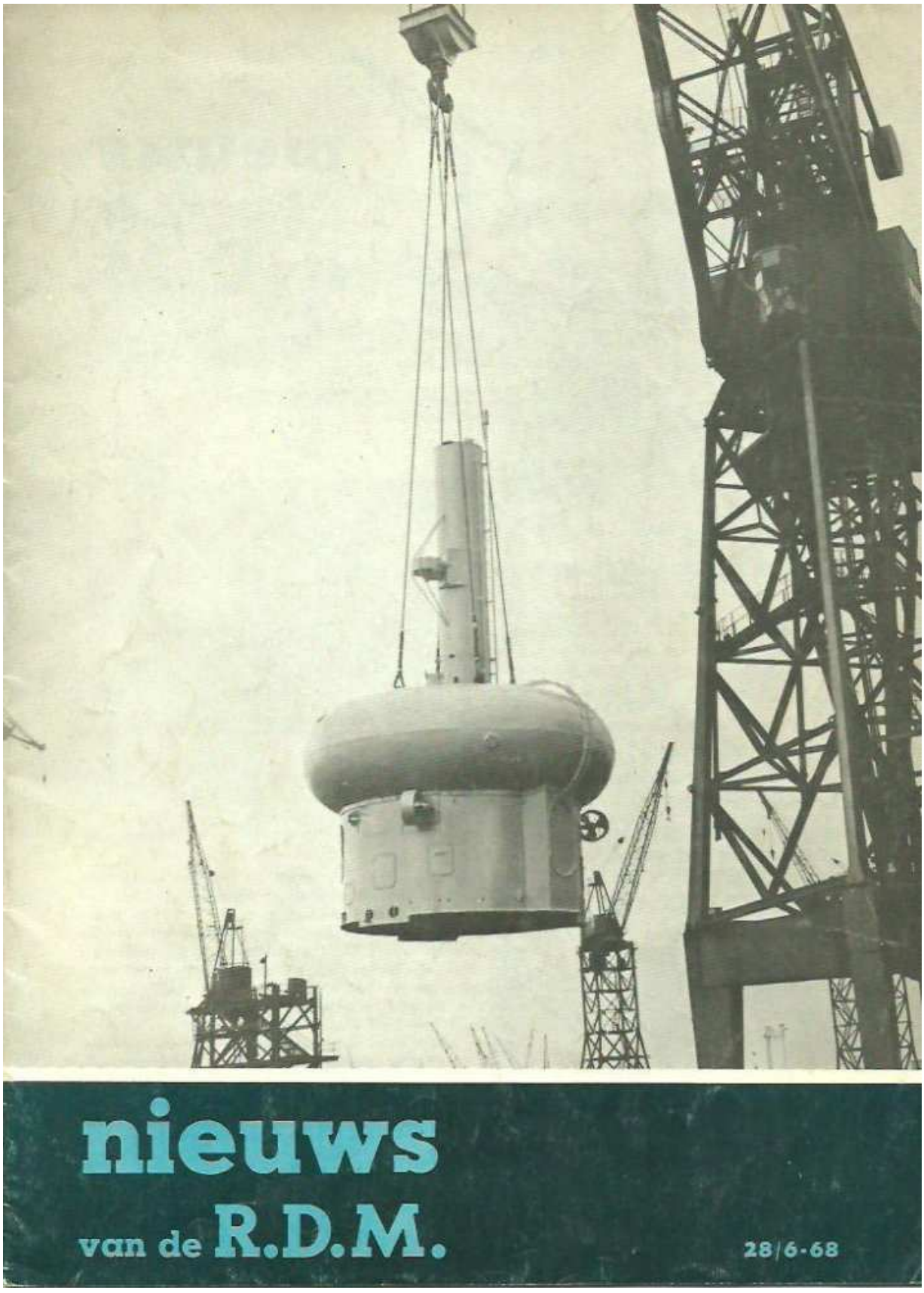
# “Nieuws van de RDM”, juni 1968, 5e jaargang, nummer 12.

*Ontvangen van Albert Ringeling, Houten.*



5E JAARGANG - NR. 12
JUNI 1968
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 Groep.

Redactie: L. van der Klis en B. Besterveld
Correspondentie: Postbus 913, Rotterdam
Telefoon (010) 17 69 20

## DE GAANDE EN DE KOMENDE MAN

De Heer B. Schrijvers, sedert 5 jaar mederedacteur van ons blad zal vanaf heden zijn werkzaamheden voor het „Nieuws van de R.D.M." beëindigen. Het is wel zeker dat wij hem niet alleen als vakman zullen missen, maar ook als enthousiast RDM-er. Wij wensen hem graag voor zijn verdere loopbaan alle goeds toe. Inmiddels is de Heer L. van der Klis als vaste medewerker bij ons in dienst getreden. Hij zal een groot deel van zijn tijd besteden aan de redactie van ons blad. Daarom heten wij hem op deze plaats graag welkom.

