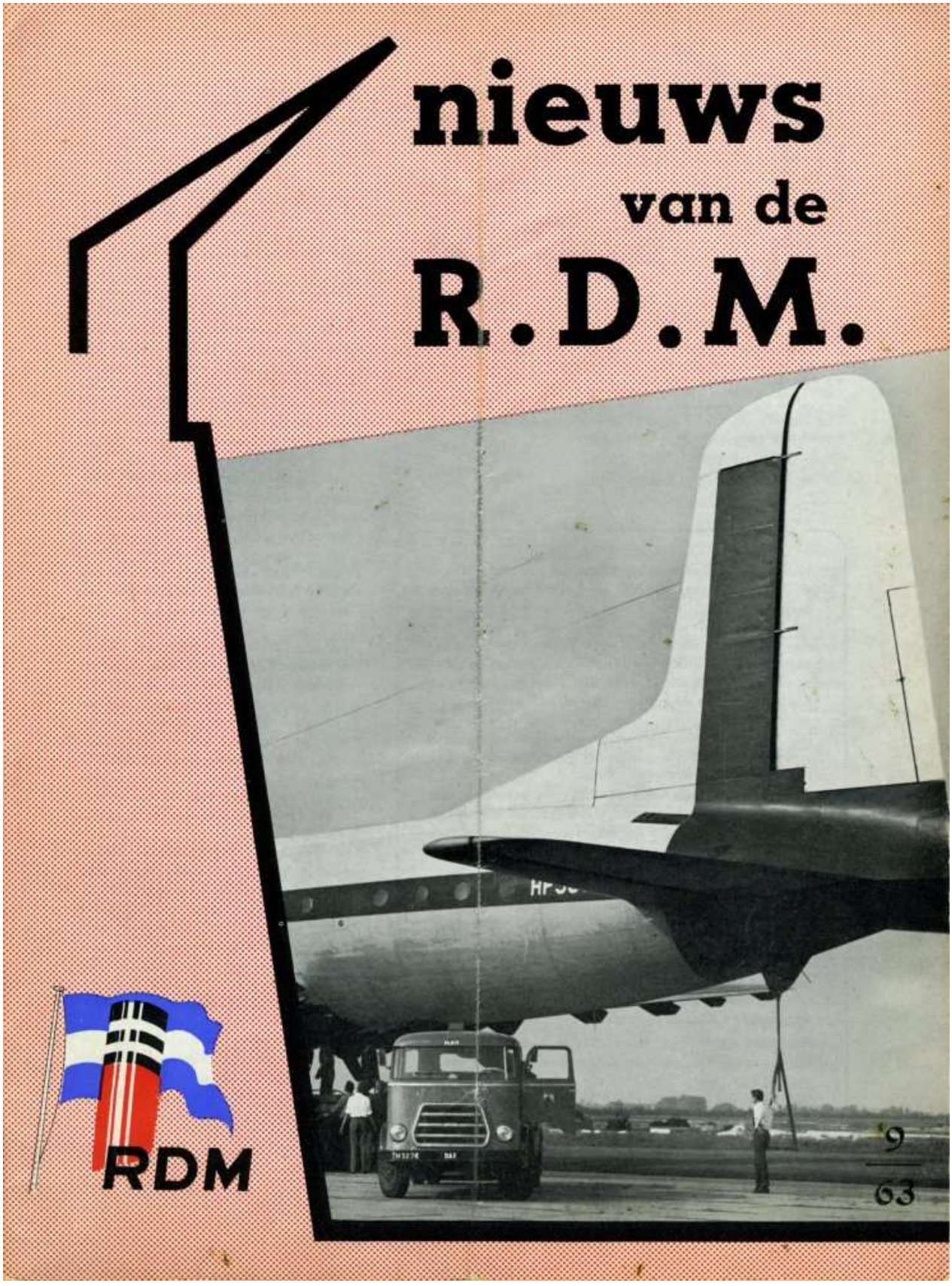
“Nieuws van de RDM”, september 1963, 1e jaargang, nummer 2.

Ontvangen van Rob Lampen, Rotterdam.



SEPTEMBER 1963

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

Na het verschijnen van het eerste nummer van „Nieuws van de R.D.M." is er een flink pak brieven op het redactiebureau bezorgd. Daarvan was natuurlijk een groot deel een reactie op de oproep het hoofd eens te breken over een eventuele andere naam voor dit blad. Degenen die zich met deze vraag hebben bezig gehouden zijn ófwel — en dat is natuurlijk niet zo wonderlijk — terecht gekomen op een terrein waar de redactie zelf al had gezocht, ófwel op een terrein dat verder van huis lag, soms tè ver van huis. We zijn er dus nog niet uit. Intussen is het inzenden van suggesties niet aan een termijn gebonden; we wachten verder af.

Een ander deel van de brieven bevatte suggesties voor de inhoud van het blad en voorzover dat mogelijk is zullen wij gaarne nader op deze suggesties ingaan. Ook hier geldt dat wij op verdere post van onze lezers blijven rekenen.

De redactie mocht ook een aantal betuigingen van instemming met de verschijning van „Nieuws van de R.D.M." ontvangen, wat zij natuurlijk erg prettig heeft gevonden. In het bijzonder deed het ons ook plezier te merken, dat zij, die door 's levens loop wat verder van de dagelijkse gang van zaken in ons bedrijf zijn geraakt, door de verschijning van „Nieuws van de R.D.M." de banden weer wat nauwer voelen aangehaald.

Vermelden wij dan nog, dat wij een uitvoerige brief mochten ontvangen van een Spaanse medewerker in de plaatwerkerij, de heer Th. J. Artiel Recio, die aankondigt zijn geluid wel eens in ons blad te laten horen. Wij zullen hem gaarne het woord geven.

OPDRACHT VAN DE H.A.L.

Op de tekenkamers scheepsbouw en werktuigbouw zijn vele handen bezig op papier de bouw voor te bereiden van een vrachtschip voor de Holland-Amerika Lijn, waarvoor ons bedrijf op 1 september de opdracht ontving. Het krijgt een silhouet zoals de „Gaasterdyk"/„Grotedyk" (bij ons gebouwd onder de nummers 304 en 306), met een lengte over alles van 167,80 meter, iets langer dus dan zijn voorgangers. Bovendien wordt het een voldekschip, in tegenstelling tot de „Gaasterdyk" en „Grotedyk", die van het shelterdektype zijn.

Van de laadruimte, 17.550 m^3, bestaat ruim 20 % uit koel- en vriesruimen en een aantal koelcellen. In deze laatste kan men koelen tot een temperatuur van —30° C. Deze voorzieningen houden verband met de route waarop het schip gaat varen, namelijk via het Panamakanaal naar de Westkust van de Verenigde Staten. Verdere bijzondere voorzieningen zijn de hydraulisch bedienbare luiken en in het vóór- en achterschip ruimen voor bijzondere lading. Het laadgerei bestaat uit 17 laadbomen van vijf ton, twee van tien ton, 1 mo slewing van 10 ton en een zware laadboom met een hefvermogen van 60 ton.

De overige hoofdafmetingen luiden: grootste breedte 21 meter, holte 12,80 meter, diepgang ca 9,14 meter, draagvermogen 12.000 t.d.w. Een zes-cylinder motor van Stork Hengelo geeft het schip een snelheid van 18 knopen. Er is accommodatie voor een bemanning van 56 koppen.

