“Nieuws van de RDM”, april 1967, 4e jaargang, nummer 8.

Ontvangen van Rob Lampen, Rotterdam.

4E JAARGANG NR. 8
APRIL 1967

VERSCHIJNT DRIEWEKELIJKS

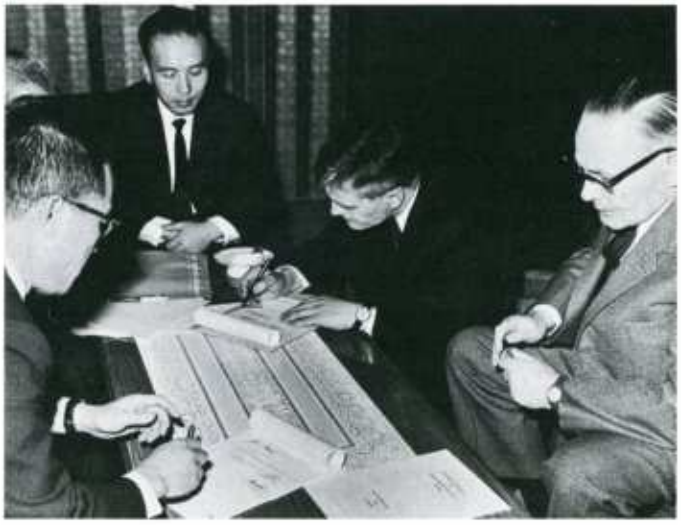
nieuws van de R.D.M.

BEDRIJFSBLAD VAN DE ROTTERDAMSCHE DROOGDOK MAATSCHAPPIJ N.V. EN DE SCHEEPSBOUW MAATSCHAPPIJ NIEUWE WATERWEG N.V., LID VAN DE RIJN-SCHELDE MACHINEFABRIEKEN EN SCHEEPSWERVEN 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

VAN DE REDACTIE

Wij geven in dit nummer een toelichting op een belangrijke komende gebeurtenis in ons bedrijf, de overgang van week- naar maandloon.
Niet minder belangrijk — of U nu week- of maandloon ontvangt, het geld moet ergens vandaan komen — een mededeling over de overeenkomsten die wij met een aantal Japanse werven sloten voor garantie- en onderhoudsbeurten aan Japanse schepen.
Aandacht ook voor de Sociale Afdeling, waarvan mej. G. B. Verwey ons inspireerde tot onderstaand cartoontje. En . . . even aandacht voor een rectificatie in het artikeltje in het vorige nummer over de Hercules: de kraan daarvan wordt niet aangedreven door s t o o m, maar diesel-elektrisch !
Op de voorpagina een blik in de afdeling apparatenbouw, waar men volop aan het werk is met het Spaanse reactorvat.



In het Hilton hotel in Tokio hebben Ir. Sluys en Ir. van der Tas op 1 maart overeenkomsten ondertekend met de Japanse werven Nippon Kokan K.K. en Mitsui. Het artikel hiernaast geeft U inzicht in de betekenis van deze contracten.

Ze heeft altijd al kraaNverzorgster willen worden.

(Ingezonden door mej. G. B. Verwey, Sociale afdeling).

CONTRACT MET JAPANSE WERVEN

Niet in de laatste plaats was de enorme vlucht die de Japanse scheepsbouw de laatste jaren heeft genomen er de oorzaak van, dat de Nederlandse scheepswerven eens de hand in eigen boezem hebben gestoken. Dit was een van de redenen die aanleiding gaf tot het bekende rapport van de Commissie Keyzer. Hierin wordt een aantal wegen aangegeven voor de Nederlandse werven om een mogelijk groter deel te veroveren van de markt die er voor de scheepsbouw toch altijd wel blijkt te zijn. De Commissie Keyzer suggereerde ondermeer, dat er voor de Nederlandse werven, behalve op het terrein van specialisatie in de bouw van bepaalde objecten, goede mogelijkheden liggen op het terrein van de reparatie.

Nu is de reparatie van schepen en machines juist een terrein, dat altijd een zeer belangrijk deel van de "omzet" van de R.D.M. heeft uitgemaakt.

En uitgerekend de Japanse scheepsbouw, die het de Europese werven een beetje moeilijk maakt, geeft de reparatie met name o.a. bij ons bedrijf een uitstekende kans. Tegen deze achtergrond moet men de overeenkomst zien die onlangs is gesloten tussen de Japanse werven Nippon Kokan K.K. en Mitsui Shipbuilding and Engineering Co Ltd., beide in Tokio, voor het uitvoeren van garantiewerkzaamheden op de werven van de Rijn-Schelde Groep aan de door de genoemde Japanse werven gebouwde schepen. De ondertekening van deze contracten geschiedde op 1 maart te Tokio, namens de Rijn-Schelde Groep, door Ir. J. J. M. Sluys, directeur van de R.D.M. en Ir. L. van der Tas, directeur van de N.W.

In dit verband zij vermeld, dat met een andere Japanse werf, te weten Ishikawajima-Harima heavy Industries Co., Ltd. (I.H.C.) een dergelijke overeenkomst eind vorig jaar is aangegaan door De Schelde voor de Rijn-Schelde Groep. Een steeds groter aantal schepen dat werd gebouwd op deze Japanse werven komt ook in Europese wateren. Dit aantal zal op korte termijn nog belangrijk groter worden door het in de vaart komen van een reeks schepen van het "Freedom" type, dat in grote series van de hellingen van Japanse (en ook Europese) werven te water zal gaan.

De Freedom-klasse moet worden gezien als de opvolgster van de in de oorlog ontworpen Amerikaanse Liberty-klasse. Het is een eenheidsvrachtschip van 13.600 dwt met, voor gestorte lading, een nuttig laadvermogen van 12.800 ton. De lengte over alles bedraagt 140,51 m bij een grootste breedte van 19,81 m. Een dieselmotor van 5300 pk geeft het schip een dienstsnelheid van ca. 14 knopen.

