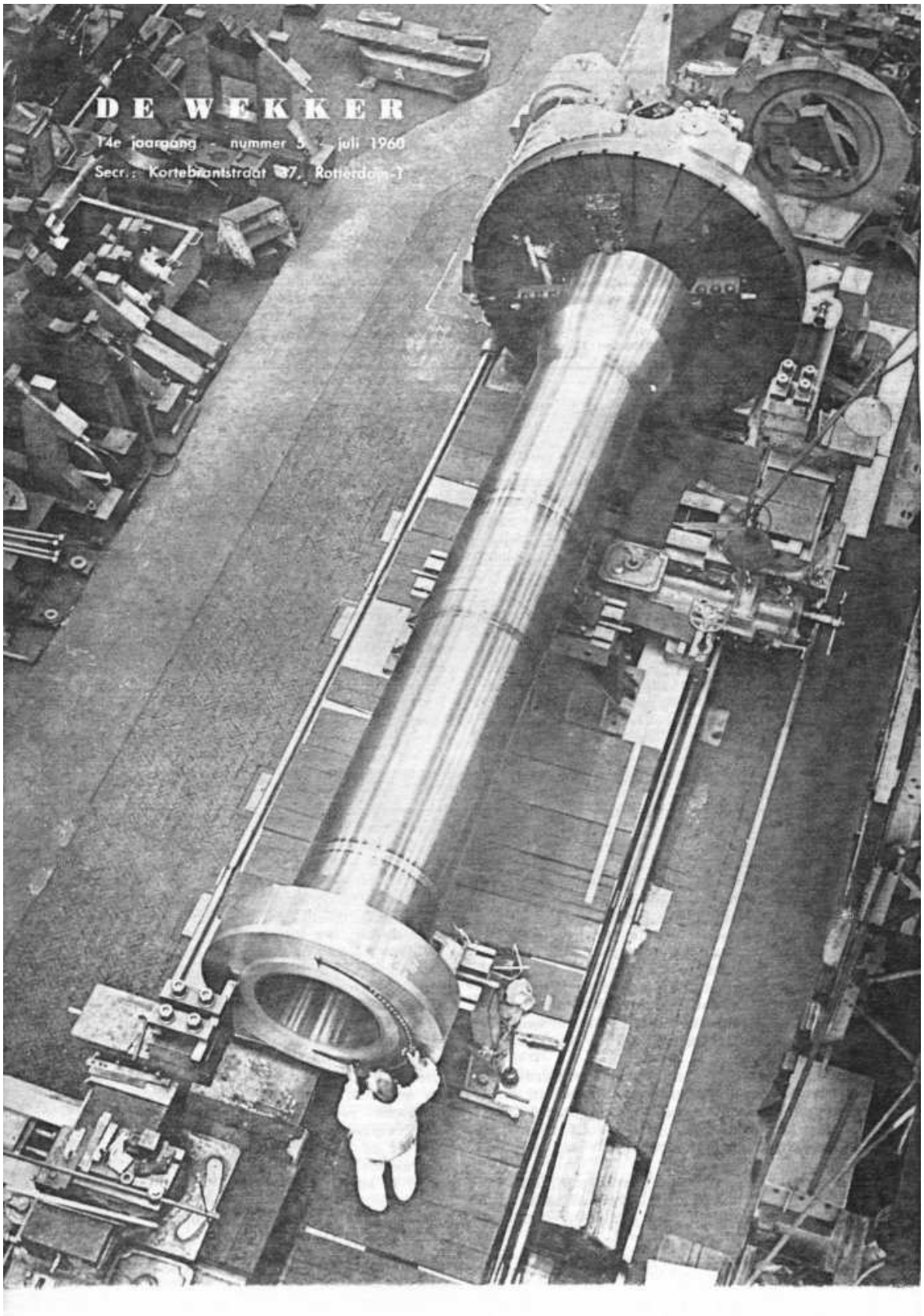
“De Wekker”, juli 1960, 14e jaargang, nummer 5.

Ontvangen van Rob Lampen, Rotterdam.



DE WEKKER

Maandblad van de Vereniging van Personeel in dienst bij De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. en de Scheepsbouw Maatschappij „Nieuwe Waterweg" N.V.

„W.E.K."

Opgericht 21 april 1944 - Kon. erkend 16 mei 1951

SECRETARIAAT:
M. P. van der Borden, Kortebrantstraat 37, Rotterdam-1, Telefoon 12 86 43

REDACTIE-ADRES:
Karimunstraat 12, Rotterdam-22

INHOUD:

Bij de voorpagina 2
Tewaterlating Gaasterdyk 3
Een eigen huis 6
Dankbare jubilaris 8
Tok - tok, knor - knor 8
Afscheid baas de Bruin 9
Reisclub 9
Verenigingsmededelingen 11

Kopij voor het volgend nummer dient uiterlijk op de 10e in het bezit van de redactie te zijn.

bij de voorpagina ● wat is dat voor een ding?

Een vraag die door veel van onze mensen gesteld werd, toen zij in de machinefabriek een ca. 7,5 m lang, cilindervormig stuk werk op één van de grote draaibanken zagen afdraaien. Een scheepsbouwer vond het wel wat te zwaar voor een schroefaskoker, al leek het daar iets op. Ter bevrediging van hen, die wat verder kijken dan hun neus lang is en belangstelling hebben voor hetgeen in ons bedrijf geschiedt, laten we hier een korte beschrijving volgen van dat „ding".

We weten allen dat we in ons Limburg kolenmijnen bezitten, o.a. de Staatsmijnen, waarin steenkolen worden gedolven, waarvan voor een belangrijk deel cokes gefabriceerd wordt waarbij gas vrijkomt dat oorspronkelijk slechts voor verwarming en verlichting gebruikt werd. De cokes gaat voor een groot deel naar de hoogovens voor het verwerken van ijzererts tot gietijzer.

De vrijgekomen gassen zijn thans, behalve voor verlichting en verwarming, een grote rol in de chemische industrie gaan spelen. Men beperkt zich daar niet meer alleen tot de fabricage van koolteer door destillatie van dit gas. Immers door de geweldige ontwikkeling die de chemie gedurende de laatste 20 of 30 jaren heeft doorgemaakt, is het mogelijk heel wat meer producten uit de als grondstof dienende kolen te vervaardigen. De Staatsmijnen zijn daarbij niet stil blijven staan; zij hebben te Geleen een chemisch bedrijf opgebouwd dat nog steeds in omvang toeneemt en dat tot onze grootste industrieën behoort. Het heeft op enkele plaatsen wel wat weg van „Shell-Pernis", zij het niet zo uitgestrekt.