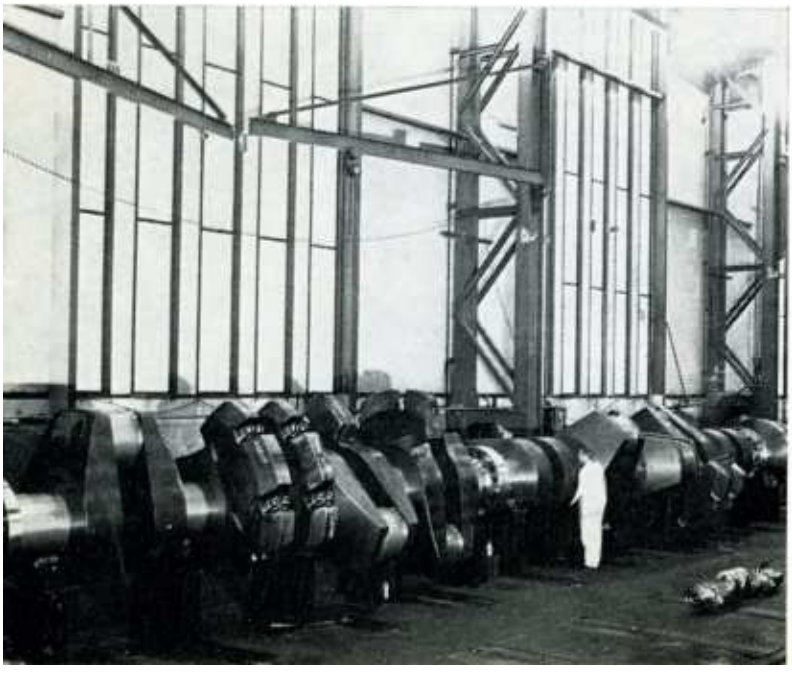
Op 16 oktober gaat ons bouwnummer 307, de „Poolster" van de helling. Maar binnen niet al te lange tijd zal het dus weer volop beweging zijn op onze nieuwbouwhellingen met de bouw van de onlangs bij de R.D.M. bestelde Shelltanker en deze nieuwe opdracht van de H.A.L., welke laatste tegen het voorjaar van 1965 moet worden opgeleverd.

OM HONDERDEN TONNEN

EN HONDERDSTEN MILLIMETERS

Er is heel wat water door de Rijn gestroomd sinds de Batavieren over diezelfde rivier in holle boomstammen kwamen afzakken naar ons land. De vaartuigen waarvan de mensen zich nu bedienen zijn intussen ook heel wat veranderd, vooral in de laatste tientallen jaren, waarin de ontwikkeling van de scheepvaart in een enorme stroomversnelling is gekomen. De scheepvaart vraagt steeds groter. Ons bedrijf volgde die ontwikkeling door grotere dokken in gebruik te nemen.

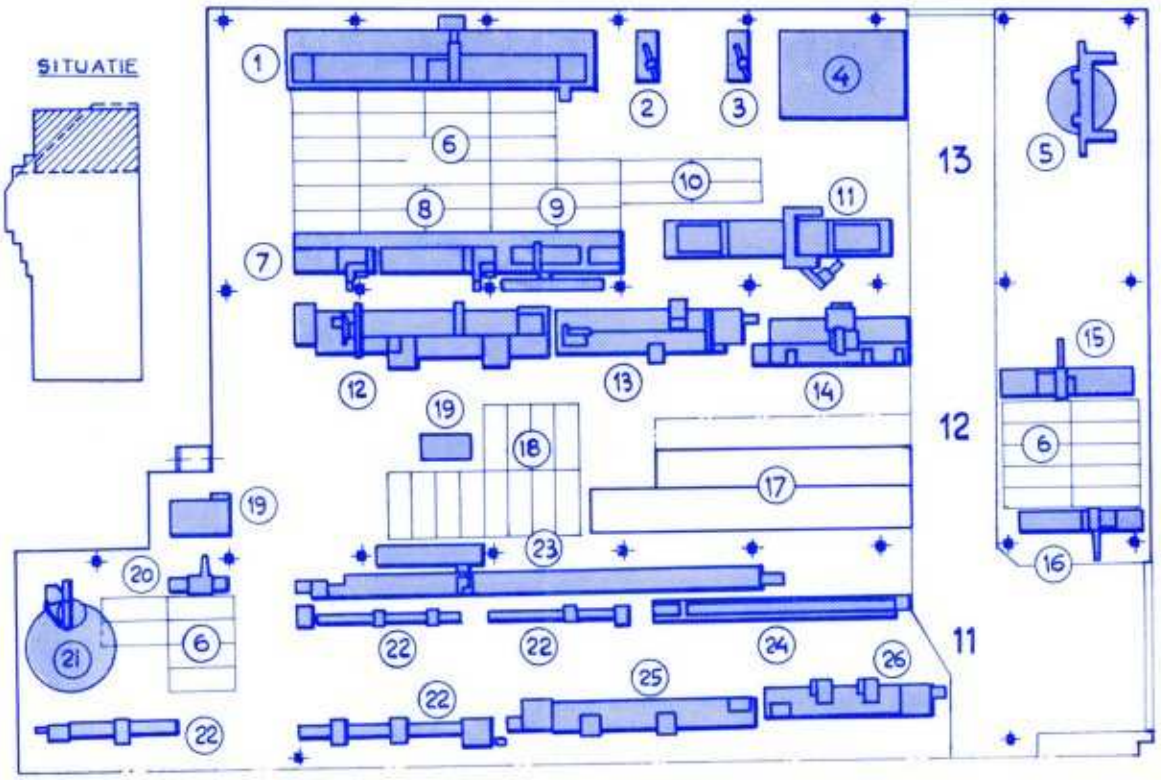
Maar ook elders in het bedrijf moet die ontwikkeling worden bijgehouden, want grote schepen vragen ook om grotere motoren; dieselmotoren van 6 tot 12 cylinders met een vermogen van 2000 pk per cylinder zijn geen zeldzaamheid meer. Voor zulke motoren moeten wij krukassen kunnen maken, die een gewicht van meer dan honderd ton kunnen hebben. Welnu, de aanschaf enige tijd geleden van de 6000-tons smeedpers maakt het ons mogelijk de delen voor zo'n krukas te smeden en de grootste draaibank in ons bedrijf kon al werkstukken van 10 meter lengte en een diameter van 3 meter de baas.



Binnenkort zal de machinefabriek van de R.D.M. echter over een nóch grotere draaibank gaan beschikken. Deze bank, die wordt geleverd door Wagner uit Dortmund, zal met een centerhoogte van 2,30 meter en een lengte tussen de centers van 14 meter tot de grootste van Europa horen. Op deze bank kunnen dan stukken tot een diameter van 4 meter worden bewerkt en er is niet zo veel verbeeldingskracht voor nodig om zich te realiseren, dat dergelijke werkstukken inderdaad een gewicht kunnen hebben van meer dan honderd ton. Maar verbluffend is het als men dan hoort, dat in de voor deze stukken opgegeven maten slechts afwijkingen mogen voorkomen van niet meer dan enkele honderdsten millimeters. Juist hoe groter het werkstuk, hoe groter de eisen van nauwkeurigheid die eraan worden gesteld.

Deze monster-draaibank zal worden opgesteld in baai 12, één van de twee nieuwe baaien die op het ogenblik voor de machinefabriek worden gebouwd. Zo'n werktuig — en er komt nog wat meer van dat liefs in de uitbreiding machinefabriek te staan — vergt nogal wat ruimte en een bijzonder hechte fundering.

De twee nieuwe baaien van de machinefabriek, die respectievelijk de nummers 12 en 13 krijgen,



1 *Nieuwe Innocentie kotterbank* **2 - 3** *Boorbanken* **4** *Zandput voor het keren van grote werkstukken* **5** *Schiess carousselbank (6 meter)* **6** *Stelvloer* **7 - 8** *Kotterbanken* **9** *Nieuwe Scharmann kotterbank* **10** *Aftekenvlakplaat* **11** *Schaafbank (Craven)* **12** *Nieuwe Wagner draaibank (centerhoogte 2,30 meter)* **13** *Wagner draaibank (centerhoogte 1,75 meter)* **14** *Nieuwe Schiess krukpennendraaibank* **15** *Kotterbank* **16** *Kotterbank* **17** *Afnamevlakplaat* **18** *Krimpvloer* **19** *Krimpovens* **20** *Kotterbank* **21** *Carousselbank (Berthiez)* **22** *Draaibanken* **23** *Holboorbank* **24** *Voeringenpers* **25** *Wagner draaibank (16 meter tussen de centers)* **26** *Wagner draaibank (10 meter tussen de centers).*

worden tussen de kolommen die het dak en de kraanbanen dragen ca 24,3 meter breed. De breedte tussen de kraanbanen wordt ca 22 meter. Het hefvermogen van de hierover lopende kranen wordt 50 en 100 ton.