Het is duidelijk, dat het repareren van deze schepen als zij in de Europese wateren varen een zeer kostbare aangelegenheid zou worden als daarvoor een reis naar Japan zou moeten worden gemaakt. Het was daarom van belang voor Nippon Kokan K.K. en Mitsui, dat de reders die met haar schepen varen over de goede reparatiefaciliteiten kunnen beschikken in Europa.

Zowel uitrusting als ligging van de werven van de Rijn-Schelde Groep aan de twee diepste riviermonden aan de Noordzee, de drukst bevaren zee ter wereld, waren in dit verband ideaal.

Uitvloeisel van een en ander zal zijn, dat op ons bedrijf een aantal onderdelen van de Freedom-schepen in voorraad zal worden gehouden en uiteraard zullen wij ook over alle tekeningen en gegevens kunnen beschikken. Juist zoals na de oorlog het geval was in verband met reparaties aan Liberty-schepen. Evenals dat onze afdeling reparatie destijds veel werk heeft gehad door het onderhoud van Liberty's, kunnen wij aannemen dat de nieuwe overeenkomst met de Japanse werven heel wat bedrijvigheid in onze dokken en aan onze kades zal brengen.

(N.B.: Wij spraken intussen met Ir. Van der Tas over zijn ervaringen in Japan. Daarover een artikel in het volgende nummer).

DE STOOTTROEPEN KOMEN PER SOLEX

De dag nadert zijn einde. Steeds minder kranen bewegen in het zwakker wordende licht. Een klop op de deur en een man in witte overall stapt binnen. "Mijn vrouw is opeens ziek geworden. Ze is in het ziekenhuis. Nou zit ik met m'n kinderen". De volgende ochtend niet meer. Om acht uur kwam de gezinsverzorgster van de Sociale afdeling om de huishouding zo goed mogelijk draaiende te houden.

Hoofd van deze afdeling, dat U ook zou kunnen noemen een bureau voor hulp, advies en informatie, is mej. A. van Noort. Plaatsvervangend hoofd is mej. H. Brons, assistente mejuffrouw G. B. Verwey en de gezinsverzorgsters mej. J. de Bruin, mej. G. den Hartog, mevr. A. Jansen-De Smit en mej. J. de Roode. Iedereen met moeilijkheden van velerlei aard kan daar terecht.

Een van de vele taken is het helpen als de vrouw door ziekte uitvalt. Al in 1947 begon de R.D.M. met deze hulpverlening. Vijftien tot twintig keer per maand wordt ingesprongen. Meestal blijft een verzorgster niet langer dan een week in een gezin, want de Sociale afdeling levert alleen eerste hulp. De gezinsverzorgsters vormen een soort stoottroep. Als de ziekte wat langer duurt wordt één van de kruisverenigingen of een vereniging van kerk of gemeente ingeschakeld. Het is erg belangrijk de Sociale afdeling direkt in te lichten. Heel misschien kan de afdeling wel eens niet bijspringen. Maar dan wordt er bij noodzakelijk verlet gepraat over een vergoeding voor dat verlet. En daarom, ook om die reden alweer: in voorkomende gevallen direkt de Sociale afdeling inlichten.

Zo, dat was de Sociale afdeling. En nu een van de medewerksters. Mej. Den Hartog — in vrije tijd kabouterleidster — houdt sinds 1 februari 1964 huishoudingen van de R.D.M.-ers gaande. Hoe je dat nu doet? „Nou gewoon hè, je probeert het zo goed mogelijk op te vangen zoals de vrouw het wil. Als het kan niets veranderen aan gewoontes en gebruiken". Leuk werk? „Ja het is plezierig vanwege de contacten. Ze zijn blij als je komt. Het gezin is vaak toch al uit zijn gewone doen vanwege het kwakkelen vóór het ziek worden'.

Wat doet een gezinsverzorgster nou zo'n hele dag? „Nou de gewone dingen". Mej. Den Hartog (foto's links) vindt alles maar gewoon wat ze doet. Stofzuigen, afwassen, eten klaarmaken, kinderen naar school brengen (als de moeder dat ook doet), met de kinderen op bezoek naar het ziekenhuis, de wekelijkse beurt (wat dat dan ook mag zijn), inkopen doen en — als de vrouw in

Bespreking op de Sociale afdeling. Van links naar rechts mej. J. de Roode, mej. J. de Bruin, mej. G. den Hartog, mevr. A. Jansen-De Smit, mej. H. Brons en mej. G. B. Verwey.

het ziekenhuis ligt — de huishoudkas zorgvuldig beheren. Om maar een paar voorbeelden te noemen. Allemaal heel gewone dingen misschien, voor een vrouw. Maar als man denk je oeff! Mannen doen liever hun normale werk dan dat ze thuis blijven om de huishouding te doen, vertelt mej. Den Hartog. Nou dat is helemaal niet zo verbazingwekkend.

Om acht uur 's morgens komt zij met haar bedrijfs-Solex voorrijden. Even kennis maken, wat praten en dan gaat de rest vanzelf. Heel gewoon. Trouwens, veel voor te stellen valt er vaak niet. „Wie heb je?" vragen ze op de werf en dan worden alle gegevens al verstrekt. Als de man 's avonds thuis komt staat het eten op tafel en vertrekt de stoottroeper. Is het nou druk tussen komen en gaan? „Nou, dat hangt er van af. In een gezin zonder kinderen niet, maar als er veel kleinen zijn wel".

Mej. Den Hartog ziet trouwens niet tegen problemen op. Vóór de R.D.M. was zij vijf jaar bij het Groene Kruis. Daar behaalde zij haar diploma na de opleiding in kinderverzorging, opvoedkunde, sociale wetgeving, voedingsleer, naaien en verstellen, koken en ziekenverzorging.