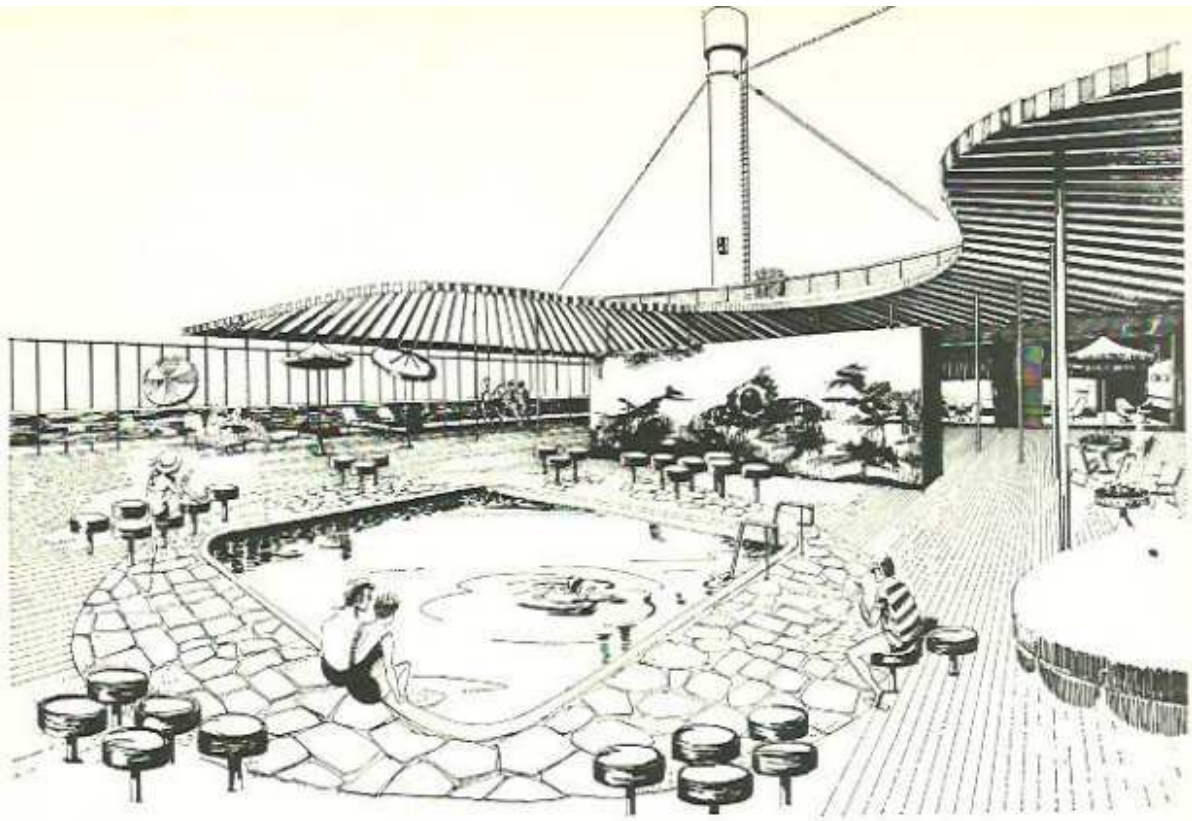
W. Bos

---

Bij de voorplaat:

*Het duikvaartuig CAPSHELL heeft haar experimentele stadium achter de rug. Op 8 mei vertrok de duikerklok uit Rotterdam met bestemming Labuan (Borneo).*

„Het was alsof ik een fikse draai om m'n oren kreeg. Mijn veiligheidshelm ving de klap echter volledig op. 'k Had zelf geen schram. En dan te bedenken, dat het toch een zware wigplaat was die van een hoogte van ongeveer vijf meter op me neer kwam zeilen". Aldus het relaas van de elektrisch lasser J. van Berkum. Onlangs deed hij deze ervaring op bij werkzaamheden aan de SEA QUEST. Als bewijs liet hij ons zijn helm zien. De zijkant vertoonde een scheur, waaraan was te zien dat de klap hard was aangekomen.
Hoe zou ..... Maar nee, we gaan ons niet aan gissingen wagen. Zeker is dat de helm de heer Van Berkum en zijn gezin een hoop narigheid bespaard heeft. Nog één ding ten slotte: De RDM stelt voor lassers speciale helmen beschikbaar. Dit zijn helmen, waarop de laskap kan worden bevestigd. Dubbel veilig dus, omdat men hierdoor bij het laswerk één hand vrij heeft om zich stevig vast te houden.



# INGRIJPENDE VERBOUWING OP DE ROTTERDAM

Van de Holland-Amerika Lijn hebben wij de opdracht gekregen voor het uitvoeren van enkele ingrijpende verbouwingen aan boord van het s.s. ROTTERDAM.

Deze verbouwingswerkzaamheden zullen worden uitgevoerd in de periode van begin oktober tot begin december, tegelijk met het periodieke survey van het passagiersschip. Zoals bekend zal ook de NIEUW AMSTERDAM dit najaar naar onze werf komen om te worden aangepast aan de nieuwste voorschriften op het gebied van de brandbeveiliging. Hierdoor zal de NIEUW AMSTERDAM — die de maanden september en oktober grotendeels bij ons doorbrengt — het vlaggeschip van de Holland-Amerika Lijn gedurende een groot deel van de maand oktober gezelschap houden.

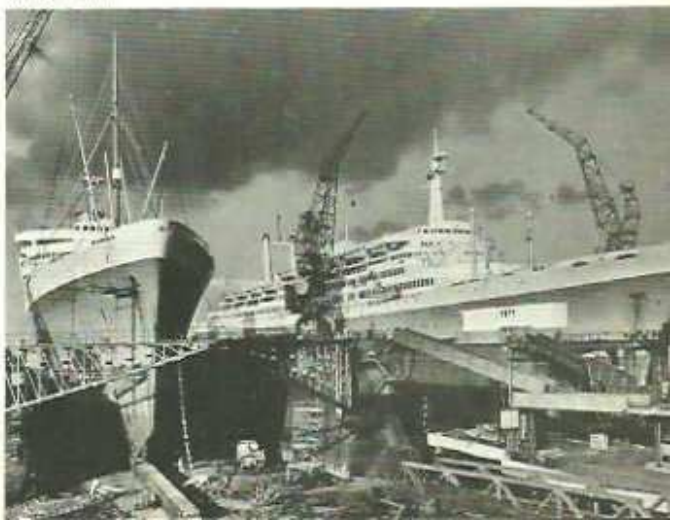
## NIEUWE ZAAL

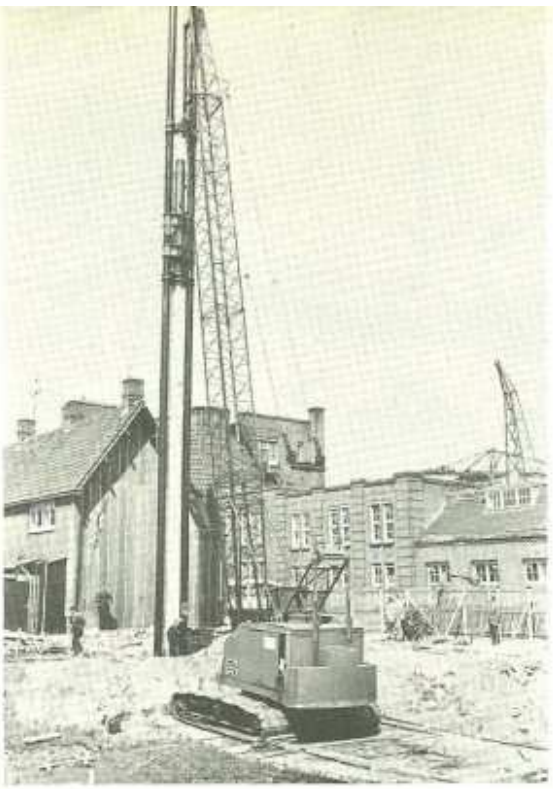
De verbouwingswerkzaamheden op de ROTTERDAM omvatten in de eerste plaats uitbreiding en wijziging van de passagiersaccommodatie. Er zal een aantal nieuwe hutten met privé-faciliteiten (douche en toilet of bad en toilet) worden gebouwd, terwijl verschillende hutten zonder faciliteiten zullen worden vervangen door accommodatie met douche en toilet of bad en toilet.