Wist U dat in Nederland gefabriceerde z.g. nylonkousen hun oorsprong vinden in onze kolenmijnen? Ook een groot aantal verschillende grondstoffen, o.a. voor reuk- en kleurstoffen, geneesmiddelen en alcohol, wordt er geproduceerd.

Met de oprichting van het stikstofbindingsbedrijf door de Staatsmijnen nu al ca 30 jaar geleden, werd daar in het groot een begin gemaakt met een chemische industrie. Het binden van stikstof uit de lucht dient in hoofdzaak tot fabricage van kunstmest voor land- en tuinbouw.

Stikstof, in de scheikunde aangeduid met N (Nytrogenium) dient ook tot de vervaardiging van amoniak (NH_3) door stikstof met waterstof, H (Hydrogenium), te binden.

Eerst nu komen we terug op dat „ding", hetwelk dient tot de fabricage van amoniak. Dit „ding" noemt men met een geleerd woord Pre-catalyse kolom. Deze kolom, die uit gelegeerd staal (Chroom-Molybdeen staal) onder één van onze zware smeedpersen „op een doorn" hol is gesmeed, heeft een inhoud van 4000 l en een gewicht van 22.000 kg. Teneinde weerstand te bieden aan de zeer hoge druk, 330 kg per cm^2 of wel 330 atmosfeer, waaronder de binding tot stand komt, is de wand van deze kolom, ondanks het staal van hoge vastheid, 80 mm dik, de inwendige diameter ervan is 850 mm.

In deze kolom nu worden stikstof en waterstof onder de reeds genoemde druk bij een temperatuur van 300° C. tezamen gebracht, waardoor amoniak gevormd wordt.

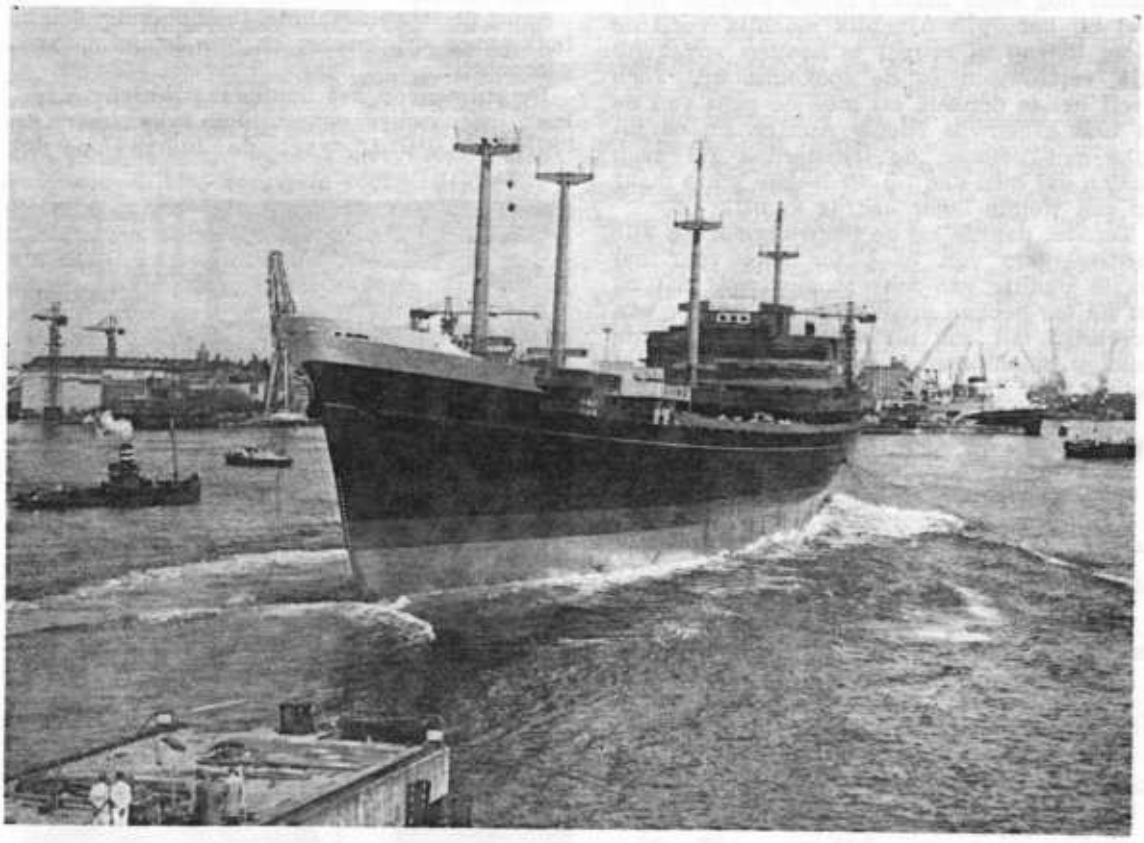
Behalve als kunstmest voorziet de fabrikage van amoniak in de behoefte daaraan in de chemische- en andere industrieën.

Het verkrijgen van dit soort opdrachten wijst er op dat men vertrouwen stelt in de bekwaamheid van onze mensen die blijk geven in staat te zijn dit zeer speciale werk uit te voeren en dus de goede naam die de R.D.M. geniet helpen hooghouden.

Tewaterlating Gaasterdyk

Zaterdagmorgen te ca. 10 uur 30 gleed het enkelschroef motorvrachtschip Gaasterdyk, bouwnummer 304, vlot van helling 7, nadat mevrouw A. Fockema - Andreae - de Monchy het schip zijn naam had gegeven en de klinkdraad door haar was doorgehakt.

Het schip werd gebouwd op de helling waarop ook de Nieuw Amsterdam en de Rotterdam werden gebouwd. Het is dus het derde schip, waarvoor de kiel op 15 oktober 1959 gelegd is, dat wij voor rekening van de Nederlandsch - Amerikaansche Stoomvaart Mij., Holland - Amerika Lijn, bouwen. Weliswaar werden in de jaren 1921 en 1923 door de Scheepsbouw Mij. Nieuwe Waterweg N.V. nog gebouwd de passagiersschepen Leerdam en Spaarndam en de vrachtschepen Gaasterdijk en Grootendijk, die reeds alle ter ziele zijn, doch toen was de N.W. nog geen dochtermaatschappij van de R.D.M.