Behalve de nieuwe draaibank van Wagner, komen in baai 12 de nu al elders in de machinefabriek opgestelde Wagner bank met een lengte tussen de centers van 10 meter en een draaidiameter van 3 meter en een krukpennen-draaibank voor pennen tot 800 mm diameter.

Er wordt hier dus gewerkt tot op enkele honderdsten millimeters nauwkeurig. Dit stelt bijzondere eisen aan de twee afnamevloeren, respectievelijk van 24 en 30 meter lengte, waarop de gereedgekomen krukassen kunnen worden nagemeten. Deze vloeren moeten zeer vlak zijn en geen fractie van een millimeter verzakken als er een stuk van honderd of meer tonnen op is gelegd. Voor het vlakstellen van deze vloeren schieten een waterpas en zelfs optische meetapparatuur tekort. Op de techniek van de metingen in dit geval komen wij te gelegener tijd wel eens terug.

In baai 13 krijgt de Schiess-carousselbank een plaats, die nu is opgesteld in de ketelmakerij.

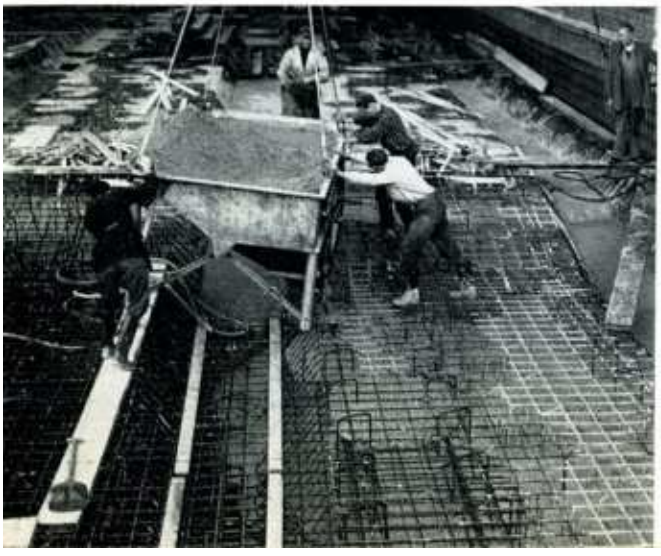
Op deze bank kan men stukken tot 80 ton en tot een draaidiameter van 6 meter bewerken. Naast deze geweldenaar komt dan een bij Innocenti in Italië bestelde kotterbank, waarvan alleen de kolom al 80 ton weegt. De kolom heeft een horizontale verplaatsing van 18 meter en de spilkast een verticale van 5½ meter. Bij deze kotterbank komt een vlakplatenveld, een

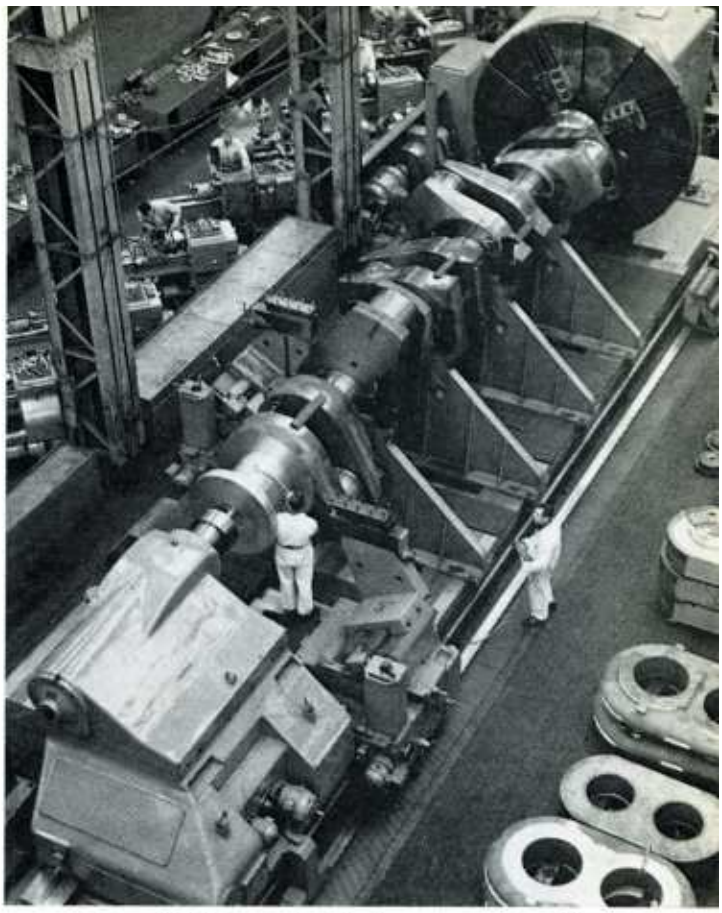
„weiland", van ca. 380 m². Baai 13 gaat verder nog wat „lichter materieel" herbergen.

We hebben nu met zoveel getallen gemanipuleerd, dat er nog wel wat bij kunnen. De fundering voor gebouw en kraanbanen, voor de machines en de stelvloeren bestaat uit 687 palen van 23 à 24 meter lang en er zijn nog vele honderden kubieke meters beton in verwerkt. De staalconstructie van de nieuwe baaien is inmiddels gereed gekomen. Samenhangend met de nauwkeurigheid waarmee in het nieuwe gedeelte van de machinefabriek moet worden gewerkt, stelt de dakconstructie ook bijzondere eisen. Als tijdens de bewerking van een groot stuk de temperatuur in de werkruimte zou stijgen of dalen, dan zouden ontoelaatbare maatafwijkingen kunnen optreden. Een temperatuursverschil van 10 graden Celsius geeft op een werkstuklengte van een meter al een afwijking van ca. 1/10 millimeter. De dakconstructie wordt nu zo, dat nooit direct zonlicht zal binnenvallen en dat de temperatuur in de baaien zoveel mogelijk constant wordt gehouden.

Wel, als alles volgens de plannen verloopt, zal de uitbreiding van de machinefabriek tegen de volgende zomer in gebruik kunnen worden genomen. Tja, en dan rijst de vraag hoeveel water er door de Maas zal zijn gestroomd, voordat we weer groter moeten. Er is wel wat veranderd sinds de Batavieren.