Verder zal op het Promenadedek een bijzonder interessant projekt worden uitgevoerd. Het huidige Café de la Paix en de Verandah worden samengevoegd tot een grote zaal (het Lido-restaurant), welke ook een gedeelte van de gesloten promenade aan bakboord beslaat. Het aansluitende deel van het promenadedek wordt herschapen in een aantrekkelijk terras, waarin eveneens het buitenzwembad is gelegen. Dit bad krijgt een fleurige omzoming van natuursteen. Dit projekt is vooral ontworpen met het oog op de vele vakantiereizen die de ROTTERDAM hoofdzakelijk in het najaar, de wintermaanden en het voorjaar naar zonnige streken onderneemt.

Tot slot ligt het in de bedoeling om het interieur van het passagiersschip op verschillende plaatsen te verfraaien. Tevens voorziet het verbouwingsplan in enige verbeteringen van de accommodatie en de recreatieruimten voor de bemanning.

*Het zal niet de eerste keer zijn dat de ROTTERDAM en de NIEUW AMSTERDAM elkaar op onze werf gezelschap houden. Deze foto, die op 18 november 1963 werd genomen, bewijst dat.*





*In snel tempo verdween de eerste paal in de grond.*

# Er wordt geheid op Heyplaat

Zonder officieel vertoon werd op dinsdag 11 juni jl. de eerste paal geslagen voor het nieuwe R.D.M-kantoorpand, dat zal verrijzen op het terrein tussen de Heyplaatstraat en de Rondolaan. Indien de bouw volgens plan verloopt, kunnen de eerste kantoormensen over anderhalf jaar hun intrek in het vijf verdiepingen tellende gebouw nemen. Daarmede zal een einde komen aan het nijpend gebrek aan kantoorruimte, waarmee ons bedrijf thans te kampen heeft.

De bouw van het zeer moderne pand is gegund aan de Rotterdamse aannemingsmaatschappij v/h H. & P. Voormolen N.V. Het eveneens in Rotterdam gevestigde architectenbureau E. F. Groosman N.V. leverde het ontwerp.

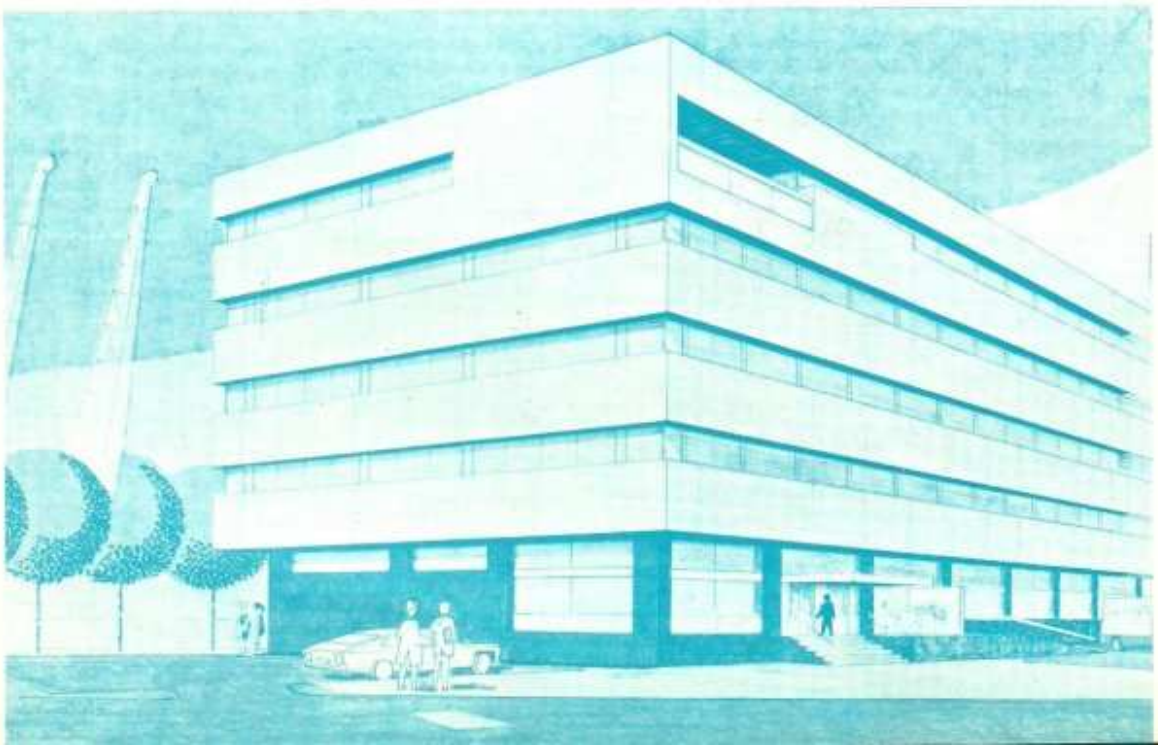
## INDELING

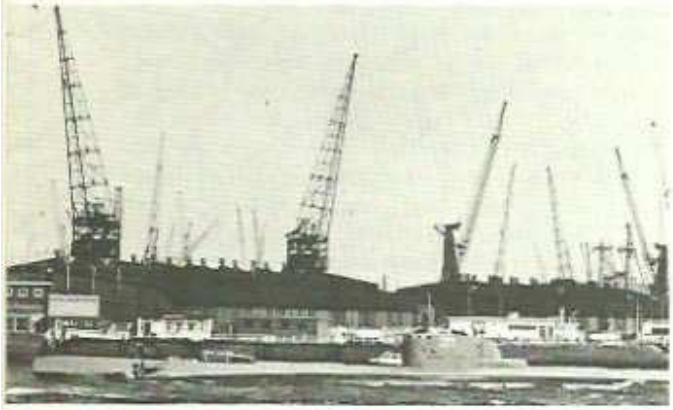
Het nieuwe pand krijgt een lengte van 48 meter, terwijl de breedte en de hoogte elk 24 meter bedragen. Eerst zal een betonconstructie worden opgetrokken, waartegen later betonnen gevelplaten worden aangebracht. De glaspartijen zijn zodanig geprojecteerd, dat de toekomstige „bewoners" van het gebouw tijdens hun werk zo min mogelijk hinder van de zon zullen ondervinden.