In het begin van dit jaar gaf de H.A.L. ons de opdracht tot de bouw van het m.s. Grotedyk, dat gebouwd zal worden onder bouwnummer 306. Typisch is dat deze naam niet alleen, in afwijking van de reeds genoemde Grootendijk, in de nieuwe spelling is gezet, doch ook is de ij van „dijk" voor de „dijkboten" vervangen door de griekse y (ypsilon), aangezien de Engelsen en Amerikanen onze ij niet kennen. De klank van ons woord dijk blijft dan voor hen daaraan gelijk, aangezien ze in dit geval die y uitspreken als onze ij. Zo ook hier weer: "What is in a name?".

Deze door mooi weer begunstigde tewaterlating had weer vele belangstellenden naar de R.D.M. gelokt. Onder hen bevond zich een 20-tal leerlingen van de Christelijke H.B.S. te Amsterdam, onder geleide van hun leraar, welke school in Nevas-verband (Ned. Ver. tot Adoptie van Schepen) het schip zal adopteren.

Na de tewaterlating voerde allereerst onze heer Van der Pols het woord, die mevrouw Fockema dankte voor haar bereidwilligheid dit schip zijn naam te geven. Na haar het bijltje en een soevenier te hebben aangeboden, merkte hij op dat de R.D.M. er nog steeds trots op is de twee grootste mailschepen van de Nederlandse koopvaardijvloot te hebben gebouwd, doch dat zij thans met even veel

genoegen voor dezelfde rederij een eenvoudig, doch hoogst modern ingericht snel vrachtschip bouwt. Het is voor de R.D.M. wederom een verheugend blijk van vertrouwen dat zij in het begin van dit jaar van de H.A.L. de opdracht mocht ontvangen voor de bouw van een zusterschip van de Gaasterdyk, dat de naam Grotedyk zal dragen.

Vervolgens dankte mevrouw Fockema in de gelegenheid te zijn geweest dit fraaie schip zijn naam te mogen geven en dat zij de tewaterlating mocht verrichten.

Jhr. J. Reuchlin, een der directeuren van de H.A.L., als laatste spreker, merkte op dat dit schip het eerste is van een geheel nieuw type, waarvan hij hoopte dat er in de naaste toekomst nog meer besteld zullen worden. Hoewel hij het op 't ogenblik moeilijk vond de vloot lonend in bedrijf te houden, sprak hij zijn vertrouwen in de toekomst uit. Toch geeft het te denken, als men de prijs van de in 1938 gebouwde Nieuw Amsterdam vergelijkt met hetgeen de Gaasterdyk zal gaan kosten dat men dan bij dit laatste schip maar op een weinig lager bedrag komt.

Tot slot dankte hij de bouwmeester en alle medewerkers van hoog tot laag voor het fraaie staaltje van scheepsbouwkunst dat zij tot nu toe hebben uitgevoerd. Hij was er van overtuigd dat ook dit schip met succes de huidige moeilijkheden in de vrachtvaart zal helpen overwinnen.

Wij laten nu een korte beschrijving volgen van het schip.

Hoofdafmetingen.

Lengte over alles ..	162,73 m	533' - 10¾"
Lengte tussen loodlijnen	148,60 m	487' - 6½"
Breedte op buitenkant spanten	20,55 m	67' - 5"
Holte tot hoofddek, in de zijde	12,49 m	41' - 0"
Gemiddelde diepgang op zomermerk	8.15 m	26' - 9"
Draagvermogen bij deze diepgang ..	ca. 10.000 ton à 1016 kg	
Bruto inhoud	ca. 7400 reg.ton à 2,83 m³	
Dienstsnelheid ..	ca. 17 Eng. zeemijlen p. u.	
Aantal opvarenden, maximum	55	

Het schip wordt gebouwd volgens de voorschriften en onder toezicht van Lloyd's Register of Shipping, Scheepvaart Inspectie, Stoomwezen en Inspectie voor de Havenarbeid en voldoet aan de voorschriften van het National Cargo Bureau Inc.

Inrichting.

Het schip is onderverdeeld in 9 waterdichte compartimenten, nl. voorpiek, ruim 1, 2, 3, 4 en 5, de machinekamer, ruim 6 en de achterpiek.

De laadruimen vóor de machinekamer hebben 2 tussendekken en ruim 6 achter de machinekamer 1 tussendek.

In ruim 2 zijn aangebracht dieptanks voor het vervoer van eetbare olie, die inwendig bekleed zijn met roestvrij staal zodat deze tanks gemakkelijk zijn schoon te houden.

In ruim 5 wordt de ruimte in het boven- en ondertussendek aan beide zijden van de luikhoofden ingericht voor het vervoer van gekoelde lading.

Naast de schroefastunnel in onderruim 6 zijn tanks voor drinkwater en brandstofolie aangebracht.

De ruimen op het hoofddek worden uitgerust met stalen patentluiken van het z.g. "SINGLE PULL"-type; de luiken op de

tussendekken en de luiken boven de ladingolie dieptanks worden voorzien van stalen patentluiken, die hydraulisch geopend en gesloten kunnen worden. De dubbele bodem, die zich uitstrekt van het voor- tot het achterpiekschot is ingericht voor berging van waterballast, brandstof en smeerolie.

In de bak bevinden zich o.a. de bergplaatsen voor de dekdienst. De 4 mastdekhuizen, waarop de lieren zijn geplaatst, zullen o.a. bevatten: de contactors voor de

lieren en het mechanische gedeelte van de ruimventilatie.

De gehele bemanning wordt ondergebracht in het boven de machinekamer gebouwde dekhuis.

Laadgerei.

Er zijn 5 ongestaagde masten, waaraan 18 stuks 5-tons laadbomen getuigd worden. Aan de mast tussen luik III en IV worden 2 zware laadbomen opgesteld, die elk een last van 75 ton kunnen verplaatsen en die tevens zodanig kunnen worden opgesteld dat zij tezamen een last van 120 ton op het dek kunnen zetten. Deze laadbomen zullen worden bediend door 24 elektrische lieren.