Er kunnen nog enkele gezinsverzorgsters worden geplaatst. Gedacht wordt aan jonge vrouwen van 18 tot 30 jaar. Zij moeten het diploma gezinsverzorgster bezitten of ervaring en ambitie hebben op huishoudelijk terrein. In het laatste geval helpt het bedrijf bij het volgen van een officiele opleiding, die kan worden bekroond met een diploma. Belangstellenden zijn welkom op de Sociale afdeling (ingang Personeelszaken).

Als uw vrouw ziek is

Wat moet u doen als uw vrouw ziek is of over enige tijd naar het ziekenhuis moet?

U moet onmiddellijk contact opnemen met de Sociale afdeling. Dezelfde of de volgende dag komt een gezinsverzorgster te hulp. Op deze manier gaan geen snipper- of verletdagen verloren. De kosten zijn gering.

De telefoonnummers van de Sociale afdeling zijn :

270 (huistelefoon)
170 (via buitentelefoon)

KOFFIE EN MINUTEN

Met het in gebruik nemen van de nieuwe kantine machinefabriek is de "operatie koffiepauze" beëindigd. Vijf nieuwe kantines zijn nu in gebruik gesteld, vier op de RDM en een op de NW, waardoor het totaal op elf is gekomen. In een prettige omgeving kan nu tijdens de ochtend- en middagpauze de inwendige mens worden versterkt.

Zoals na elke operatie kunnen door veronachtzaming van bepaalde voorschriften complicaties optreden die niet bevorderlijk zijn voor het algemeen welzijn. Daarom nog even uw aandacht voor wat spelregels.

We zullen er met z'n allen voor zorgen dat de kantines zo goed mogelijk worden onderhouden. Schillen, papier en verder afval verdwijnt in de daarvoor bestemde bakken, die echt niet voor niets zijn geplaatst.
Beschadigingen kosten geld en daarvoor moet worden gewaakt. Doe als thuis en houdt de zaak netjes . . .
Heeft U bepaalde klachten ("de koffie is te koud" of "het is binnen te warm") dan weet U wel wie moet worden aangesproken. Uw collega's van de afdelingscommissies zijn het contact.
Tot slot nog dit: de tijden van ochtend- en middagpauze zijn bekend.
Laat ieder zich daaraan ook stipt houden. Wanneer wij ons bedrijf gezond willen houden dan is het zaak dat men op "de minuten" gaat letten!

DENK ER AAN

. . .dat bijvoorbeeld een plaat staal of het eind van een stuk profiel scherp kunnen zijn als een mes. Dat kan U een teen kosten als U er tegenaan schopt. Draag daarom veiligheidsschoenen (met stalen neuzen).
Op het bedrijf zijn verkrijgbaar schoenen van de volgende vier fabrikaten: De Valk, Bakx, Bata (zowel hoog als laag en zwart en bruin) en Baroud, alleen hoog en bruin. De aanvraag, waarop uw naam moet staan, de gewenste maat en uitvoering, kunnen in de daarvoor geplaatste houten bakjes bij de West- en Oostpoort worden gedeponeerd. Woensdags om 13 uur kunnen bonnen worden gehaald op de loonafdeling, waarna U tot 13.30 uur in de schoenwinkel terecht kunt. Maar dan moet U het bestelbriefje wel op maandag hebben gedeponeerd.
Denk er aan . . .

Vechten voor betere accommodatie

Hij heeft een forse imponerende gestalte. Zijn markant hoofd wordt gesierd door een volle ringbaard waarin het zwart wordt verdrongen door grijs. De Luitenant ter zee der 1e klasse P. van Straaten. Wie hem op straat tegenkomt denkt de commandant van een roemrucht schip dat wilde stormen achteloos doorstaat voor zich te hebben. Commandant is hij, maar roemrucht kan men de Drebbel — een plompe dikke Bertha in de dokhaven van de R.D.M. — niet noemen. Luitenant Van Straaten werd na onder meer zes jaar bij de Onderzeedienst te hebben gediend hotelier. Hij verschaft onderdak aan bemanningen van in dok liggende onderzeeërs en specialisten die toezicht houden bij onderhoud en bouw van de schepen der Koninklijke Marine.

De ergste drukte is nu voorbij, zegt hij. In december lagen aan de werf vijf van de zes Nederlandse onderzeeërs. Bovendien worden twee nieuwe onderzeeërs van het één-cilindertype gebouwd die in 1970 moeten worden overgedragen. Die drukte kon de Drebbel echt niet aan. Met 230 man was de maximum capaciteit bereikt. Er moesten hotels worden ingeschakeld.

De Drebbel is maar een klein schip. Toch slapen gemiddeld 120 man aan boord. Dertig van hen zijn hotelbeheerders, die zijn belast met onderhoud, reiniging en voedselvoorziening. Aan boord is maar weinig comfort. De kapitein en de eerste officier van de week zijn de enigen met een éénpersoons hut. De andere officieren en de onderofficieren slapen in twee- of vierpersoonshutten. De matrozen slapen drie hoog in verblijven voor 110 en 45 man, de korporaals in een zaal voor 24 man. Daarnaast zijn er nog drie eet- en ontspanningsverblijven.

De niet zo riante behuizing zit luitenant Van Straaten nogal dwars. „Er is een grote wedloop. De gezinnen zitten in Den Helder. Als de boot binnen ligt is het toch een weekendhuwelijk. Bovendien is er aan boord bijzonder weinig ruimte. Daarom hebben de mannen verpozing en comfort nodig als ze binnen zijn". De toestand is onhoudbaar vindt de commandant van de Drebbel en hij ijvert voortdurend voor verbetering. Verder dan plannen (uitbreiding of nieuwbouw) is men nog niet gekomen. De in 1926 geboren commandant werd te oud voor de Onderzeedienst. Voor deze dienst heeft hij echter een warm kloppend hart. Het vechten voor een betere accommodatie geeft daarom wel voldoening. Bovendien: „Liever hier als eigen baasje dan op een groot bureau".