De grote vraag is natuurlijk welke kantoorafdelingen in het nieuwe pand zullen worden ondergebracht. Definitieve plannen voor de indeling zijn echter nog niet rond. Wel staat vast, dat op de begane grond de mechanische administratie en de telefooncentrale een onderkomen zullen vinden, en dat de bovenste etage in beslag wordt genomen door een lunchkamer en enkele vergaderruimten. Aan het bestemmingsplan voor de drie overige kantoorverdiepingen en de kelders van het gebouw wordt op het ogenblik hard gewerkt.

Ten slotte is nog vermeldenswaard, dat een tweetal personenliften en een goederenlift voor een snelle verbinding tussen de etages in het gebouw zullen zorgen.

*Een „artist's impression" van het nieuwe kantoorpand.*





*Twee vrijwel identieke foto's van de onderzeeër SEP op de rivier voor onze werf. Tussen de beide opnamen ligt echter een tijdsverschil van bijna dertig jaar !*

## Oude bekende kwam boven water

*Van 27 tot en met 31 mei jl. brachten drie Poolse Marinevaartuigen een kort beleefdheidsbezoek aan Rotterdam. Het waren de onderzeebootjager WICHER en de onderzeeboten BIELIK en SEP. De komst van de SEP had voor de RDM een bijzondere betekenis. Dertig jaar geleden gleed deze onderzeeër namelijk van onze werf in haar element. Het spreekt voor zich dat enkele RDM-ers, die indertijd bij de bouw van de SEP betrokken zijn geweest, van deze gelegenheid gebruik hebben gemaakt om de onderzeeboot na zoveel jaar nog eens te bekijken. Onder hen bevond zich de heer P. C. Jongbloed, die indertijd ook de proeftocht van de SEP heeft meegemaakt. De huidige commandant van de SEP, de 36-jarige kapitein-luit. ter Zee Lucjan Matysiak, liet zich tijdens het vierdaagse bezoek vol lof uit over de prestaties van zijn dertig jaar oude schip. Volgens hem had het aan snelheid weliswaar iets ingeboet, maar kon de SEP nog altijd duiken tot een diepte van 120 meter.*

*„Onze" onderzeeër is de Tweede Wereldoorlog goed doorgekomen. Anders verging het haar zusterschip ORZEL, dat in 1944 spoorloos is verdwenen. De ORZEL werd evenals de SEP in Nederland gebouwd en wel bij onze tegenwoordige fusiepartner „de Schelde" in Vlissingen.*

*De heer P. C. Jongbloed met de commandant.*

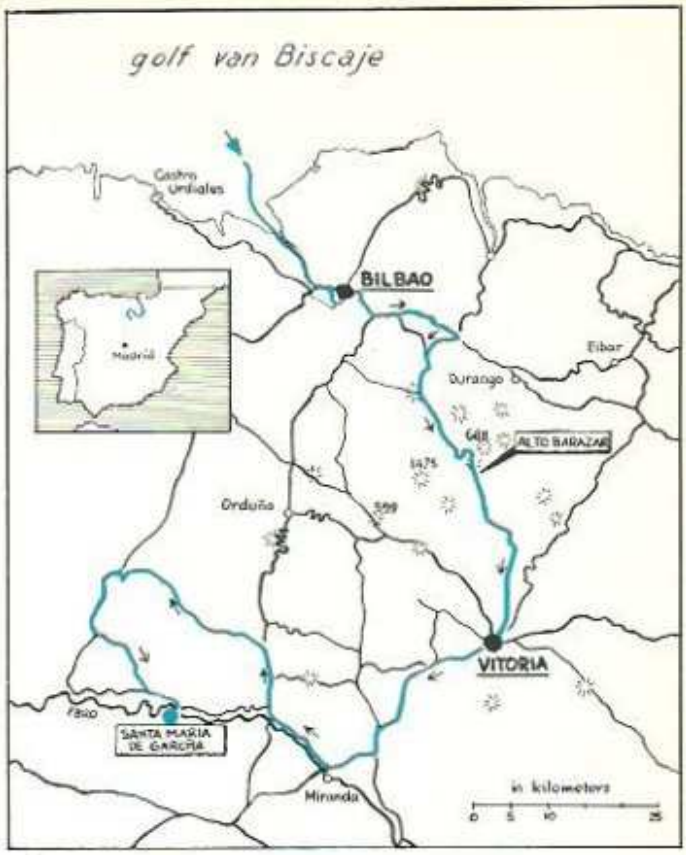
## RIJN-SCHELDE NIEUWS

Op zaterdag 8 juni jl. vond op de werf van de N.V. Koninklijke Maatschappij „de Schelde" de tewaterlating plaats van het visfabriekschip TKVARCHELI. Dit schip is het zevende in een serie van tien zusterschepen, die „de Schelde" in opdracht van V.O. Sudoimport te Moskou bouwt. De tewaterlating werd verricht door mevrouw V. F. Lavrova, de echtgenote van de ambassadeur van de U.S.S.R. in Nederland.

De TVKARCHELI meet 2650 ton en heeft een lengte over alles van ruim honderd meter. Evenals de reeds opgeleverde zusterschepen, die opereren in Noordelijke wateren, beschikt de TVKARCHELI over een ijsbrekersteven. De proviandruimten en oliebunkers zijn zo groot, dat het schip met ruim honderd bemanningsleden 60 dagen onafgebroken op zee kan blijven. Dit type visfabriekschip wordt uitgerust met een Schelde-Sulzer dieselmotor, die een Schelde-Lips verstelbare schroef aandrijft. Hiermede kan dit type schepen een snelheid bereiken van 14,5 knoop.