Aan de achterkant van luik IV en aan de voorkant van luik III wordt een speciale laadboom aangebracht voor het snel behandelen van stukken tot een gewicht van 5 ton. De overige laadbomen worden voorzien van elektrische hangerlieren van het normale type. Alle laadruimen zullen elektrisch geventileerd worden en worden voorzien van een automatisch werkende luchtdrooginrichting. Voor controle van de vochtigheidstoestand wordt een dauwpuntmeetinstallatie, werkend op alle laadruimen, met registratiepaneel op de brug, aangebracht.

De laadruimen en bergplaatsen worden verder voorzien van CO_2 rookmeld- en brandblus-installatie.

Diversen.

2 reddingboten, elk voor 58 personen, zullen onder zwaartekrachtdavits opgesteld worden op het sloependek, aan B.B. een motorreddingboot en aan S.B. één met handmechanische voortstuwing. De romp van deze boten bestaat uit met glasvezel versterkte polyester.

De stuurmachine is van het 4-rams elektrisch-hydraulische type en zal van de brug af bediend worden door middel van een elektrische Sperry-hoofdbesturing en een druknop-hulpbesturing. Het Sperry-gyro-kompas zal automatisch sturen mogelijk maken.

Ook het ankerspil zal elektrisch gedreven worden.

Behalve met de gebruikelijke nautische instrumenten zal het schip uitgerust worden met een radar-, een echolood-, een log- en een richtingzoeker-installatie, verplaatsbare Decca-navigator, Loraninstallatie en een 30-kanaals Philips V.H.F. telefonie-installatie.

Inrichting voor de bemanning.

Voor een maximum aantal opvarenden van 55 personen zullen één- of tweepersoons hutten in het boven de machinekamer gebouwde dekhuis worden ingericht.

Al deze verblijven, incl. eetzalen, kaartenkamer, radiostation en kantoren zullen van "airconditioning" worden voorzien.

Voor de bemanning zal een centraal radioantenne-systeem worden aangebracht.

In de eetzaal voor de officieren wordt een televisie-moedertoestel en in de eetzaal voor de overige bemanning een monitor met afzonderlijke luidsprekers opgesteld.

De bergplaatsen voor proviand bevinden zich in het tussendek onder het dekhuis aan S.B., die voor gekoelde proviand aan B.B.

Voortstuwingsinrichting.

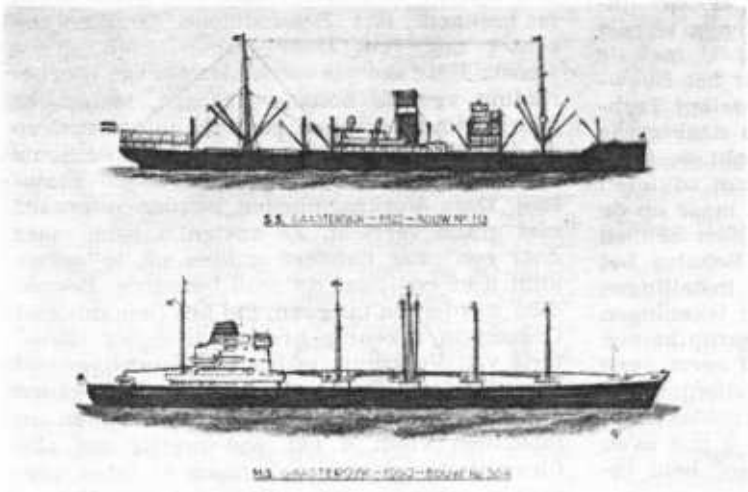
De 4-blad bronzen schroef, gedreven door een 8-cilinder enkelwerkende tweetakt Stork dieselmotor, diam. cilinders 750 en slaglengte 1600 mm, zal het schip een snelheid geven van ca. 17 Eng. zeemijlen per uur.

Drie dieselgedreven gelijkstroomdynamo's, elk met een capaciteit van 230 kW en 230 Volt, zullen zorgen voor verlichting en stroom voor het aandrijven van dek- en machinekamerwerktuigen.

Een freon-vriesinstallatie zal dienen voor het koelen van de lading en de proviand.

In de nooddynamokamer zal een 4-takt dieselmotor met een 15 kW - 230 Volt gelijkstroomdynamo worden opgesteld.

Voor verwarmingsdoeleinden zullen in de machinekamer een met olie te stoken stoomketel, benevens een door de uitlaatgassen van de hoofdmotor te verwarmen stoomketel worden opgesteld.



UW HUIS GEZIEN DOOR HET OOG VAN....

..... Uw bouwer

U zelf

..... Uw b

❷ IS EEN EIGEN

(ontleend aan personeelsor

▲ Dure lettertjes.

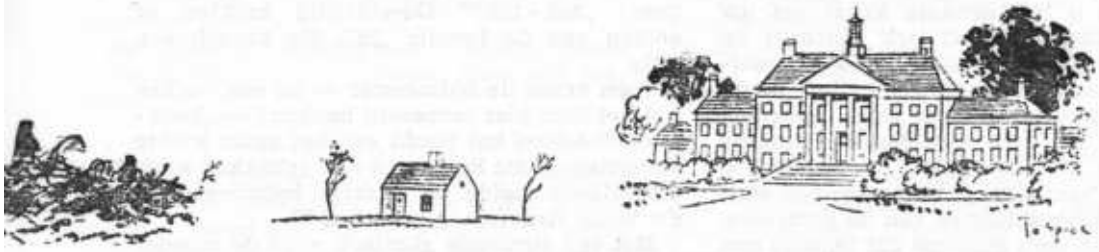
We hadden het in ons vorig nummer over v.o.n. en k.k., lettertjes die nogal eens in de advertenties voorkomen. Ook over de kosten van taxatie, registratie, overdrachtsakte enz., die in ons voorbeeld met inbegrip van de 10% van de koopsom voor eigen geld neerkomen op een totaal bedrag van ƒ 4.200,—, waarover U toch wel moet beschikken alvorens U kunt laten bouwen. En denkt U er aan: Als in de aanbieding van de verkoper niet nadrukkelijk wordt gesproken over v.o.n. rekent u er dan maar op, dat de kosten voor uw rekening zijn! Er kunnen inderdaad wel kosten worden uitgespaard, wanneer u het huis „van de tekening koopt", dus voordat met de bouw is begonnen. Maar.... bent u voldoende ter zake kundig?