Aan boord wordt de hand gehouden aan een normale militaire leefwijze. Om zeven uur bijvoorbeeld overal, om acht uur indeling werkzaamheden en om negen uur vlaghijsen. Voor minderjarige matrozen is er een avondklok. Militair vertoon wordt echter achterwege gelaten. „De show zou veel bekijks trekken. Voor de werf en voor ons is het beter dat te voorkomen". Contact met de R.D.M. is er — behalve op het werk — niet of nauwelijks. De bemanningsleden van de Drebbel vormen daarom een staatje in een staat.

De onbewogen geschiedenis van Hr. Ms. Cornelis Drebbel

Harer Majesteits Cornelis Drebbel kan niet terugzien op een historie vol heldenfeiten en afmattende zeeslagen. De plompe boot met afstotende lijnen heeft niet bijgedragen tot de glorie van de Koninklijke Marine. Het is zelfs niet bekend welke rol het schip heeft gespeeld tijdens de laatste oorlog, als er al van een rol kan worden gesproken. Hierbij de geschiedenis van een van de minst roemrijke schepen van de Nederlandse marine, zoals die werd opgetekend door de Luitenant ter zee der 1e klasse P. van Straaten.

De historie begint al in 1915. In dat jaar werd de Cornelis Drebbel toegevoegd als depotschip aan Hr. Ms. "Onderzeedienst". Het logementsschip fungeerde tevens als centraal oplaadstation. De geboorte van de vroegoüde tante had plaats bij de werf Conrad in Haarlem, die een dieselelektrische voortstuwing plaatste. Een nieuwtje voor die tijd, dat wel. Drie Zweedse Polar dieselmotoren leverden een vermogen van 119 pk per motor. De maximumvaart die de Drebbel ooit behaalde was zeven knopen bij windkracht twee.

Tot 1924 was de standplaats Vlissingen. In die periode heeft de Drebbel het gewaagd tochten te ondernemen in de Zuidhollandse en Zeeuwse wateren. In 1922 maakte de zeemilicien-mijnenlegger der 3e klasse, C. Kooger, tijdens een herhalingsoefening een dergelijke tocht mee. Hij berichtte hierover later onder meer :

"Als zeeman kon ik haar uiterlijk niet erg waarderen. Ze maakte met haar plompe vormen echt wel de indruk van een moeder en hoewel ze nog jong was leek ze op een Kotta-missie. Mijn wantrouwen jegens dat grote stuurwiel werd al spoedig bevestigd. Ik werd als blinde man toegevoegd aan de roerganger. Al gauw hadden we het zweet onder onze pet. Jonge, jonge, wat gierde die schuit. Dapper draaiden onze twee motoren, maar erg vlug ging het niet en we hadden de grootste moeite om het ebtij vast te houden".

Ondanks de steun van een mijnenlegger liep de Drebbel muurvast op een plaat, werd de volgende dag losgetrokken en bezorgde zichzelf een levensgrote deuk in de bakboordsboeg bij het binnenlopen van de sluis te Veere.

September 1924 begon de "kommervolle en avontuurlijke reis" op eigen kracht naar het verre Den Helder. De Drebbel waagde zich zelfs op de Noordzee! Bij Hoek van Holland koos het schip dapper het ruime sop. Toen de wind echter een kracht van drie tot vier bereikte liep de Drebbel schielijk de haven van IJmuiden binnen. Dat was het einde van de eerste en enige zeereis. De Noordzee zag de Drebbel nimmer terug.

Nog één keer voer de Drebbel operationeel. In 1938 nam de schuit als onderzeebootmoederschip deel aan een vlootrevue na een moeizame reis op eigen kracht door het Noordhollands kanaal.

Pas in oktober 1945 duikt het schip — zonder voortstuwingsinstallatie — weer op in de geschiedenis. Dan komt de Drebbel aan in IJmuiden om dienst te doen als onderkomen voor de mijnenopruimingsdienst. In 1952 vond het schip een plaatsje bij de Onderzeedienst in de Waalhaven, een dieptepunt in een toch al niet imponerende geschiedenis. Men beschouwde de Drebbel als een soort noodagregaat voor in reparatie liggenden schepen waarop ook personeel kon worden gehuisvest.

In 1963 echter werd de Drebbel weer onderzeebootmoederschip! De Onderzeedienst verhuisde namelijk naar Den Helder, maar door bouw en reparaties van onderzeeërs moest steeds meer personeel worden gehuisvest in Rotterdam. Eerherstel derhalve voor de Drebbel, die op de Rijkswerf in Den Helder werd opgeknapt en in juni 1964 werd afgemeerd bij de R.D.M.

TWEE IN DOK

De Koninklijke Marine heeft onder meer zes onderzeeërs. Twee — de „Walrus" en de „Zeeleeuw" — zijn erg oud. Na de oorlog werden de boten door de Verenigde Staten gemoderniseerd en aan Nederland uitgeleend. Deze „guppies" hebben een bemanning van 80 man.

Daarnaast zijn er vier boten van het driecilindertype; de „Potvis", de „Tonijn", de „Dolfijn" en de „Zeehond". De twee laatste schepen werden gebouwd bij de R.D.M. De bemanning bestaat uit 60 koppen.

Elk half jaar verschijnen de boten in dok voor een periodieke onderhoudsbeurt, het „knippen en scheren". Ze blijven twee weken in dok, de hele bemanning logeert aan boord van de Drebbel.

Om de twee jaar wordt een negen maanden durend derde traps onderhoud uitgevoerd. Veertig kaderleden blijven in de buurt, namelijk aan boord van de Drebbel.

Elke vier jaar gaat een onderzeeër helemaal uit elkaar voor het vierde traps onderhoud, dat een jaar kost. Ook dan blijven weer veertig man op de Drebbel.