*De TKVERCHELI behoort tot dit type visfabriekschip.*

# TRANSPORT SPAANSE VAT WORDT REUZENKARWEI




1.

2.

Als alles volgens plan verloopt zal eind juli het transport aanvangen van het door ons vervaardigde reactorvat voor de Spaanse kernenergiecentrale in Santa Maria de Garoña. Het vervoer van het vat, dat zonder deksel 310 ton weegt, van de R.D.M. naar de plaats van bestemming geschiedt in twee fasen. Het ligt in de bedoeling, dat het met zeer zwaar laadgerei uitgeruste vrachtschip UHENFELS van de Duitse rederij Hansa het vat naar Bilbao zal brengen. Vandaar transporteert de Spaanse transportonderneming Transsahara de kolos naar de bouwplaats. Tijdens het gehele transport rust het vat in een „wieg" (met een gewicht van 42 ton), die hiervoor speciaal in onze scheepsbouwloods is vervaardigd.

## COLONNE

Hemelsbreed ligt de bouwplaats ca 100 kilometer van Bilbao verwijderd. In verband met de omvang en het gewicht van het transport, alsmede door de slechte toestand van het wegennet in die streek, moet echter een trajekt worden afgelegd van 200

kilometer. Hiervoor denkt men — schrikt u niet — ongeveer zes weken nodig te heben! Met het oog op dit kolossale transport heeft de firma Transsahara bijzonder zwaar materieel aangeschaft. Allereerst twee enorme wagens waarop het vat wordt vervoerd en daarnaast vier zware trucks, die — geballast met betonblokken — het gevaarte zowel aan de voor- als aan de achterzijde in bedwang moeten houden.

Deze indrukwekkende combinatie wordt tijdens het transport begeleid door een wagen van de Spaanse elektriciteits- en telegraafdienst. Hinderlijke kabels langs de route moet men namelijk spanningvrij maken en zonodig oplichten. Voorts rijdt in de colonne een gereedschapswagen mee, alsmede een auto met reservebanden, een mobiele kraan, een wagen met stophout en een aantal trucks met stalen brugdelen. Dit laatste is noodzakelijk omdat op diverse punten onderweg een noodbrug moet worden geslagen, aangezien de aanwezige oeververbindingen niet op een last van vele honderden tonnen zijn berekend.

## PROEFRIT

Van 6 tot 24 mei jl. heeft de volledige karavaan een proefrit van Bilbao naar Santa Maria de Garoña gemaakt, ten einde de uitgestippelde route te proberen. In Bilbao had men van dun staalplaat een kopie van het te vervoeren vat vervaardigd, dat op de kritieke punten in de route vol water werd gepompt om aan het gewicht van het werkelijke vat te komen.

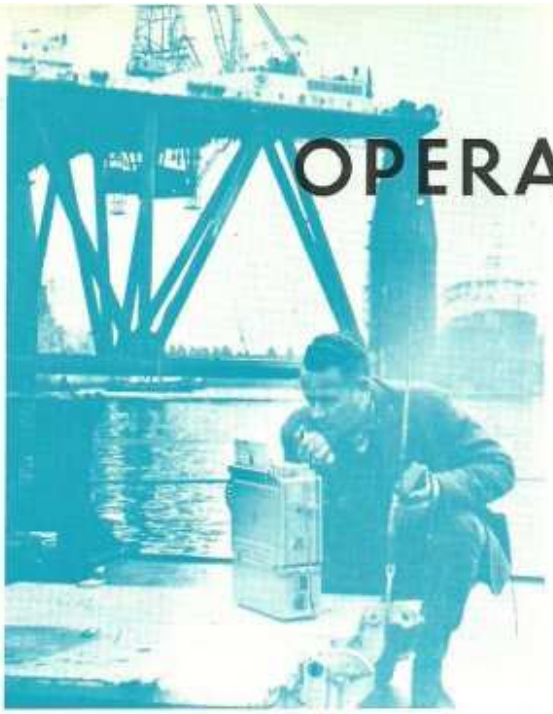
In het 200 kilometer lange trajekt vormt de op 700 meter hoogte gelegen Alto Barazar-pas een der knelpunten. Om deze hindernis te nemen zal de colonne zich door 15 haarspeldbochten moeten wringen. Uit de praktijk is nu echter gebleken dat dit met veel passen en meten gaat. Al met al belooft dit karwei een spectaculaire gebeurtenis te worden, waarbij het aan belangstelling zeker niet zal ontbreken. Vanaf deze plaats wensen wij het vat en alle betrokkenen alvast een voorspoedige reis!

1. *Kaartje route Spaanse vat.*
2. *Een kijkje op de bouwplaats te Santa Maria de Garoña.*
3. *Het namaakvat wordt volgepompt met water.*
4. *Manoeuvrerend door een schilderachtig Spaans dorpje.*
5. *De noodbrug wordt in gereedheid gebracht.*

3.

4.

5.



# OPERATIE SEA QUEST

Na maandenlang als machtige blikvanger hoog boven ons bedrijf te hebben uitgetorend, is het B.P.-booreiland SEA QUEST op zondag 26 mei jl. van ons bedrijf vertrokken. Hiermede kwam een einde aan een periode van 12 weken, waarin onze afdeling reparatie het boorplatform grondig onderhanden heeft genomen. Op 30 mei, dus vier dagen na het vertrek, arriveerde de volledig herstelde SEA QUEST opnieuw op haar locatie op het Engelse Plat.
Het transport van de SEA QUEST naar zee was een spectaculaire operatie. In nauwe samenwerking met de Rijks- en Gemeentehavendienst, de Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst en de Duitse sleepdienst Bugsier, stelden experts van ons bedrijf een zorgvuldig voorbereid plan de campagne op, dat uitstekend heeft voldaan.

## AJAX CENTRAAL PUNT.

Allereerst moest de SEA QUEST uit de Heyse haven worden gemanoeuvreerd. De leiding van dit ingewikkelde programmapunt berustte bij de heer D. van Gulik. Zondagmorgen om acht uur begonnen onze mensen met het ontmeren van het eiland. Tegelijkertijd brachten roeiers verbindingen tussen alle drie poten van de SEA QUEST en de in de mond van de Heysehaven gelegen bok AJAX tot stand, terwijl in totaal vier sleepboten aan twee poten vastmaakten. Bij de manoeuvres in de haven vormde de AJAX het centrale punt, vanwaar de heer Van Gulik via portofoon en marifoon instructies gaf aan alle betrokkenen.
Om half twaalf werden de eerste meters tussen de kade en het imposante boorplatform zichtbaar. „Voetje voor voetje" trok de AJAX — geassisteerd door de vier sleepboten — de kolos naar het midden van de haven en vandaar uiterst behoedzaam in de richting van de havenmond.