Wanneer u niet weet wat stolpnaalden, in klezoorverband gemetselde stenen en betonlateien zijn, is het wel een beetje riskant, om zo maar vanaf een tekening te kopen. Er is wel toezicht van de bouwpolitie, die aan de bouwer bepaalde eisen stelt, maar die kan niet overal op letten. Nu zijn er wel instellingen die u op dit zo onbekende terrein de weg kunnen wijzen. Wanneer U met de tekeningen en beschrijvingen naar het Bouwcentrum in Rotterdam gaat — afdeling Technische Voorlichting — zal men u daar graag goede raad geven en uw aandacht vestigen op zwakke punten. Er zijn aan hun adviezen natuurlijk wel kosten verbonden, maar op de andere bedragen die u moet betalen hebben deze kosten nauwelijks invloed. Behalve het Bouwcentrum zijn er nog andere instellingen die u veilig door de wildernis van tekeningen en andere rompslomp loodsen. Daarop komen wij straks terug. We gaan er nu eerst even van uit dat u over voldoende contanten beschikt voor „eigen geld" en overdrachtskosten. En dus.... bouwen? Nee, wacht u nog even totdat u het „Bemiddelend Orgaan" hebt ingeschakeld.

▲ Het „Bemiddelend Orgaan" kan U helpen.

Zoals gezegd geeft de regering u een toeslag die in ons voorbeeld ƒ 1.100,— bedraagt. Begrijpelijkerwijs moet de regering zeker weten dat degene, aan wie het geld wordt verstrekt, inderdaad aan de verplichtingen ter zake van een eigen woning zal voldoen. Voor dat doel zijn „Bemiddelende Organen" opgericht, lichamen die voldoen aan door het Ministerie van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid gestelde strenge eisen en onder toezicht staan van de Verzekeringskamer. Wanneer u nu de toeslag wilt hebben, **moet** u die aanvragen door tussenkomst van het Bemiddelend Orgaan en wel binnen zes maanden nadat het huis voor bewoning gereed is. Dat kost u natuurlijk geld (ongeveer ƒ 50,—), maar u krijgt er veel voor terug.

Indien blijkt dat het voor bepaalde gegadigden minder gewenst is een huis te kopen, zal het Bemiddelend Orgaan hen daarvan trachten te weerhouden, of althans hun plannen binnen de juiste proporties weten terug te brengen. Het Bemiddelend Orgaan kan echter nog veel meer doen, indien u dat wenst. Het kan de administratieve voorbereiding van de bouw verzorgen, technische voorlichting geven en controle uitoefenen op de deugdelijkheid van het bouwplan, de bouw en de grootte van het bedrag van de bouwsom. Deze werkzaamheden worden uiteraard niet gratis verricht. Ze kosten u geld, maar door een paar honderd gulden uit te geven, kunt u er een paar duizend besparen. Bovendien worden de tarieven, die het Bemiddelend Orgaan in rekening brengt, door het Ministerie van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid gecontroleerd. Er zijn Bemiddelende Organen die zelf krediet (hypotheek) verstrekken en misschien vindt u het wel prettig om alle formaliteiten door één lichaam te laten verzorgen, maar noodzakelijk is het niet. U bent



andassuradeur ..... Uw hypotheeknemer ..... Uw belastinginspecteur

HUIS EEN KRUIS ?

aan Shell - Nederland - Pernis)

volkomen vrij om alles — behalve het aanvragen van de toeslag — zelf te doen, dus zélf de administratieve voorbereidingen te regelen, zélf de bouwwerkzaamheden te controleren en uw hypotheek bij een andere instelling af te sluiten. Maar er komt wel erg veel bij kijken. Er zijn momenteel vijf Eemiddelende Organen: De Stichting Bemiddelend Orgaan van de N.V. Bouwfonds Nederlandse Gemeenten (Assen), de Stichting Eigen Woning (Eindhoven), de Stichting Bemiddelend Orgaan Rohyp (Amsterdam), de Stichting Bemiddelend Orgaan Limburg (Roermond) en de Stichting Bevordering Eigen-Woningbezit (Amsterdam).

De bekendste hiervan is het Bouwfonds Nederlandse Gemeenten. Deze instelling, waarvan uitsluitend gemeenten aandeelhouder zijn — ongeveer 600 — stelt gegadigden door middel van een bepaald spaarsysteem in staat om een eigen huis te verkrijgen. Het Bouwfonds heeft ongeveer 17.000 deelnemers en verstrekte reeds hypotheken tot een totaal bedrag van 107,4 miljoen gulden. Door middel van een spaarsysteem stelt het fonds de deelnemers in staat het vereiste bedrag aan eigen geld bijeen te krijgen. Voor het resterende verstrekt het een hypothecaire lening. Bovendien verleent het ook aan niet-deelnemers technische service.

▲ Hoeveel kost een eigen huis per maand ?

Uit de tabel in ons vorig nummer ziet u dat u per maand — gedurende 25 jaar — *f* 108,— moet betalen voor **rente en aflossing.** Nu mag u niet redeneren: „Een huurhuis kost mij *f* 95,— per maand, een koophuis *f* 108,—. Wel, het verschil is zo klein, ik ga een huis kopen". Immers, wanneer u in een huurhuis woont, betaalt u maandelijks de huur en verder bent u van alles af. Maar wanneer u zelf een huis bezit, moet u ook zelf voor het onderhoud zorgen. Door een juist en doeltreffend onderhoud behoudt het huis zijn waarde. Het is dus niet aan te raden om op de onderhoudskosten overdreven zuinig te zijn. Er zijn natuurlijk allerlei werkjes die u zelf kunt opknappen. De tuin, bijvoorbeeld, en het schilderen van de keuken. Maar het grote buitenschilderwerk, loodgieterswerk, enz. kunt u beter door een vakman laten doen. U moet rekenen op gemiddeld *f* 180,— per jaar aan onderhoud. De eerste jaren zal dit misschien minder zijn, maar naarmate het huis langer staat, vereist het ook meer onderhoud. Bovendien kan men met een schatting beter iets aan de hoge dan aan de lage kant zitten. Een uiterst belangrijke post — niet erg kostbaar — is de schadeverzekering. Het spreekt haast vanzelf dat u een verzekering afsluit tegen brand, bliksemslag en breuk van de waterleiding. Deze en nog andere onfortuinlijke voorvallen worden door verzekeringsmaatschappijen op een speciale polis gedekt. De premie bedraagt meestal *f* 1,25 per duizend gulden, in ons voorbeeld dus ongeveer *f* 35,— per jaar. Een gering bedrag, dat u echter kan behoeden voor een financiële ramp. Als huiseigenaar moet u rioolbelasting, straatbelasting en grondbelasting betalen. Met elkaar is dat ongeveer *f* 60,— per jaar. Wanneer we al deze kosten optellen, zien we dus:

	p. jaar	p. mnd.
Rente en aflossing	*f* 1301	*f* 108
Onderhoud	*f* 180	*f* 15
Verzekering	*f* 35	*f* 3
riool-, straat-, grondbel.....	*f* 60	*f* 5
Totaal	*f* 1576	*f* 131

▲ Goed lezen (of laten lezen).