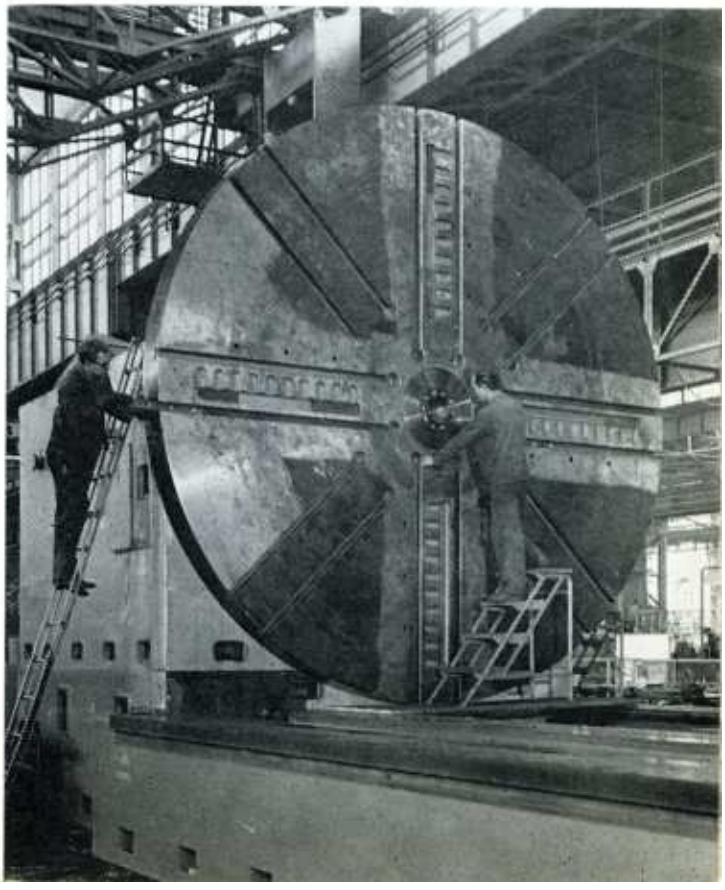
Honderden kubieke meters beton ....





De „oude" Wagner-draaibank met een afstand tussen de centers van 10 meter.

De klauwplaat van de nieuwe draaibank die voor ons wordt gebouwd bij Wagner in Dortmund.



Ander geluid in de timmerwinkel

De zagen zingen een toontje anders en het geurt minder naar vers hout in de timmerwinkel. Er is daar op het ogenblik ander werk aan de winkel: men werkt er — voor een deel althans — in het aluminium. Twee omstandigheden spelen daarbij een rol; de ene is, dat er thans niet zo veel omgaat in hout, de andere is, dat juist de afbouw van het marine-bevoorradingsvaartuig „Poolster" en de ombouw van de kruiser „Zeven Provinciën" forse hoeveelheden aluminium meubelen vragen. Daarbij zijn tafels in allerlei uitvoeringen, kastjes en kasten, bureaus en bedden, kortom alles wat op een „normaal" schip meestal in hout is uitgevoerd.
Natuurlijk zullen nieuwe opdrachten de timmerwinkel straks weer de handen vol aan houtwerk geven. Aan de andere kant is er in het algemeen toch wel een neiging om wat op schepen naar traditie in hout werd uitgevoerd deels te vervaardigen van metaal, met name van aluminium. Dat spreekt wel heel sterk voor marinevaartuigen — naar hun aard doelwit voor projectielen die brand kunnen stichten — maar ook voor schepen met licht brandbare ladingen, zoals bijvoorbeeld tankers. Daar komt nog bij, dat de moderne interieurkunst ons heeft geleerd aluminium, samen met bijvoorbeeld plastics, te gebruiken en daarbij tot een geheel eigen en aanvaardbare vormgeving te komen.
Voor wie een functie in de timmerfabriek heeft of krijgt komt dat er dus op neer, dat hij er rekening mee moet houden, behalve hout, ook aluminium in handen te krijgen. Een rechtgeaard timmerman trekt hierbij natuurlijk de wenkbrauwen even op. Wat voor ons aanleiding was eens in de timmerwinkel te gaan praten met een timmerman-van-huis-uit, de heer P. Kalkman.

De heer Kalkman, die deze maand met pensioen gaat na 26 jaar aan de R.D.M. verbonden te zijn geweest, vertelde ons, dat hij destijds inderdaad met tegenzin aan de bewerking van aluminium was begonnen. Het materiaal heeft, in tegenstelling tot hout, geen kleur en geen warmte. Het heeft niet, zoals hout, een eigen leven, maar het laat zich koel en zakelijk buigen en vormen zoals men wil. Houtbewerking eist een grotere materiaalkennis en grotere precisie in de afwerking.
Aan de andere kant heeft aluminium met hout gemeen, dat het zacht is en meer dan bij de bewerking van ijzer (waar het over het algemeen om „grof" werk gaat) heeft men bij het maken van dit aluminium „timmermanswerk" ook inderdaad een timmermansoog nodig. Aldus de heer Kalkman, die zich er na enige tijd best mee heeft kunnen verenigen, dat hij tussen het aluminium verzeilde. Hij heeft inmiddels al heel wat timmerlieden opgeleid voor het aluminiumwerk. Voor za'n omscholing, zo vertelde hij ons, zijn tussen de twee en vijf maanden nodig, waarbij intussen blijkt, dat er timmerlieden zijn wie het werk in het lichte metaal eigenlijk beter afgaat dan timmerwerk.
De verwerking van aluminium heeft in de timmerwinkel geen grote veranderingen teweeg gebracht. De sfeer is er weinig veranderd — ergens langs één van de wanden zijn een paar boxen gekomen voor het puntlassen van de delen der werkstukken (horloge af in die boxen anders wordt het magnetisch) en wat lichte werktuigen om platen te buigen. Voor het overige kan het aluminium bewerkt worden met dezelfde machines als waarmee hout wordt gezaagd, geschaafd en geboord. Alleen: die machines zingen nu wel een toontje anders.
En wat de heer Kalkman betreft: voor hem straks geen hout en geen aluminium meer. Hij gaat zich nu wijden aan zijn bloemen en zijn bestuursfuncties in de gemeentelijke woningstichting van Capelle aan de IJssel en van het bejaardentehuis aldaar. Nu ja, in huis zal er nog wel eens iets te timmeren zijn. Maar het betimmeren van schepen — of dat nu in hout of aluminium is — laat hij over aan de jongere generatie, een generatie die hij lang niet de beroerdste vindt, zoals hij ons toevertrouwde.

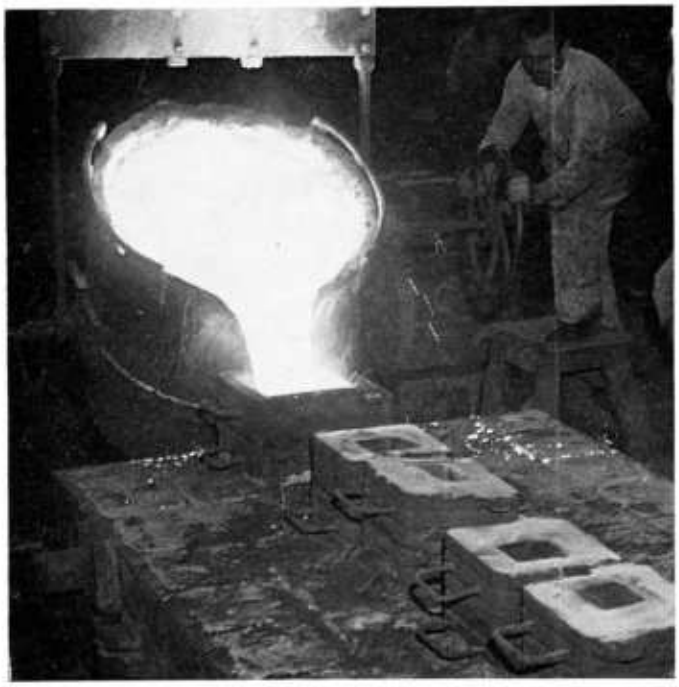
Elf maal ruim twintig ton maakt zo'n slordige 220 ton. Dat is 44 maal de uurcapaciteit van de grootste smeltoven in onze gieterij, waar men bezig is een laatste serie van 11 gietijzeren delen te vervaardigen voor de afnamevloeren en stelvloeren voor de uitbreiding van de machinefabriek. Een serie van 33 delen van 13 à 14 ton elk kwam al eerder gereed.

Het gieten van dergelijke tonnenzware stukken is één aspect van de bedrijvigheid in de gieterij van de R.D.M., het vervaardigen van bronzen pompklepjes, die nauwelijks een ons wegen, geeft het werk hier weer een heel ander gezicht. En daar tussenin liggen dan de 1001 andere opdrachten die men hier te verwerken krijgt en die voor een belangrijk deel bijdragen aan de faam die onze bedrijven hebben snel te kunnen repareren.