*COMPLIMENT*

*De drie maanden die de SEA QUEST bij ons bedrijf heeft doorgebracht, zullen vooral de mensen van onze afdeling reparatie nog lang bijblijven. Van 3 maart tot 26 mei is men dag en nacht in touw geweest om het door storm beschadigde booreiland zo snel mogelijk bedrijfsklaar te maken.*
*Tussen de twee achterpoten van het eiland brachten onze mensen een horizontale verbinding aan, terwijl het verankeringssysteem grotendeels werd vernieuwd. De SEA QUEST ontving nieuwe ankerdraadgeleideschijven, de capaciteit van de ankerwinches werd vergroot en het ankersysteem van langere draden voorzien. Voorts onderwierp men de gehele constructie van het booreiland aan een nauwkeurige inspectie, waarbij men reparaties uitvoerde en versterkingen aanbracht. Ook het werktuigbouwkundig gedeelte van het reparatiekarwei aan de SEA QUEST was niet onbelangrijk. De vier hoofdmotoren zijn volledig uit elkaar gehaald en stukje voor stukje opnieuw opgebouwd. Ditzelfde gebeurde met de mudpompen, de zg. drawworkmotoren en de vloedafsluiters.*
*Wij — als redactie van het Nieuws van de RDM — schrijven dit allemaal heel simpel in enkele regels neer, maar zij die op het boorplatform hebben gewerkt weten welke hoeveelheden werk op en aan de SEA QUEST zijn verzet. Behalve de afdeling reparatie waren de tekenkamer-scheepsbouw, de smederij, de machinefabriek, de scheepsbouwloods en de gieterij bij het projekt betrokken. Aan alle medewerkers is een compliment zeker op zijn plaats.*
*Het "karwei SEA QUEST" met talloze plotseling opduikende problemen werd in een naar verhouding kort tijdsbestek vakkundig geklaard. Een overtuigend bewijs van het technisch kunnen en improvisatievermogen van ons bedrijf !*

*Zonder ook maar één schrammetje op te lopen passeerde de SEA QUEST de mond van de Heysehaven. Op de voorgrond is de gedeeltelijk gesloopte golfbreker zichtbaar.*

## PASSEN EN METEN

Eenmaal voor de havenmond gelegen werd gepauseerd tot het hoog water was. Een deel van de basisconstructie van de SEA QUEST moest namelijk over de half gesloopte golfbreker kunnen zwenken, waardoor het booreiland — voorzichtig draaiend om haar as — de Heysehaven zou kunnen verlaten. Ook dit bijzonder secure karwei verliep voortreffelijk. Dank zij deskundig samenspel tussen de heer Van Gulik enerzijds en de heren Anceaux, Nederlof en Lopik (ploegleiders op de drijvers van het eiland), de heer Rongen op de wal en de bemanningen van de sleepboten anderzijds, was de SEA QUEST om tien over drie de havenmond gepasseerd. Het boorplatform had bij deze operatie geen schrammetje opgelopen !

## SCHEEPVAARTVERKEER GESTREMD

Nadat nog enige tijd werd gewacht totdat de sterke vloedstroom op de Waterweg was afgenomen, ontfermden de sleepboten zich over het eiland en kon de AJAX stoom afblazen. De heer Van Gulik droeg de SEA QUEST over aan de heer De Vries van de Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst, die in samenwerking met een rivierloods de indrukwekkende sleep via de Waterweg naar Hoek van Holland zou dirigeren. Last van overig scheepvaartverkeer zouden zij niet ondervinden, aangezien van 12.00 tot 20.00 uur het verkeer op de Waterweg was gestremd voor schepen van meer dan 500 ton. Op het moment dat de sleep in de Hoek arriveerde lagen 55 schepen buitengaats te wachten !

De sleepreis vanaf de Heysehaven naar Hoek van Holland verliep zeer voorspoedig. Om kwart over zeven droegen de SCHOUWENBANK, de STEENBANK, de AZIE en de EUROPA bij de Hoek de sleep over aan de Duitse zeeslepers HEROS, PACIFIC en de BREMEN.

## VEEL BELANGSTELLING

Het heeft de SEA QUEST die zondag aan belangstelling niet ontbroken. Duizenden waren er getuige van hoe het booreiland zich als een enorm insekt door nijvere mieren zeewaarts liet trekken. Bovendien zond de N.T.S. in het journaal van zondagavond beelden uit van de operatie, zodat heel Nederland een goede indruk kreeg van hetgeen zich die dag bij de RDM en op de Waterweg had afgespeeld.

# Aangenaam!

## DE NIEUWE ONDERNEMINGSRAAD

Ir. K. v. d. Pols
Voorzitter

C. J. Barendrecht

W. L. v. d. Kroon

M. W. de Bakker

W. B. Lagendijk

K. v. d. Graaf

C. W. Daane

A. Schillemans

W. de Knegt

C. Bijl

**Kleine Commissie :**

| | |
|---|---|
| C. W. Daane | Beambten Commissie |
| W. de Knegt | Werkmeesters „ |
| G. Bruinsma, J. Terlouw | J- „ |
| J. F. den Boestert | K- „ |
| P. Boukes | Secretaris O.R. |

**Beambten Commissie :**

C. J. Barendrecht
W. L. v. d. Kroon
M. W. de Bakker
W. B. Lagendijk
K. v. d. Graaf
C. W. Daane

**Werkmeesters Commissie :**

A. Schillemans
W. de Knegt
C. Bijl

In het vorige nummer van „Nieuws van de RDM" hebben wij u de uitslag van de vergadering van de Ondernemingsraad medegedeeld. De eerste vergadering van de nieuwe O.R. heeft inmiddels op 29 mei jl. plaats gehad. Een kort verslag hierover vindt u elders in dit nummer.
De samenstelling, taak en bevoegdheid van de O.R. wordt vastgelegd in een reglement. Dit reglement bepaalt tevens dat uit de leden van de O.R. vijf commissies worden ingesteld, te weten de

Kleine Commissie
Beambten Commissie
Werkmeesters Commissie
J-Commissie
K-Commissie

**De Kleine Commissie**
Een commissie die zich zowel in samenstelling als ook in taak en werkwijze van de overige O.R.-commissies onderscheidt.