De achterblijvende kaderleden voeren zelf reparaties uit en houden toezicht op de werkzaamheden.

Op het ogenblik liggen twee onderzeeërs in dok voor vierde traps onderhoud. Wie de hoofdingang binnenkomt ziet links de „Zeeleeuw" en rechts de „Zeehond".

Een verguisd uitvinder

Door velen wordt Cornelis Jacobszoon Drebbel beschouwd als de uitvinder van de onderzeeboot. Luitenant ter zee der 1e klasse P. van Straaten dook in de historie om na te gaan wat er bekend is geworden van deze kleurige figuur uit de Nederlandse geschiedenis. Erg veel bleek dat niet te zijn. Daarom moeten wel enkele vraagtekens worden geplaatst bij de prestaties van de grote uitvinder.

Drebbel zelf heeft weinig of geen aantekeningen nagelaten van zijn „mirakels". Hij hulde zijn wonderen graag in een waas van geheimzinnigheid en liet bestaande uitvindingen voor produkten van zijn geest doorgaan. De in 1572 te Alkmaar geboren duizendkunstenaar kan men echter geen kwakzalver noemen. Hij was een groot mechanicus en een erg handige instrumentmaker. Gebrek aan geld en middelen maakten de meeste ondernemingen tot een fiasco.

Drebbel sleet het grootste deel van zijn leven in Engeland waar hij in 1633 volkomen aan lager wal geraakt stierf. Ruim bij kas heeft hij trouwens nooit gezeten al hoorde hij lange tijd tot de hofhouding van koning Jacobus I. Drebbel bekleedde dan ook een lage functie.

De uitvinder werd wereldberoemd door zijn perpetuum mobile, een lege metalen bol, die was verbonden met een bijna cirkelvormige glazen buis met gekleurde vloeistof. Door temperatuurschommelingen steeg of daalde de vloeistof in de buis, voor die tijd een mirakel.

Opzienbarend was zijn „duyckboot", die in 1620 van Londen naar Greenwich onder water zou hebben gevaren. Een schilder legde het gebeuren vast, maar zijn waarneming lijkt niet bijzonder betrouwbaar. De voortstuwing geschiedde door roeiers, die kennelijk tot hun borst in het water zaten — gezien de grote openingen in de huid waardoor de riemen staken — en met het hoofd in een luchtbel. De snelheid zal gering zijn geweest omdat de riemen geheel ondergedompeld

waren en voortgaande en teruggaande beweging een gelijke druk uitoefenden op het water.

Anderen vertellen van een houten boot, die waterdicht zou zijn gemaakt met huiden en vet. De voorziening van verse lucht werd bewerkstelligd door een „geest van lucht", het topgeheim van Drebbels onderzeeër. Men neemt aan, dat hij zuurstof vrijmaakte met salpeter.

Waarschijnlijk is de wonderlijke boot met de bovenkant juist boven water de rivier afgedreven, zodat Drebbel kon zien welke koers hij moest houden. Vast staat echter, dat Drebbel de eerste was die met een boot voor een groot deel onder water heeft gevaren.

Het succes van de tocht leidde tot een benoeming bij de Engelse marine. Drebbel vervaardigde mijnen en een soort torpedo's voor expedities naar het Franse La Rochelle. De mislukking van de tochten betekende Drebbel's ondergang.

Twee keer werd in 1628 vergeefs geprobeerd de door Franse Hugenoten verdedigde stad te ontzetten. De tweede expeditie werd door Drebbel persoonlijk meegemaakt. Totaal 122 schepen waaronder 22 oorlogsbodems voeren uit met aan boord onder meer 290 spartorpedo's. Dit waren met kruit gevulde blikken bussen die waren voorzien van een soort schokbuis. Deze waren bevestigd op vlotten van wilgenhout, die door het tij naar de vijand moesten worden gevoerd. Een krachtige veer moest de bus bij aanraking met een vijandelijk schip aan boord werpen.

Het resultaat bleef verre beneden de verwachting. Slechts enkele kwamen tot ontploffing maar veroorzaakten niet meer dan enige waterschade. Een paar vlotten kwamen met het volgende tij naar buiten drijven en zaaiden grote paniek in de Engelse gelederen. Welke rol twee onderzeeboten in deze strijd hebben gevoerd vermeldt de geschiedenis niet. Drebbel werd op een zijspoor gerangeerd, zodat niets kwam van eventuele verbeteringen van zijn torpedo's. Een wondermens werd snel verguisd als de wonderen uitbleven. Toch werd Drebbels torpedo door buitenlandse geleerden beschouwd als een stap voorwaarts in de techniek van de ontploffingsmiddelen. Zijn uitvinding had aanzienlijk kunnen worden verbeterd als er genoeg aandacht aan was geschonken. Drebbels waterpetard kan, aldus luitenant Van Straaten, in dit opzicht worden vergeleken met de veel latere Nederlandse vinding van de snuiver.

De eerste stap naar een nieuw loonsysteem

Voor weinigen in het bedrijf zal de mededeling over het nieuwe beloningssysteem op de R.D.M. als een verrassing zijn gekomen. Er is over deze zaak lang gepraat en natuurlijk is van deze gesprekken iets naar buiten gekomen. Nieuwtjes plegen snel rond te gaan. Nu weten we officieel, dat het de bedoeling is dat, zo mogelijk in de maand juli, wordt overgegaan naar een systeem van maandbetaling voor alle werknemers met afschaffing van tarief. Het onderstaande wil U enig inzicht geven in de overwegingen die tot invoering van het nieuwe loonsysteem hebben geleid.

De situatie van nu

Om te beginnen dan de situatie zoals die tot nu toe bestaat. We kunnen onze werknemers onderscheiden in uur-, week- en maandloners. De eerste groep is veruit het grootst. Voor deze groep wordt boven het uurloon een tarief betaald, dat individueel of groepsgewijs wordt vastgesteld. Uurloon is vast en tarief is variabel. Samen vormen zij de uurverdienste.