In veel aanbiedingen staat de geruststellende opmerking „Vrije vestiging". Dat betekent dat het gemeentebestuur er geen bezwaar tegen heeft dat u in dat (eigen) huis gaat wonen. Maar dat kan óok betekenen dat de grootte

van uw gezin aan bepaalde eisen moet voldoen alvorens u toestemming krijgt om uw huis te betrekken. U moet zich daarover op het gemeentehuis wel duidelijk laten voorlichten. (U zoudt bijvoorbeeld in het koopcontract de bepaling kunnen laten opnemen dat wanneer u geen vestigingsvergunning krijgt de koop niet doorgaat). En wanneer u daar dan toch bent, vraagt u dan meteen eens naar de uitbreidingsplannen van de gemeente. Het is meer dan eens gebeurd dat iemand een huis kocht „met riant uitzicht", en dat enkele maanden of jaren later in de onmiddellijke nabijheid hoge flatgebouwen werden gebouwd. Wèg uitzicht!

Wanneer u de grote stap onderneemt, zult u vele malen uw handtekening moeten zetten onder contracten, polissen en andere belangrijke documenten. Meestal zijn deze papieren in dorre, ambtelijke en daarom minder gemakkelijk te begrijpen taal gesteld. Wanneer u niet alles héél goed begrijpt, laat u zich dan door b.v. de notaris voorlichten. Het kan u heel wat narigheid besparen. U gaat zich voor een lange reeks van jaren verbinden tot financiële verplichtingen en u moogt dus werkelijk wel wat voorzichtig zijn.

De jaarlijkse annuïteit bedraagt — gedurende 25 jaar — ƒ 1301. Dit is dus rente + aflossing. Het eerste jaar wordt rente betaald over het gehele bedrag, zodat dan de rente nogal hoog is. Naarmate de lening langer loopt, wordt de jaarlijkse aflossing hoger, het geleende kapitaal minder en de rente dus eveneens minder. Het staatje hieronder geeft een denkbeeld van het verloop van de aflossing.

Jr.	Kap.	Afl.	+ R.	= Ann.
1e	18.810	407	894	1301
2e	18.403	427	874	1301
3e	17.976	447	854	1301
4e	17.529	468	833	1301
5e	17.061	491	810	1301
10e	14.363	619	682	1301
15e	10.960	780	521	1301
20e	6.670	984	317	1301
25e	1.259	1241	60	1301
	(afgerond)			

TOK-TOK, KNOR-KNOR

Onlangs reisde een Arabische familie, die alleen maar haar eigen landstaal sprak, met een onzer vrachtpassagiersschepen. Vooral in het begin gaf dit op taalkundig gebied wel enige moeilijkheden, maar een jonge assistent-hofmeester, afkomstig uit Leeuwarden, bracht uitkomst.

Zodra de familie 's morgens aan het ontbijt verscheen, naderde hij hun tafeltje en zei — als een volleerde kip — op vragende toon: „tok - tok?" Geestdriftig knikten er enigen van de familie „ja", die kregen een eitje.

Toen vroeg de hofmeester — en een varken zou het hem niet verbeterd hebben! — „knor - knor?" Alleen het hoofd van het gezin knikte bevestigend, die kreeg ook nog gebakken spek. Vervolgens loeide de ijverige hofmeester in z'n beste Arabisch: „boe - boe?"

Met een stralende glimlach wees de moeder op enkelen van haar kinderen; die kregen een glas melk. Het jongste kind, een jongetje van ongeveer 1 jaar, bleef over. Maar juist toen de hofmeester zich begon af te vragen hoe hij dit geval moest aanpakken, krijste het knaapje: „bè - bè!" en kreeg de pap.

Zo ging het dagen lang elke morgen: tok - tok, knor - knor, boe - boe, bè - bè? Tot de familie een beetje scheeps - Engels had geleerd.

Uit „De Lloyd-mail"

Dankbare Jubilaris op de loonafdeling

„DANK U WEL". Hoevele keren per dag horen we deze uiting van dankbaarheid door mensen die op de een of andere wijze met iets zijn geholpen of verrast. „Dank U wel" voor de moeite die een collega deed om behulpzaam te kunnen zijn; „dank U wel" aan buren, waarop men in moeilijke omstandigheden kon rekenen; „dank U wel" voor het prachtige aandenken dat geschonken werd bij verjaardag, huwelijk of jubileum.

Maar.... „dank U wel" zeggen voor iets dat vanzelfsprekend als eigendom wordt beschouwd, (gezondheid, kracht, wijsheid), horen we niet zo vaak.

De heer J. L. van Weyen, die dinsdag 19 juli j.l. als jubilaris in het middelpunt stond,

beschouwde juist dit laatste als het belangrijkste. Oh ja, zijn dankbaarheid voor de hartelijk gemeende woorden van zijn chef, de heer Verkaik, was groot; niet minder dankbaar toonde hij zich voor het prachtige Pontiac horloge en het fraaie bloemstuk, dat hem en zijn echtgenote werd aangeboden door

de heer Swinkels. Maar boven dit alles klonk zijn „dank U wel" voor de gezondheid, de kracht en de wijsheid die hem ten deel waren gevallen. Zijn „dank U wel" aan God in de hemel, Die hem dit alles had willen schenken en waardoor hij zich zo lange tijd aan zijn taak had kunnen wijden.

Er was grote belangstelling bij dit 40-jarig jubileum. De op deze afdeling zo gezellige „jubileum-sfeer" was aanwezig en de bijzondere tractaties ontbraken evenmin.

De familie Van Weyen mocht vele gelukwensen in ontvangst nemen, die wij van deze plaats af van harte willen onderstrepen.