Als dat moet levert de gieterij binnen een dag nieuwe voeringen voor defect geraakte pompen, rechte pijpen, T-stukken en bochtstukken. Dit leidingmateriaal maakt zij uiteraard ook voor de nieuwbouw, evenals tandwielen, tandwielkasten, vliegwielen, deksels voor condensors en zo verder. Uiteraard wordt dit werk zelden direct aan de klant afgeleverd. Het gaat meestal voor nabewerking naar de machinefabriek of het vormt ergens deel van een reparatie of nieuwbouw, waar het niet zo erg meer opvalt. Dat is jammer, omdat gieten echt niet gemakkelijk is, omdat aan gietwerk dikwijls de „onmogelijkste" eisen worden gesteld, terwijl niemand precies weet wat zich in de gietvorm afspeelt als het gesmolten metaal erin gegoten wordt. Gieten lijkt dikwijls een gokje, het is echter in de eerste plaats een vak waarbij aanvoelen en ervaring een grote rol spelen. Pas bij de beproeving van de gereed gekomen giete-

Met het maken van het model en de vorm zijn vele uren gemoeid.

De inhoud van de gietpan loopt in de vorm. Als het werkstuk is afgekoeld kan het beoordeeld worden.



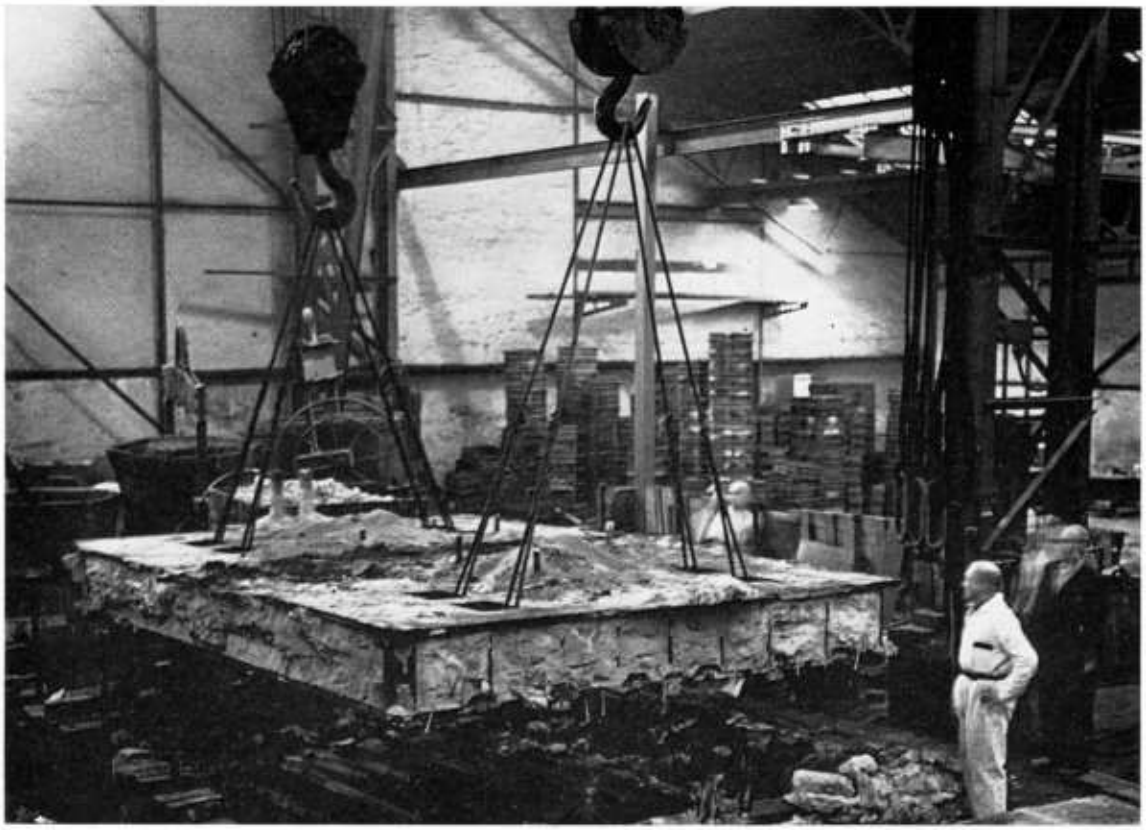
ling weet men of het werkstuk is geslaagd.
Om geen misverstand te wekken : juist de ervaring die men zich in de gieterij van de R.D.M. heeft verworven is er borg voor, dat het gegoten werkstuk praktisch altijd ruimschoots aan de gestelde eisen voldoet, wat deze afdeling de faam bezorgde alles te kunnen.

Wie de naam heeft het bijna onmogelijke te kunnen, moet dat steeds weer waar maken, zodat hier, ook van derden, de lastigste opdrachten binnenrollen. Een voorbeeld : een fabriek van lampvoetjes had een machine ontwikkeld voor het persen van deze voorwerpen.
Toen de machine gemaakt werd, bleek de R.D.M. het enige bedrijf te zijn, dat in staat was het voor deze machine benodigde hoogwaardige gietwerk op tijd te leveren. Een linoleumfabriek in de Zaanstreek heeft kalanderpersen, waarvoor de R.D.M. de leverancier bij uitstek bleek te zijn van de gietstukken.

Trouwens in ons bedrijf zelf weten ze ook best wat onze gieterij presteert. Op het ogenblik dus is men, zoals gezegd, bezig met het gieten van de delen voor de afnamevloeren en stelvloeren voor de nieuwbouw machinefabriek. Daarvan hebben er 28 een afmeting van 6 x 2,20 meter, 5 stuks zijn ongeveer 6 x 0,8 meter en 11 meten er ongeveer 5 x 3,80 meter (zie ook ons artikel over de uitbreiding machinefabriek).

Aan het eigenlijke gieten gaat heel wat werk vooraf. Om te beginnen wordt in de modelmakerij een houten model van het te gieten stuk gemaakt, een werk van zeer vele uren. De afdruk van dit model in gietzand levert de vorm op waarin het gesmolten metaal wordt gegoten. Al naar de aard van het gietwerk worden verschillende middelen gebruikt om het zand te binden, zoals bijvoorbeeld cement, waterglas, klei enz. Sommige bindmiddelen harden snel, andere weer langzaam.
Intussen is men er nog niet als de inhoud van de gietpan in de vorm is gelopen. Een werkstuk van enige tientallen tonnen vergt een afkoeling (en dan heeft het nog een temperatuur van 200° C.) van drie tot vier dagen. Dan pas kan worden beoordeeld hoe het werk geslaagd is.

Het is een belangrijk moment geweest voor onze gieterij toen de R.D.M. de licentierechten verwierf voor het vervaardigen van zogenaamd nodulair gietijzer. Bij deze methode van gieten verschijnt bij stolling het in het ijzer aanwezige grafiet niet, zoals bij gewoon gietijzer, in de vorm van grillig gevormde plaatjes, maar in bolletjes.
Daarmee wordt een materiaal verkregen dat de taaiheid van staal gaat benaderen. Met deze werkwijze is intussen het laatste woord over gieterijtechniek nog niet gezegd. Maar tot zover deze technische uiteenzetting.
Ze zitten wel dicht bij het vuur, daar in de gieterij, maar hun werk blijft wat in het duister. Wat meer licht over het werk in de gieterij te doen schijnen was de strekking van dit artikel.