Wat zijn de bezwaren?

Tegen de werking van het tariefstelsel zijn vooral de laatste jaren veel bezwaren gerezen. Van die kritiek, die van verschillende kanten komt (de vakbonden, de loondeskundigen, de werkgevers en, zeer zeker, de mensen die in tarief werken), noemen we de volgende punten.

Een goede vaststelling van bonuren is niet altijd mogelijk (denkt U maar eens aan weersinvloeden, wachttijden, veranderingen etc.).

Bij tariefwerkers is het loon afhankelijk van de prestaties, bij de anderen niet; dit leidt tot verschillen die niet steeds als rechtvaardig worden gevoeld.

Het tariefsysteem heeft vrijwel geen stimulerende invloed meer op de produktiviteit. Bovendien wordt bij een tariefstelsel voornamelijk gelet op werktempo, terwijl kwaliteit van het werk en persoonlijk gedrag niet direct tot uiting komen.

Elk tariefsystem houdt in zich het ontbreken van inkomenszekerheid. Een zekerheid die voor een ander deel van het personeel, namelijk voor hen die een vast loon genieten, wèl bestaat.

Met het laatste punt hangt samen het toegroeien naar harmonisatie van de arbeidsvoorwaarden voor handarbeiders en beambten. Of — in wat ruimer verband — naar integratie, naar gelijke benadering van alle werknemers.
Het is verstandig bij een verandering van loonsysteem deze harmonisatie goed in het oog te houden. Niet verstandig zou het zijn op deze ontwikkeling vooruit te lopen door zaken aan te pakken die in landelijk overleg aan de orde zijn.

Door de praktijk van ons tariefstelsel zijn de inkomens van vergelijkbare groepen werknemers uit elkaar gegroeid. Ons doel is nu naar een systeem over te gaan, waarbij de verschillen, die door het tarief zijn ontstaan, verdwijnen. Hét zou niet van wijs beleid getuigen om dit hele probleem in één keer schoksgewijs tot een oplossing proberen te brengen. Dit zal moeten gebeuren in etappes, waarvan de eerste stap begin april wordt afgelegd.

Overgangssituatie

Zoals reeds werd bekend gemaakt, zal vanaf 2 april een per groep vastgesteld tariefpercentage worden betaald. Dit tariefpercentage is bepaald aan de hand van wat de betreffende groepen gemiddeld in het tweede halfjaar van 1966 hebben verdiend. Aan ieder zal in de overgangsperiode wekelijks een vast tarief van 32 % worden betaald. De groepen die in het tweede halfjaar van 1966 een hoger gemiddelde hebben bereikt, ontvangen in de periode tot juli aanstaande het meerdere éénmaal per vier of vijf weken.

Ook in de weeklonen zal het vaste percentage van 32 % worden verwerkt. Het gemiddelde percentage, geldend bij ziekte, ongeval, vakantie enz., wordt van 29,5 op 32,5 % gebracht.

De maandbetaling

In de maand juli zal bij de overgang naar maandbetaling een volgende stap worden genomen. In een later stadium zal het loon dan op basis van prestatie-beoordeling nader worden bepaald en daarna zal dan verreweg het grootste deel zijn afgelegd van de weg die moet leiden naar de nieuwe loonsituatie.

Over de nadere uitwerking van een en ander is nog overleg gaande en het spreekt vanzelf, dat hierop zodra dit mogelijk is uitvoerig zal worden terug gekomen.

Er heeft op 2 april een opschuiving plaats gevonden aan de onderkant door de grens te leggen bij 32 %. Zo zal er in een later stadium, als is het dan voor een kleine groep, ook een zekere aanpassing plaats vinden aan de bovenkant van de oude tariefgrenzen. In een volgend nummer van dit blad hopen wij uitvoeriger op al deze zaken terug te komen.

VIJFTIEN GELUKKIGEN

Voor wederom vijftien jonge mensen in ons bedrijf is de leertijd afgelopen doordat zij slaagden voor het examen waarmee zij het Bemetel-diploma verwierven. Op 21 januari werden de diploma's uitgereikt door R.D.M.-directeur Ir. K. van der Pols. Aan het feit, dat niet alle kandidaten het examen hadden gehaald knoopte hij de conclusie vast, dat het examen echt niet zo erg mee valt en dat er dus bepaald waarde aan het diploma kan worden gehecht. Waarbij de heer Van der Pols tevens onderstreepte, dat de opleiding in de Bedrijfsschool moet worden gezien als het leggen van een goede basis voor het werkelijke vakmanschap. En dat laatste zullen de jongelui moeten verwerven in de praktijk, in de werkplaatsen en overal elders waar zij zullen moeten werken met en onder leiding van ervaren werknemers.

Het afsluiten van de leerlingentijd, aldus Ir Van der Pols, betekent echter ook, dat men nu zelf initiatieven moet gaan tonen en een stuk eigen verantwoordelijkheid gaat dragen.

De R.D.M. is blij deze jonge werkers nu echt in het bedrijf te kunnen opnemen, want de R.D.M. heeft nog altijd mensen nodig. De situatie is nog altijd zo, dat onze bedrijfsuitrusting niet volledig kan worden benut omdat op verschillende plaatsen nog mensen ontbreken. In dit verband zei de heer Van der Pols nog eens nadrukkelijk, dat de R.D.M. een gezond bedrijf met goede mogelijkheden is.

Tenslotte merkte hij op veel waarde te hechten aan jonge mensen die na het behalen van het vakdiploma nog verder leren. Dat vergroot de mogelijkheden van promotie in ons bedrijf.

Na de diploma-uitreiking sprak het hoofd van de Afdeling Bedrijfsschool en Onderwijs, de heer J. Hoogenstrijd. Hij hoopte dat de gediplomeerden met plezier zouden terugdenken aan de tijd die zij in de Bedrijfsschool hebben doorgebracht.