Ten aanzien van de samenstelling is bepaald dat daarin zitting zullen hebben: een persoon uit de beambten commissie, een uit de werkmeesters commissie, een uit de K-commissie, twee leden van de J-commissie en de secretaris van de O.R. Een totaal van zes personen. Met de voorzitter van de O.R. pleegt deze commissie overleg over de agenda van de te houden Ondernemingsraadvergaderingen. Tevens is de commissie belast met de regeling van de O.R.-verkiezing.
In spoedeisende gevallen of bizondere omstandigheden kan de voorzitter van de O.R. met deze commissie overleg plegen over zaken die verband houden met de taak van de O.R.

**De Beambten Commissie**
De beambten commissie bestaat eveneens uit zes leden, nl. uit de groep hoger personeel, tekenkamer scheepsbouw, tekenkamer werktuigbouw en technische beambten elk een lid, uit de groep administratieve beambten twee leden.

W. J. Nieuwland

J. Terlouw

C. J. J. Doe

A. P. Heijden

G. Bruinsma

P. Boukes

L. v. d. Kooy

C. J. Nootenboom

H. Spoor

L. den Ouden

J. Stooker

J. M. Vis

M. A. Geluk

J. F. den Boestert

J. A. J. Schra

H. Lugtigheid

J-Commissie :

W. J. Nieuwland
J. Terlouw
C. J. J. Doe
A. P. Heijden
G. Bruinsma
P. Boukes

} Dagelijks bestuur van de J-Commisie

L. v. d. Kooy
C. J. Nootenboom
H. Spoor
L. den Ouden
J. Stooker
J. M. Vis
M. A. Geluk

K-Commissie :

J. F. den Boestert
H. Lugtigheid
J. A. J. Schra

**De Werkmeesters Commissie**

Deze commissie bestaat uit de drie O.R.-leden behorende tot de groep werkmeesters, nl. een werkmeester uit de scheepsbouwafdelingen, een werkmeester uit de werktuigbouwafdelingen en een werkmeester van de Nieuwe Waterweg.
De beambten commissie en de werkmeesters commissie zijn samengesteld om de zaken die uitsluitend de eigen groep betreffen te bespreken. Genoemde commissies kunnen dit afzonderlijk of gezamenlijk doen.

**De J-Commissie**

Lid van de J-Commissie zijn de O.R.-leden die gekozen zijn uit en door het personeel van de RDM vallende onder C.A.O.-A. (de vroegere uurloners). De groep bestaat uit dertien personen. De taak van de J-Commisie is dezelfde als die van de beambten en werkmeesters commissie. Daarnaast vormt deze groep tevens het bestuur van de afdelingscommissies. Omtrent de taak en de werkwijze van de afdelingscommissies die geen deel uitmaken van de O.R. hopen wij in een volgend nummer iets meer te zeggen.
Uit haar midden heeft de J-Commissie een groep van vijf personen gekozen die belast is met het afhandelen van dagelijkse zaken. Deze groep vormt het dagelijks bestuur van de J-Commissie, meestal aangeduid als D.B. Aan het bestuur is toegevoegd de secretaris van de O.R. Naast de reeds genoemde taak verzorgt het D.B. het contact met de bedrijfsleiding bij aanvraag van een overwerkvergunning.

**De K-Commissie**

Een commissie die te vergelijken is met de J-Commissie. De leden zijn werkzaam op de Nieuwe Waterweg (C.A.O.-A). Ook deze commissie vormt tevens het bestuur van de afdelingscommissie N.W. Omdat de K-Commisie uit totaal drie leden bestaat, is er geen dagelijks bestuur.
Na deze kennismaking hopen wij in een volgend nummer iets te vertellen over o.m. het doel en de werkwijze van de afdelingscommissies.

# Kort verslag van de Ondernemingsraadvergadering

## van woensdag 29 mei 1968

De voorzitter, de heer Van der Pols, opent de vergadering met een woord van welkom. In het bizonder richt hij dit welkomstwoord tot de heren Stooker, Vis, Den Ouden en Lugtigheid, de vier nieuwe leden van de O.R. Een bijzonder woord van welkom voor de heer Schra, eveneens een nieuw gekozen raadslid, zal aldus de voorzitter uitgesteld moeten worden tot een volgende vergadering, omdat genoemde verhinderd is deze vergadering bij te wonen. Spreker wenst de nieuw gekozen raadsleden sterkte in hun functie.

Zowel voor de nieuwe, als voor de opnieuw gekozen leden van de Ondernemingsraad is in de komende periode een belangrijke en een verantwoordelijke taak weggelegd. Dit omdat de O.R. in de toekomst in belangrijkheid en in betekenis zal gaan toenemen.

Na het vaststellen van de notulen worden achtereenvolgens de secretaris en de leden van de Kleine Commissie gekozen (zie het hierbij afgedrukte overzicht). Tevens worden gekozen 3 leden van de redactie-commissie „Nieuws van de RDM", nl. de heren Barendrecht, Den Boestert en de secretaris van de O.R.

Het plaatsen van een vaste rubriek in het „Nieuws van de RDM" betreffende het werk van de O.R. en de overige commissies heeft de instemming van alle aanwezigen.

De voorzitter deelt mede dat, gezien het feit dat bijna iedere werknemer van de RDM beschikt over een giro-, bank- of spaarbankrekening, de directie voornemens is om per 1 oktober alle salarissen giraal te betalen. Op grond van gemaakte afspraken in het verleden en gelet op de enorme uitbreiding van het girale betalingsverkeer, heeft niemand der aanwezigen tegen deze maatregel overwegend bezwaar. Wel wordt aangedrongen op een tijdig inlichten van alle werknemers over de te nemen maatregelen.

De voorzitter deelt mede dat na overleg met het bestuur het carenzdagenfonds in de afdelingskas wordt opgenomen. Tevens is met genoemd bestuur overleg gepleegd over de hoogte van de premie voor de ziektewet. Voor de werknemers heeft nòg het een nòg het ander konsekwenties voor loon en uitkering bij ziekte, gezien de in het verleden gemaakte afspraken over premiebetaling en uitkeringshoogte.