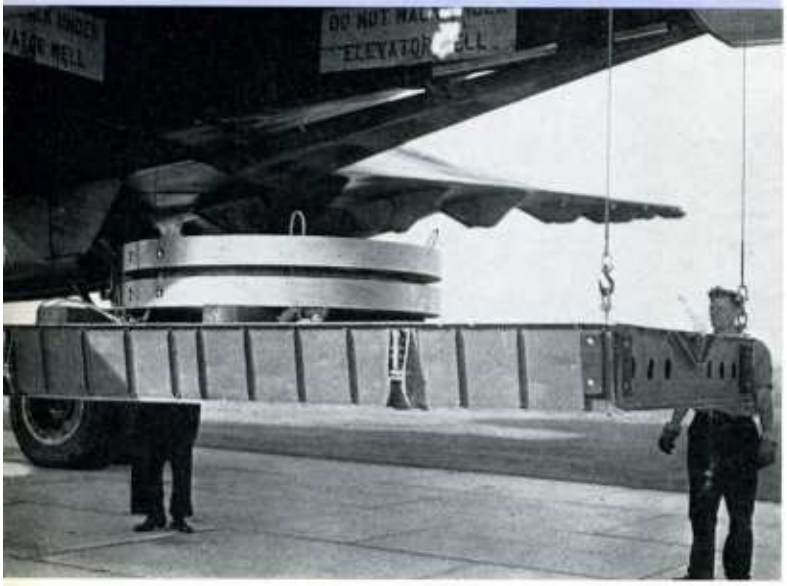


Afgekoeld tot ongeveer 200 graden Celsius, wordt een deel van ca 20 ton voor de stelvloer uit de vorm gehesen.

Van snelle dienstverlening gesproken. Eind juli bereikte ons de opdracht om binnen een week tijd enige vervangende machine-onderdelen in Aden te leveren. Op 1 augustus gingen de onderdelen de deur uit naar hun verre bestemming aan de Perzische Golf. Een kwestie van afstandsbediening, waarbij vooral de mogelijkheden van snel vervoer een grote rol hebben gespeeld.
Natuurlijk gaf het wat hoofdbrekens om de eigenlijke order, drie stalen ringen van drie ton elk met de daarbij behorende kleinere delen en montagehulpmiddelen, zo eventjes binnen de kortst mogelijke tijd te vervaardigen, maar aan dat soort problemen is onze machinefabriek wel gewend. De regeling van het transport was een minder dagelijks karwei, dat echter ook snel en doelmatig is geklaard.
Het was de grootste machine, die ooit van Rotterdams luchthaven Zestienhoven opsteeg, die het transport heeft verzorgd: een C 74-Globemaster MK I van Air Systems Inc. te Kopenhagen. Dit vliegtuig met een startgewicht van 80 ton, drie maal het startgewicht van een DC 4, was speciaal voor het vervoer gecharterd via Luchtvaartcontacten N.V., het bedrijf dat voor onze afdeling Expeditie alle luchttransporten regelt.
Voor het transport naar Aden was een dergelijke machine nodig, omdat dit vliegtuig zelf het laadgerei heeft om zware lasten zoals de door de R.D.M. vervaardigde machine-onderdelen aan boord te nemen en weer op het vliegveld van aankomst af te zetten. Dat laadgerei omvat ondermeer een lift en een kraanbaan met takels, alles aangedreven door de elektromotoren in het vliegtuig zelf. Gelukkige omstandigheid was, dat van het nuttige laadvermogen van de Globemaster (26 ton) minder dan de helft hoefde te worden benut, anders had de startbaan van Zestienhoven de last niet kunnen dragen.
Kort en goed, nadat vrachtauto's van onze afdeling Expeditie de lading 's middags om vier uur hadden afgeleverd, steeg de Globemaster om zes uur op. Minder dan 24 uur later, na een tussenlanding op het vliegveld van Brindisi, waren de onderdelen in Aden. Een opmerkelijke prestatie — voorbeeld ook van Rotterdamse samenwerking — die de aandacht van een aantal Rotterdamse bladen trok. Overigens willen wij U een aantal van bij dit transport gemaakte opnamen niet onthouden.

Afstandsbe

diening



W.E.K. ST. NICOLAASFEEST

Voor de kinderen van 4 t/m 10 jaar van onze leden wordt dit jaar een Sint Nicolaasfeest gehouden in Odeon (grote zaal) op zaterdag 30 november (2 voorstellingen), aanvang 1 uur 30 en 4 uur.

In feestgebouw Courzand is er in samenwerking met de Buurtvereniging Heyplaat, op zaterdag 7 december voor kinderen wonende op Heyplaat van 6 t/m 10 jaar, aanvang 4 uur, feest. Dezelfde dag is er ook een viering voor kleuters van 4 en 5 jaar, eveneens in Courzand, aanvang 1 uur 30. Einde 3 uur 30.

Op het St. Nicolaasfeest voor de groteren zal een sprookje worden vertoond genaamd „De Scepter van Koning Bombazijn", dat wordt opgevoerd door onze toneelgroep W.E.K.
Riri zal de kleuters in Courzand bezighouden met het vertonen van clownerie, er staat tevens een voorstelling van de poppenkast op het programma.
St. Nicolaas heeft reeds beloofd dat hij met zijn knecht aanwezig zal zijn.

Toegangsbewijzen behoeven niet te worden aangevraagd, aangezien deze volgens de te onzer beschikking staande gegevens per loonzakje worden verstrekt.
Heyplaatbewoners, die tevens lid zijn van de Buurtvereniging Heyplaat, zullen een toegangsbewijs van deze vereniging ontvangen.

Voor vervoer naar Odeon van de kinderen woonachtig in Pernis, Hoogvliet, Poortugaal en Rhoon zal worden gezorgd. De vertrektijden zijn op de toegangsbewijzen vermeld.

Ontspanning in allerlei maat

Wie het Rotterdamse bloemencorso 1963 heeft gezien, heeft niet alleen genoten van de kunstig opgemaakte praalwagens en van de sierlijk getooide voertuigen, maar zeker ook van de keurig marcherende muziek- en tamboercorpsen.
Halverwege de stoet waren daarbij bekende gezichten, onze harmonie Dockyard, en we zijn echt een beetje trots geweest toen het applaus opklonk voor ons corps.
Natuurlijk hebben we dapper meegeklapt, want die meisjes en jongens, die vrouwen en mannen van Dockyard hebben daar een mooi visitekaartje van de R.D.M. getoond.
Nu zitten ze ook wel goed in de spullen, die kortgeleden nog zijn aangevuld. De groei van het korps, met de drumband is het ledental tot 60 gestegen, maakte aanvulling en vernieuwing van muzieklessenaars en trommen noodzakelijk. Deze zijn er gekomen op een unieke wijze. Trommen en lessenaars nl. zijn in onze werkplaatsen vervaardigd, zó magnifiek, dat het ieders bewondering afdwingt. Tijdens een gezellige bijeenkomst in het repetitielokaal, gebouw Courzand, heeft de beschermheer Ir. Van der Pols deze nieuwe attributen overhandigd met de wens dat zij nog lange tijd zouden bijdragen tot een prettig beoefenen van de muziek, culturele vrije tijdsbesteding bij uitnemendheid, zoals hij vond. Er is op die avond met nog groter enthousiasme gemusiceerd. De tamboers beproefden hun fraaie trommen in aanwezigheid van hun instructeur, de majoor-tamboer der mariniers H. J. Breuseker, en de harmonie liet horen van alle markten thuis te zijn met werken van Keler Bela, Eric Coates en Cole Porter.
(Tussen haakjes : de dirigent van Dockyard heet J(oost) van Beek, de secretaris woont Courzandseweg 59, Rotterdam-22 en de repetitie is 's maandagsavonds van kwart over zeht tot kwart over tien. In gebouw Courzand, maar dat wist al ....)

EXAMENS BEMETEL/V.E.V.