Naast wat weemoed om het vertrek was er bij de heer Hoogenstrijd vooral vreugde over de bereikte resultaten. Hij gaf zijn oud-leerlingen mee straks de ogen en oren goed open te zetten.

vervolg op pag. 14

vervolg van pag. 13

Sprekend over het contact van straks met de oudere werknemers, zei de heer Hoogenstrijd dat gewaakt moet worden voor een bepaalde stroefheid in het contact tussen de generaties.

Aan de andere kant moet er ook voor worden gewaakt, dat men te luchthartig tot normen en verhoudingen over gaat.

Hij besloot zijn toespraak aldus: "Er zijn twee manieren om te mislukken: luisteren naar de raad van iedereen en luisteren naar de raad van niemand".

Waaraan hij nog de vermaning verbond in het algemeen nooit na te laten om raad te vragen.

Wim Post, die namens de gediplomeerde bankwerkers sprak, zei ondermeer dat het hem duidelijk was, dat je er met een diploma alleen niet bent. Hij verzekerde dat de geslaagde jongelui er naar zullen streven zo veel mogelijk te blijven opsteken. Dit verklaarde ook Johan van den Berg, die bij zijn woorden van dank aan leiding en leerkrachten van de Bedrijfsschool de verzekering voegde, dat hij en zijn medeoud-leerlingen hun best zullen doen werkelijk vakman te worden.

Hieronder volgt de lijst van geslaagden:

A. Barendse, S. van der Beek, A. A. Buik (behaalde tevens het uitgebreid Bemetelexamen), J. A. Naborn, D. Post, L. M. van der Tol, H. J. Bouwman (ook uitgebreid examen), P. D. Mouwen, L. van Santen, C. P. Dekker, M. Dries, W. van Toledo (ook uitgebreid examen), P. van Bemmel, J. van den Berg (ook uitgebreid examen) en F. Teeuw (ook uitgebreid examen).

DIENST VERKOOP

Met ingang van 1 maart is op de R.D.M. ingesteld een Dienst Verkoop, waarvan de leiding is opgedragen aan de hoofdingenieur de heer J. Grollé. Deze dienst gaat zich bezig houden met de verkoop van machinedelen, fabrieksinstallaties en alle apparaten en onderdelen daarvoor.

Onder de werking van deze dienst zullen niet vallen de verkoop van schepen, booreilanden, andere offshore installaties en drijvend materieel en de reparaties daaraan.

De afdeling Begroting-Werktuigbouw, onder leiding van de heer J. W. van der Kamp, en de afdeling Verkoop voor Smeed- en Gietwerk, die wordt geleid door de heer J. Beeuwkes, zullen, binnen het raam van de nieuwe Dienst Verkoop, hun werkzaamheden vooralsnog onveranderd voortzetten.

De heer W. G. Geelen is belast met de dagelijkse leiding van de administratieve zaken van de Dienst Verkoop.

IN MEMORIAM

Wij geven met leedwezen kennis van het overlijden van onze medewerker

BERTUS CORNELIS KRAAK

hakker, geboren 17 september 1910, wonende Dortsmondstraat 55a, Rotterdam. Hij overleed op 17 maart 1967 en was van 28 juli 1926 af met enkele onderbrekingen in onze dienst.

IN MEMORIAM OUD-WERKNEMERS

WILLEM VAN HATTUM

werkmeester bankwerkers, gepensioneerd 6 januari 1947, overleden op 14 maart 1967.

WOUTER STAM

werkmeester ijzerwerkers, gepensioneerd 1 april 1964, overleden op 15 maart 1967.

ARIE DE KAT

groepsleider tekenkamer W., gepensioneerd 1 oktober 1965, overleden op 18 maart 1967.

CORNELIS TEUNIS VAN DER PERK

ijzerwerker, gepensioneerd 1 juli 1964, overleden op 18 maart 1967.

Dat zij in vrede mogen rusten

DANKBETUIGINGEN

Voor de overgrote blijken van belangstelling en medeleven na het plotseling overlijden tengevolge van een droevig ongeval van mijn lieve ouders, onze kinderen, broer en zuster
Aart van den Berg en Neeltje C. van den Berg-Roobol zeggen wij u heel hartelijk dank.

Irene
Familie Van den Berg
Familie Roobol

Hiermede dank ik alle collega's en bekenden voor het medeleven tijdens de ziekte en na het overlijden van mijn man.

L. R. Veringmeier-van Munster

Van harte mijn dank aan de collega's voor de prachtige mand met fruit die ik ontving bij mijn thuiskomst uit het ziekenhuis.

C. Maas

Mijn hartelijke dank mede namens mijn vrouw voor de schaal met fruit die ik tijdens mijn ziekte van u mocht ontvangen.

H. Kerkhof

Voor de zeer vele blijken van belangstelling tijdens mijn verblijf in het ziekenhuis Berg en Bosch te Bilthoven en bij mijn thuiskomst wil ik allen zeer hartelijk dank zeggen.

J. Hekelaar

Mede namens mijn vrouw doe ik langs deze weg u mijn hartelijke dank toekomen voor de belangstelling door u allen betoond na mijn ongeval.

W. P. de Wit

Dank voor de bloemen, geschenken en belangstelling bij mijn afscheid, mede namens mijn echtgenote.

J. van der Zwaan

Mede namens mijn echtgenote dank ik het bestuur van W.E.K. en de werkmeesters en vrienden uit de scheepsbouwloods voor de attenties ter gelegenheid van ons veertigjarig huwelijk.

J. W. Dieleman

Hartelijk dank voor de heerlijke taart die wij bij de viering van ons zilveren huwelijksfeest van W.E.K. ontvingen.