Wij namen afscheid van baas De Bruin

Onder grote belangstelling heeft op vrijdag 1 juli j.l. het afscheid van de heer H. de Bruin, ijzerwerkersbaas reparatie Scheepsbouw, plaats gevonden. In het bazenverblijf van de Dokloods hebben 's middags na 5 uur medewerkers uit een groot aantal afdelingen

hun sympathie en waardering geuit in woord en daad.

De lange staat van dienst bij de R.D.M., 48 jaren, was voor de heer De Groot mede aanleiding om niet zomaar, met een enkel woord afscheid te nemen van de nog vitale scheepsbouwersbaas. Spreker kon getuigen van de aangename en humoristische zijde, die bij baas De Bruin de overhand had. De prettige samenwerking en de verhouding tussen de mensen zijn bijna even belangrijk als het werk, aldus de heer De Groot, en het is verheugend op deze plaats te kunnen onderstrepen, hoezeer dit bij U aanwezig was. Nu de derde belangrijke mijlpaal in Uw R.D.M.-periode is aangebroken, na Uw aanstelling als baas en de Koninklijke onderscheiding, wensen wij U met Uw echtgenote en familieleden het allerbeste toe.

Baas Van Heere, die het accent van het afscheid verlegde op de pensionering bood hem, namens het Afscheidsfonds, met welgekozen woorden het „bedrag onder couvert" aan.

De Bruin, die onder de indruk bleek, dankte op sobere, maar hartelijke wijze de Directie, de medewerkers en de Chefs voor alles wat hem werd en wordt gegeven. Dat hij zijn echtgenote hierin niet vergat, is het nadenken waard. Zijn „dank je wel, vrouw", bezegelde hij met een hartelijke omhelzing.

Namens velen ontving hij als aandenken een aanzienlijk bedrag voor de aanschaf van een brommer.

De feestcommissie zorgde er voor dat dit afscheid feestelijk werd gevierd.

KORT VERSLAG VAN DE ACHTDAAGSE REIS OPGETEKEND DOOR EEN VAN ONZE DAMES-REIZIGERS.

Zaterdag 25 juni zijn wij gestart voor onze 8-daagse vakantietrip. Het doel was ditmaal Duitsland en België, met als vaste standplaats Valkenburg. 's Morgens 8 uur vertrokken we met stralend weer uit Heyplaat, waar alle verdere deelnemers al in de bus zaten. In één rit ging het naar Den Bosch, waar wij de koffiepauze hielden in de bekende en gezellige „Postzegel". Na de lunch in Horn, waar we op het terras nog een poosje vertoefden, arriveerden we omstreeks 3 uur in Valkenburg, waar we in twee hotels werden ondergebracht. Nadat we ons verzekerd hadden van een prima ligging en verzorging, besteedden we de avonduren door het stadje te verkennen, prentbriefkaarten te versturen en ijsjes te eten (omdat het zo warm was).

De stemming was uitstekend. Tegen 11 uur zochten we onze kamers op.

Zondag 26 juni.

De zondag verliep rustig. Ieder deed waar hij of zij zin in had. Velen bezichtigden o.a. het Sprookjesbos met Waterorgel en de kabelbaan vond aftrek. Het weer was schitterend, haast te warm!

Maandag 27 juni.

We vertrokken al vroeg voor een tocht naar Duitsland. Na de passen-controle bij Vaals en het „geld-wisselen", reden we naar het prachtige Monschau. Hoewel het weer wat somber was, er hing veel nevel, klaarde de lucht gaandeweg op, zodat wij van de prachtige vergezichten konden genieten.

Monschau

We bleven enige tijd in het stadje, dronken er koffie, kochten souvenirs en stuurden een groet naar huis.

De tocht ging verder over Gemünd. Het lunchpakket hadden we net zo goed thuis kunnen laten, want er was bij de koffie in Monschau danig gesnoept (slagroompunten en appeltaart).

Na een mooie tocht, o.a. door Düren waar nog steeds (!) de sporen van de oorlog duidelijk te zien zijn, kwamen wij in de beste stemming weer bij onze hotels aan.

Dinsdag 28 juni.

Deze dag ging de reis naar België. Door het wondermooie landschap reden we naar Eupen. Daar dronken we koffie op z'n

Cascade-Coo

Belgisch (uit filters). Verder ging het door Barrage Michel, Malmedy en Stavelot naar Cascade Coo, waar we de prachtige watervallen bewonderden en de forellenvissers bezig zagen. Dat hier veel gefotografeerd werd, kunt U wel begrijpen.

Na de lunch reden we naar Remouchamps en Luik, waar we een korte rustpauze hielden en de Citadel bezichtigden.

's Avonds in Valkenburg waren allen nog enthousiast over de prachtige tocht.

Woensdag 29 juni.

Vandaag hadden we een lange reis voor de boeg. Door Duitsland naar Königswinter met het prachtige Zevengebergte als decor. We dronken koffie in het mooie Zulach en gebruikten de lunch in Oberwinter aan de Rijn (Restaurant Hans en Grietje). Door de prachtige landstreek met bossen en bergen hebben wij volop kunnen genieten van de schitterende natuur, temeer omdat de eigenaar van één onzer hotels als reisgids fungeerde, wat door allen bijzonder op prijs werd gesteld.

Walporsheim

Donderdag 30 juni.

's Morgens reden we naar Maastricht en bezochten de St. Jan. In Limburg's mooie hoofdstad hebben we gezellig kunnen winkelen en de lunch gebruikt.

's Middags brachten we een bezoek aan de Forellenkwekerij in Gulpen en het oorlogskerkhof Margraten herinnerde ons aan de grote offers die de laatste oorlog hebben geëist. Door Klein-Zwitserland vervolgden wij onze reis naar het Drielandenpunt bij Vaals. Hier genoten wij van het prachtige vergezicht en voerden we de wilde zwijnen. De „man met de witte pet" tracteerde op lollies. Onze hotellier, die ook op deze reis onze gids was, zijn wij zeer erkentelijk voor het vele mooie dat wij hebben kunnen aanschouwen.

Vrijdag 1 juli.

Op onze voorlaatste vakantiedag gingen we weer over de Belgische grens. Door Hoei (koffiepauze) en de Ardennen naar de Citadel van Namen, was een rit om niet gauw te vergeten. Het indrukwekkende uitzicht over de omgeving van Namen en ons verblijf in Dinant behoorden tot de hoogtepunten van deze dag.

We hebben genoten van onze humoristische reisgids (één uit ons gezelschap). De dag werd besloten met een gezellig afscheidsavondje, waarbij één der dames zich een geboren actrice toonde.