Vierendertig jongelui van ons bedrijf hebben dit jaar deelgenomen aan de examens Bemetel en aan het V.E.V.-examen onderhoudselektriciën. Dertig van deze kandidaten zijn geslaagd. Het zijn : P. van den Berg, J. Breemer, H. Demper, A. J. Deugd, P. A. Diepstraten, K. Groeneveld, H. van Hengel, D. L. Sinke, J. Barth, G. Vermey, W. F. van Gogh, R. R. Kanselaar, S. K. Kraayestein, C. L. van Snek, A. W. M. Buitendijk, B. den Burger, Ch. J. Geyp, T. Ihrman, H. Roedoe, B. van der Graaf, H. Slis, M. Stok, M. van Bommel, J. van Heinsberg, A. Ketelaar, H. M. Klingens, P. Schot, C. J. Schoonrok, B. Slooter en A. van Wunnik. Het Bemetel-examen bestaat uit een praktisch gedeelte en een gedeelte vaktheorie en tekening lezen. Het V.E.V.-examen bestond uit acht verschillende vakken. Van de jongenlui, die voor dit examen-A zijn geslaagd, deed ook een aantal mee aan het uitgebreid examen-B, waarvoor ook een proef moet worden afgelegd in nederlandse taal, natuur- en werktuigkunde, rekenen, meetkunde, tekenen en schetsen. Tien kandidaten, die het onderwijs volgden aan de School voor Theoretisch Dagonderwijs van de R.D.M., behaalden ook het diploma-B.
Het zijn : J. Barth, A. C. Bijl, H. Demper, A. J. Deugd, K. Groeneveld, H. van Hengel, A. P. M. Schouw, J. C. Kuipers, J. R. van der Vliet en A. W. M. Buitendijk. Allen van harte gefeliciteerd !

DE HEER M. KOOIJMAN NAM AFSCHEID

Met ingang van 1 augustus heeft de heer M. Kooijman, directeur van de Scheepsbouw Maatschappij Nieuwe Waterweg en Hoofd van de afdeling reparatie van de R.D.M., onze bedrijven met pensioen verlaten.
Op 29 juli hebben talrijke relaties uit de scheepvaart en de scheepsbouw, tot ver uit het buitenland, op de afscheidsreceptie in het Rotterdamse Hiltonhotel van hun waardering voor de scheidende functionaris blijk gegeven.
De betekenis van de heer Kooijman als Hoofd van de afdeling reparatie werd wel duidelijk geïllustreerd door Ir. A. M. Schippers, die namens de experts van de classificatiebureaus, Scheepvaartinspectie, Stoomwezen en Assurantiewezen het woord voerde. Spreker memoreerde hoe de heer Kooijman tactvol de problemen die bij reparaties rijzen wist op te lossen. Schertsend werd hierbij aangetekend dat de experts nu eenmaal nooit kunnen vinden dat voor een reparatiekarwei te weinig wordt berekend. De heer Schippers vatte zijn oordeel samen door de heer Kooijman een groot diplomaat te noemen aan wie men hartelijke dank voor de bijzonder goede samenwerking is verschuldigd. Enkele geschenken waren het zichtbaar bewijs van deze dank.
Ook de heer R. Engelbrecht noemde het rustige en sympathieke optreden dat zo kenmerkend voor de scheidende is. Namens een aantal cargadoors bood hij eveneens een afscheidsgeschenk aan.
De heer Kooijman, die in de hem betoonde waardering vooral ook zijn medewerkers en zijn gepensioneerde vrienden wilde betrekken, richtte zich na het uitspreken van zijn dank voor hetgeen hem en zijn echtgenote was bereid, in het bijzonder ook tot de uit het buitenland gekomen relaties. Relaties die dikwijls vrienden waren. Hij sprak de wens uit dat er een even hechte samenwerking zou groeien met zijn opvolger, Ir. L. van der Tas.

De volgende morgen, dinsdag 30 juli, heeft het personeel van de N.W. en de R.D.M. afscheid genomen van zijn directeur en chef. Uit vrijwel alle afdelingen was men naar het dokcentrum-West gekomen en uit deze grote belangstelling blijkt hoezeer men met de persoon heer Kooijman bevriend was.
Werkmeester-ceremoniemeester Van der Ent karakteriseerde zijn chef in zijn toespraak als volgt: „Uit de aard van uw functie plaatste u vaak de werknemer-reparatieman op het schavot, maar u was dan rechter en verdediger tegelijk".
De ondernemingsraad, bij monde van haar secretaris, de heer Van der Schee, liet zich ook niet onbetuigd en tenslotte sprak namens het kantoorpersoneel de heer Van der Klink. De antieke barometer, die als herinnering aan de vele jaren bij de N.W. en de R.D.M. namens het personeel werd aangeboden, zal hopenlijk nog vele jaren aan de waardering herinneren.

De heer Kooijman heeft een gevarieerde staat van dienst achter de rug.
Geboren te Kinderdijk op 25 maart 1897, kwam hij, na de lagere school en de zgn. Franse school, in dienst bij de toenmalige werf Gebrs. Jonker, waar hij werkte tot eind september 1912. Vervolgens, tot 30 mei 1914, bij de R.D.M. als aankomend tekenaar. Na enige maanden verbanden te zijn geweest aan een nieuwe scheepswerf, die later de Nieuwe Waterweg zou heten, kreeg de heer Kooijman bij de Rotterdamsche Scheepsbouw Maatschappij te Kralingseveer de leiding op de tekenkamer scheepsbouw. Hij was toen 22 jaar. Onder zijn leiding en naar zijn ontwerp werden daar enige vrachtschepen gebouwd, alsmede een zandzuiger die thans nog dienst doet. Op 1 januari 1923 kwam hij, na een half jaar te hebben gewerkt bij de werf Conrad te Haarlem, vervolgens bij de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam als assistent van de hoofdingenieur op de afdeling technisch inkoop. Dit dienstverband duurde tot 1 april 1925, want van die datum af dateert zijn ononderbroken dienstverband bij de R.D.M. en de N.W. De heer Kooijman begon als assistent op de afdeling reparatie. Op 1 januari 1952 werd hij chef van de afdeling en sinds 1 januari 1957 vervulde hij tevens de functie van directeur van de Scheepsbouw Maatschappij Nieuwe Waterweg.

Voor zijn vele goede diensten aan de Noorse zeelieden werd de heer Kooijman op 19 november 1962 in de Noorse Kerk onderscheiden en benoemd tot Ridder eerste klas in de Orde van St. Olaf.

Meer dan vijftig jaren

Het heeft de heer B. F. M. Stoopman, die zich als bedrijfsleider afdeling reparatie bij de Scheepsbouw Maatschappij Nieuwe Waterweg vele vrienden heeft verworven, niet aan belangstelling ontbroken bij zijn afscheid van ons Schiedamse bedrijf op 30 augustus.

Toen en ook enkele dagen daarna, tijdens een receptie voor de leden van de Vereeniging van Technici op Scheepvaartgebied, hebben velen van ons bedrijf en uit de kringen van scheepsbouw en scheepvaart op duidelijke wijze hun waardering kenbaar gemaakt.

In meer dan vijftig jaren die, zoals de heer C. de Jong opmerkte, door de dikwijls zeer lange werkdagen zeker wel als „Indische jaren" kunnen worden gerekend, heeft de heer Stoopman zich tenvolle ingezet om zijn taak te kunnen volbrengen, hetgeen door de directie van de N.W. en de R.D.M. hoog wordt gewaardeerd.

Gelijke woorden van respect klonken uit de mond van de heer G. J. de Jongh. De plichtsbetrachting en de volharding die bij de heer Stoopman zo kenmerkend naar voren kwamen, waren velen en ook hem ten voorbeeld geweest.

Namens de werkmeesters, de ondernemingsraad en het afscheidsfonds werden door de heren Van Rossum en Weergang gesproken en werden geschenken aangeboden. Gepensioneerd werkmeester Borsboom maakte dankbaar gebruik van de gelegenheid iets te mogen zeggen. Hij deed dit op prettige en joviale wijze ....