J. H. van Wolferen en echtgenote

Beste Redactie

...k U wel voor de cadeau bon. Wij waren met Kerst bij Oma, en we hebben ...n de Kerstballen geteld, wij zijn de kleinkinderen van Oma pruyssers. Oma vond ...t erg leuk dat we de prijs gewonnen hadden en wij zelf ook. Wij zitten in de ...ende klas en houden erg van lezen, we dachten dan ook er ga mooi boek voor te ...kopen. Dááág! De groeten van Joke v. Splinder. Dááág

Beste Redactie

Dank U wel voor de cadeaubon.
Wij zijn tweelingen.
Oma Pruyssers vond het leuk dat wij de prijs hadden gewonnen, en wij vonden het fijn.
Joke en ik vonden het leuk om twee mooie boeken te kopen of een boekeplankje.
Dááááág!! De groeten van Anneke van Splinder. Dááááááá

MEDEDELINGEN VAN W.E.K.

Secr. M. P. van der Borden, Kortebrantstraat 37, Rotterdam 1, telefoon 12 86 43

Wij nodigen onze leden uit tot het bijwonen van de jaarlijkse ledenvergadering, die zal worden gehouden in een zaal van Maison De Klerk, Katshoek 45, op donderdag 11 mei a.s., aanvang 8 uur.

De agenda luidt:

1 Opening
2 Notulen
3 Jaarverslag van de secretaris
4 Jaarverslag van de penningmeester
5 Mededelingen
6 Vaststelling contributie
7 Bestuursverkiezing
8 Verkiezing kascontrole-commissie
9 Rondvraag
10 Sluiting

De bestuursleden M. P. v. d. Borden, P. Schot, T. C. Schilder, H. de Jong en C. van Yperen zijn aan de beurt om af te treden. Zij stellen zich weer herkiesbaar.
Voorstellen en namen van eventuele kandidaten kunnen tot 11 mei bij de secretaris worden ingediend.
Voor de kascontrole-commissie is de heer P. Vermeer aftredend.
De kasbescheiden liggen ten huize van onze penningmeester, de heer P. Blanken, Hondiusstraat 14 a, op 10 mei voor onze leden ter inzage.

MET W.E.K. DOOR DE KUSTSTROOK

In geriefelijke toerwagens van de firma Snel & Co. gaan wij op zaterdag 20 mei een tocht maken door de kuststrook van Zuid- en Noord-Holland.
Een afwisselende en prachtige tocht. Wij komen in de badplaatsen Katwijk en Noordwijk en verder via de Velsertunnel in Castricum, Bergen en Schoorl. In Alkmaar zal de lunch worden gebruikt.
Daarna vervolgen wij onze reis naar Volendam, waar gelegenheid is zich te verpozen en waar het diner zal worden gebruikt.
De prijs voor deze geheel verzorgde tocht bedraagt *f* 17,50 per persoon.

In deze prijs is begrepen:

een kop koffie en een consumptie
een goed verzorgde koffietafel
een diner

Vertrek: 8.00 uur Vlaardingen (Visbank)
8.05 uur Vlaardingen (Station Vl.-Oost)
8.15 uur Schiedam (hoofdpostkantoor)
8.00 uur Rondoplein
8.15 uur Zuidplein
8.30 uur Rochussenstraat (G.E.B.)

Onze leden zijn reeds in het bezit gekomen van een formulier voor het aanvragen van de bewijzen van deelname.
Gepensioneerden, die lid van W.E.K. zijn en die het pensioen per giro ontvangen, kunnen zich schriftelijk tot 21 april voor deelname bij de secretaris opgeven onder vermelding van hun administratienummer en de plaats van vertrek.

Jubilea

25 JAAR R.D.M.

T. VAN DIJK
constructeur tekenk. W.,
9 maart 1967

G. DE GRUNT
plaatwerker,
9 maart 1967

J. M. VIS
schilder,
9 maart 1967

C. W. WARNAAR
bedrijfsassistent S.,
10 maart 1967

J. SCHALK
begrotingscalculator W.,
12 maart 1967

C. v. d. STELT
schilder,
12 maart 1967

J. LINDHOUDT
werkmeester plaatwerkers,
13 maart 1967

H. DE ROODE
aanbouwer,
13 maart 1967

J. TERLOUW
plaatwerker,
13 maart 1967

P. H. VAN VLIET
plaatwerker,
13 maart 1967

H. J. GORREE
schilder
16 maart 1967

W. F. GORREE
schilder,
16 maart 1967

A. KOOYMAN
plaatwerker,
16 maart 1967

L. v. d. KOOY
elektrisch lasser
20 maart 1967

W. STOK
werkmeester smeden
20 maart 1967

A. DE JONG
werkm. buitensjouwers
23 maart 1967

J. W. F. DE WOLF
constructeur bedrijfsinstall.,
30 maart 1967

40 JAAR R.D.M.

A. F. BOOGAARTS
dokverver,
15 maart 1967

G. SCHRIJVER
bankwerker,
24 maart 1967

J. A. DU BOIS
boorder,
28 maart 1967

Benoeming

Op 1 februari trad in onze dienst de heer

H. FENNEMA
die zich bij de Dienst van Personeelszaken vooral zal bezighouden met zaken als functiewaardering, taakstelling, productiviteits-verbetering en planning.

Afscheid

Met ingang van 1 april 1967 gingen met pensioen de heren

A. BERKENBOSCH
transporteur,
van 23 januari 1956 af
in onze dienst.

J. VAN KEULEN
ijzerwerker/rechtmaker,
van 1 februari 1926 af
werkzaam bij de N.W.

A. VAN NIEL
werkvoorbereider S.,
van 1 april 1927 af
werkzaam bij de N.W.
en R.D.M.

M. A. C. SCHEFFERS
werkmeester bankwerkers,
van 19 maart 1923 af
in onze dienst.

J. VAN DER VALK
transporteur,
van 14 januari 1957 af
werkzaam bij de R.D.M.