Zaterdag 2 juli.

We begonnen het laatste deel van onze achtdaagse reis met een korte rit door België. De reis door Brabant, dat toch ook mooi is (!), naar Rotterdam geschiedde onder fraaie weersomstandigheden. Om 3 uur arriveerden wij op de plaats van bestemming.

Bij het afscheid nemen waren allen het er over eens dat deze achtdaagse reis bijzonder geslaagd was. De verzorging was prima en een woord van hartelijke dank past ons te geven aan hen die de leiding op zich hadden genomen. Alles verliep in de beste verstandhouding, mede door het bekwame rijden van Hans, onze chauffeur. Hoewel het mooie weer ons de laatste dagen wat in de steek liet, heeft de goede stemming daar niet onder geleden. Integendeel. We kunnen terugzien op een prachtige, bovenal gezellige reis.

Een Musical Show met diverse attracties

Ofschoon het nog volop zomer is willen wij toch onze leden reeds nu erop attent maken dat W.E.K. het nieuwe seizoen zal openen met een bijzonder aantrekkelijk en gevarieerd programma, gebracht door de beste musici en artisten, zoals:

BENNY BEHR	viool
BEN LIBASON	klarinet en saxofoon
JOHNNY MEYER	accordeon
DICK SCHALLIES	piano
JACK GLAZER	drum
KOOS KNOOP	bas en trompet
CHRISTINE SPIERENBURG EN BERT ROBBE	zang
BUENO DE MESQUITA	mime recording act
COR STEYN	Hammond orgel
DE SPELBREKERS	liedjes
FRANS VROLIJK	conference

DE VOORSTELLINGEN ZULLEN WORDEN GEHOUDEN OP:

woensdag 14 september	Groote Schouwburg (Zuid)
donderdag 15 september	Passage Theater, Schiedam
donderdag 22 september	Groote Schouwburg (Zuid)

Aanvang 8 uur. — De toegangsprijs bedraagt ƒ 1,— per persoon.

Nadere bijzonderheden zijn vermeld op de briefjes die de leden zullen ontvangen voor het aanvragen van de toegangsbewijzen.

VERZUIM NIET TIJDIG DE TOEGANGSBEWIJZEN AAN TE VRAGEN.

Onze dagtocht op woensdag 17 augustus

Ter kennismaking met onze Reisclub kunnen voor bovengenoemde tocht ook W.E.K.-leden die geen lid zijn van onze Reisclub zich opgeven. Tot 7 augustus is daarvoor gelegenheid. Haast U, na deze datum is de inschrijving gesloten.

De route van deze bijzonder mooie reis is als volgt: Rotterdam, Gouda, Haastrecht, Oudewater, Montfoort, langs Utrecht, Amersfoort, Apeldoorn, Deventer, Holten, Holterberg en Lemelerberg. De terugreis gaat over Raalte, Deventer, Zutphen, Loenen, Hoenderloo, Ede, Maarn, Rijsenburg, Rotterdam.

Iedere deelnemer ontvangt zoals gewoonlijk een kaartje, waarop vermeld staan plaats en uur van vertrek en zitplaats.

De vertrektijden zijn:

Schiedam (Postkantoor)	6 uur 30
Dorpsweg (hoek Wolphaertsbocht)	6 uur 50
Rochussenstraat (bij G.E.B.)	7 uur

AFSCHEID

Met ingang van 1 juli werden gepensioneerd de heren.

C. BLOK,

brander, geboren 27 juni 1895 en wonende Nieuwe Haven 287 b, Schiedam, die van 4 december 1916, met enkele onderbrekingen werkzaam was bij de N.W.

H. DE BRUIN,

ijzerwerkersbaas, geboren 11 juni 1893 en wonende Klaverstraat 34 te Rotterdam, die van 14 november 1911 werkzaam was bij de R.D.M.

J. H. DROGE,

hoekijzersmid, geboren 22 mei 1895 en wonende Nieuw Maasstraat 52 a, Schiedam, die van 31 mei 1915, met een aantal onderbrekingen, werkzaam was bij de R.D.M. en de N.W.

D. W. VAN DER GIESSEN,

controleur elec. lassers, geboren 8 maart 1895 en wonende Rondolaan 91 b, Rotterdam, die van 24 april 1913, met een aantal onderbrekingen, werkzaam was bij de R.D.M. en de N.W.

A. KETTING,

doksjouwers-baas, geboren 21 juni 1895 en wonende Pastoriedijk 339 te Pernis, die van 21 november 1918 tot 30 april 1920 bij de N.W. en van 5 mei 1921 bij de N.W. werkzaam was.

C. A. SNELLEMAN,

stoker Dockyards, geboren 17 juni 1895 en wonende Turbiniastraat 9, Rotterdam, die van 4 april 1919, met enkele onderbrekingen, werkzaam was bij de R.D.M.

C. H. VAN DER STEEN,

stellingwerker, geboren 3 juli 1894 en wonende Murraystraat 71, Pernis, die van 19 november 1918 werkzaam was bij de R.D.M.

J. VINK,

bankwerker, geboren 13 juni 1895 en wonende Heyplaatstraat 58, Rotterdam, die van 3 maart 1924 tot 3 mei 1924 en daarna van 3 mei 1926 werkzaam was bij de R.D.M.

R. VROLIJK,

boorder, geboren 14 mei 1895 en wonende Noordpolderstraat 31 b, Rotterdam, die in de jaren 1925 en 1927 en vanaf 6 juli 1929 werkzaam was bij de R.D.M.

J. VAN WEL,

bankwerkersbaas, geboren 11 mei 1895 en wonende Victorieuxstraat 4, Rotterdam, die vanaf 26 augustus 1926 werkzaam was bij de R.D.M.

Dankbetuiging

Wij danken het bestuur van de personeelsvereniging W.E.K. voor de prachtige taart, die wij ter gelegenheid van ons 25-jarig huwelijk mochten ontvangen.

M. Naaktgeboren en echtgenote.

IN MEMORIAM

Op 4 juli 1960 overleed ten gevolge van een ziekte de heer

A. BRUGGEMAN,

timmerman, geboren 10 januari 1902 en gewoond hebbende v. Everdijckstraat 37 a te Rotterdam. Hij was sinds 17 juni 1941 in dienst van de R.D.M.

Hij ruste in vrede.