Ir. Van der Tas tenslotte, vertegenwoordigend tevens het bedrijf „aan de overkant", gaf de heer Stoopman goede wensen mee voor de toekomst en de waardering voor het werk werd nog eens uitgedrukt in een geschenk, een fraaie kandelaar.

Benoemingen

Als opvolger van de heer B. F. M. Stoopman, die per 1 september de Nieuwe Waterweg met pensioen heeft verlaten, is de heer G. J. de Jongh benoemd tot bedrijfsleider van de afdeling reparatie werktuigbouw bij de Scheepsbouw Maatschappij Nieuwe Waterweg N.V. Hiernaast drukken wij een foto af van de scheidende en de nieuwe functionaris.

Hieronder nog vier foto's van nieuw benoemde functionarissen bij de R.D.M.

Boven de heer A. Rothman, die per 1 juli werd benoemd tot bedrijfsleider afdeling reparatie werktuigbouw.

Links de heer C. K. de Roode, met ingang van 1 september aangesteld als plaatwerkersbaas.

Rechts de heer P. Keemink, die met ingang van 1 september is aangesteld als hoofdbaas afdeling ketelmakers. De heer Keemink is in hoofdzaak belast met het toezicht houden bij de uitvoering van werkzaamheden aan boord van schepen.

Onder de heer S. Hoekstra, die met ingang van 1 september is aangesteld als ketelmakersbaas.

MEDEDELINGEN W.E.K.

Soiree-dansante met variété

Op zaterdag 9 november in Odeon (grote zaal), aanvang 20 uur.
Medewerking verlenen: Ons W.E.K. dansorkest „Melodie & Rythme"; De Boerenkapel „De Bloaspiepers"; De Limbers; De Marichica's; het bal staat onder leiding van Henk Polder.
Toegangskaarten à ƒ 0,75 zijn op vertoon van het bewijs van lidmaatschap verkrijgbaar in schafttijd (van 12 uur tot 12 uur 25) aan het loket van de loonafdeling en in het schaftlokaal N.W. van 21 t/m 25 oktober en op 28 oktober. Op 28 oktober hebben de leden die door nachtwerk de toegangsbewijzen niet eerder konden afhalen, voorrang.

Contactmiddag

De gepensioneerden uit ons bedrijf zullen een uitnodiging ontvangen voor een bijeenkomst in de Riviera-Hal op zaterdag 2 november, aanvang 13.30 uur.
Aan het programma werken mee: Harmonievereniging „Dockyard"; Frans Vrolijk; De Wico's; The Melton Bros, moderne cascadeurs; Jacqueline & Eddy Schuyer met een Parijse impressie; The Crocksons (gaan hoger en hoger); aan de vleugel: Koos Vermeulen. Het geheel wordt opgeluisterd door ons amusementsorkest „Melodie & Rythme".

Film

Met de Cefa-filmdienst hebben wij een overeenkomst gesloten, waarbij leden en hun huisgenoten, op vertoon van het bewijs van lidmaatschap van W.E.K., tegen een gereduceerde prijs toegang hebben tot het gezellige familietheater „Atrium" in de Karel Doormanstraat 143.
De prijs voor de 1e rang bedraagt ƒ 1,— en voor balcon ƒ 1,35. Normale prijzen resp. ƒ 1,90 en ƒ 2,25.
De voorstellingen worden uitsluitend op zaterdag gehouden en wel om 3 en 8 uur.
De Cefa-filmdienst stelt zich ten doel wekelijks filmvoorstellingen te organiseren met zorgvuldig gekozen films.

Met ingang van 1 augustus hebben 11 medewerkers onze bedrijven met pensioen verlaten. Het zijn:

A. Hardenbol
autogeen brander bij de R.D.M., met enkele onderbrekingen sinds 1924 in onze dienst;

G. de Beir
kantoorbediende, van 1924 tot 1932 werkzaam op de N.W., daarna bij de R.D.M.;

P. Sloof
met een korte onderbreking sinds 1935 draaier bij de R.D.M.;

B. Bliekendaal
werkzaam op de N.W. als klinker;

A. C. van Leeuwen
plaatwerker, met enige onderbrekingen werkzaam op de R.D.M. sinds 1918;

W. de Planque
voorman sorteerder bij de R.D.M. vanaf 1924;

R. Hordijk
werkmeester-machineboorders, die ruim 42 jaar aan N.W. en R.D.M. verbonden was;

K. J. Vink
centerdraaier, met enige onderbrekingen bij de R.D.M. werkzaam sinds 1919;

A. Sloos
(helaas geen foto beschikbaar), transporteur bij de R.D.M. sinds 1946;

A. Borsboom
werkmeester ijzerwerkers op de N.W., met één onderbreking 37 jaar in onze dienst;

W. J. Meijnders
ijzerwerker-afschrijver bij de R.D.M. sinds 1914.

Onder auspiciën van de Wijkraad en de Buurtvereniging te Tuindorp Heyplaat was er enkele weken geleden een najaarstentoonstelling in gebouw Courzand aldaar, waaraan medewerking werd verleend door de volkstuinverenigingen Heyplaat en De Zuiderhof, de Aquariumvereniging Riccia en de afd. Rotterdam van de Ver. tot Instandhouding van de Bijenteelt in Nederland. Deze fraaie tentoonstelling trok vele bezoekers.

Klaverjassen

Voor leden van W.E.K. die liefhebbers van het klaverjasspel zijn, bestaat op vrijdag 22 november de gelegenheid hun bekwaamheid te tonen in een wedstrijd, welke gehouden zal worden in de grote zaal van Maison De Klerk, Katshoek 49 te Rotterdam. Aanvang 19 uur 30.
Er zullen mooie prijzen beschikbaar worden gesteld.

Als deelnemer aan deze wedstrijd kan men zich, voor 31 oktober laten inschrijven bij het hoofdbestuur of bij het bestuur van de Klaverjasclub.
Het inschrijfgeld bedraagt ƒ 0,50 (te voldoen bij de inschrijving).
De leiding van deze wedstrijd berust bij het bestuur van de Klaverjasclub W.E.K.

Kunstkring

Evenals het vorige jaar zijn wij in het bezit van een beperkt aantal kaarten, die recht geven op het bezoeken van concerten en tentoonstellingen door de Rotterdamsche Kunstkring voor dit seizoen georganiseerd.
Voor zover beschikbaar zijn deze kaarten gratis bij de secretaris van W.E.K. verkrijgbaar.

ONZE WANDELAARS NAAR VIERDAAGSE

Onze wandelsportvereniging „Dockyard" heeft ook dit jaar deelgenomen aan de vierdaagse. Onze leden liepen op de 55 km en de 40 km route.
In de dagbladen hebt U van dag tot dag de tocht kunnen volgen, we behoeven dus niet te vertellen hoe warm het was, en hoe het die ene dag geregend heeft.
Misschien hebt U op uw beeldbuis iets gezien van de glorieuze intocht, maar om echt te voelen wat een Vierdaagse voor een wandelaar betekent moet U het meemaken.
Wij kwamen zonder uitvallers en met bijzonder weinig blaren, opgewekt vrijdagmiddag Nijmegen binnen. Mede dank zij onze verzorgsters langs de weg, hebben wij een prettige week gehad.

In memoriam

Op 13 augustus overleed de heer

J. P. VAN DER HOEK

geboren 24 september 1912. Hij was sinds 1946 op ons bedrijf werkzaam als schilder.

Na een langdurige ziekte overleed de heer

G. KIEFFER

materialentransporteur bij de R.D.M. sinds 1946. De heer Kieffer werd geboren op 12 december 1911.

Op 8 september overleed de heer

CH. H. SCHMIDT

sinds 1953 aanbouwer bij de R.D.M. De heer Schmidt was korte tijd ziek.

Zij rusten in Vrede.