Op verzoek van de voorzitter zet de heer Bos uiteen hoever de voorbereidingen voor uitbreiding van het overleg binnen de bedrijfsafdelingen zijn gevorderd.

Het ligt in het voornemen binnen de bedrijfsafdelingen commissies van overleg te vormen. In deze commissies zal worden gesproken over alle onderwerpen waardoor een goede gang van zaken in de betreffende afdeling kan worden bevorderd.

Onderwerpen die thuis horen bij de Ondernemingsraad of bij de vakorganisaties zullen uitsluitend daar behandeld blijven. Voor een goede communicatie naar de afdelingscommissies en naar de Ondernemingsraad zullen de leden van de afdelingscommissies tevens vast lid zijn van de commissie van overleg.

Om zo veel mogelijk mensen bij dit overleg te betrekken ligt het in het voornemen deze deelnemers na een bepaalde periode te laten rouleren.

Ten slotte nemen aan deze gesprekken, die onder leiding van de chef van de betreffende afdeling zullen plaatsvinden, eveneens andere leidinggevenden uit de betreffende afdelingen (zoals assistent-bedrijfsleiders en werkmeesters) deel. Door ook hier enigszins te rouleren kunnen eveneens zo veel mogelijk leidinggevenden bij deze gesprekken worden betrokken. Het ligt bovendien in het voornemen om de samenstelling van de afdelingscommissies enigszins te wijzigen en meer aan te passen aan de tegenwoordige organisatie van het bedrijf.

Met een commissie uit de O.R. wordt hiervoor thans een voorstel klaargemaakt.

Enige richtlijnen voor het werk van de commissies van overleg worden thans voorbereid. Een en ander zal binnenkort aan de O.R. uitgewerkt worden voorgelegd.

De voorzitter onderstreept het belang van deze zaak. Allen moeten zich meer bij de gang van zaken betrokken voelen. Hij vestigt nog in het bizonder de aandacht op de ongeorganiseerde werknemers. Ook zij moeten in de gelegenheid worden gesteld aan deze nieuwe vorm van overleg een positieve bijdrage te leveren.

Tijdens de rondvraag wordt van gedachten gewisseld over de werkgelegenheid op de RDM in de toekomst. Ten aanzien van dit punt is de directie optimistisch.

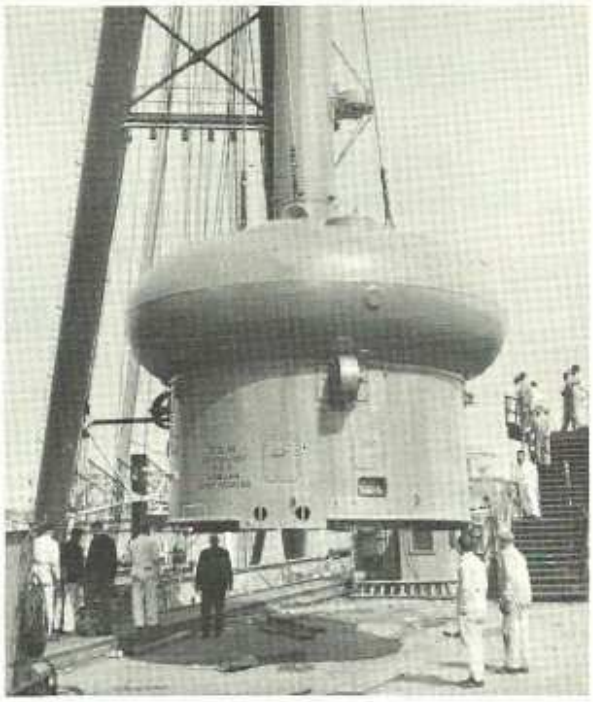
Na een gedachtenwisseling over de bedrijfsveiligheid, het vervoer van de werknemers en de betalingsregeling voor overwerk beambten, wordt de vergadering gesloten.

# Capshell heeft experimenteel stadium achter de rug

Begin juli zal het duikvaartuig CAPSHELL in Labuan op het eiland Borneo arriveren, om voor het eerst daadwerkelijk te worden ingezet bij de oliewinning op zee. De oliemaatschappij B.I.P.M., die ons indertijd de bouwopdracht verstrekte, zal de CAPSHELL in betrekkelijk ondiep water voor de kust van Borneo gebruiken voor het onderhoud en de reparatie van putmonden op de zeebodem.

## PROEFNEMINGEN

De oplevering van de CAPSHELL vond in december 1965 plaats. Aangezien het een experimenteel duikvaartuig betrof, onderwierp men het apparaat direct daarop aan een uitgebreide serie proefnemingen. Deze experimenten werden uitgevoerd in Italië. Dat de B.I.P.M. hierbij niet over een nacht ijs is gegaan, blijkt wel uit het feit, dat deze proeven twee jaar in beslag hebben genomen.
In oktober vorig jaar zagen wij de speciale duikerklok — die over eigen voortstuwing beschikt — weer terug. Vijf maanden lang stond de CAPSHELL op helling 8 om een grondig survey te ondergaan. Aan de hand van de rapporten — die de proefnemingen hadden opgeleverd — brachten onze mensen bovendien een reeks wijzigingen en verbeteringen aan. Deze werkzaamheden bestonden ondermeer uit het verlengen van de „schoorsteen", het verplaatsen van deuren, het inbouwen van een automatische piloot, het wijzigen van het hydraulisch systeem en het installeren van een 2 tons lier. In dezelfde periode werd door de firma Rietschoten & Houwens de elektrische installatie van de CAPSHELL gereviseerd.



## APARTE PLAATS

Met man en macht is gewerkt om de CAPSHELL tijdig gereed te krijgen. Op woensdag 8 mei vertrok het duikvaartuig met de SCHIELLOYD naar haar bestemming in de Indonesische archipel, waardoor een einde kwam aan het experimentele stadium van de bijzondere duikerklok.
Het staat vast, dat de CAPSHELL in de harten van vele RDM-ers een aparte plaats heeft veroverd, want zelden bouwden wij een vreemdsoortiger vaartuig! Benamingen als de „worst", de „kerstkrans" en de „hut van Goldfinger" illustreren dit. Er is door de RDM-ers uit de onderzeebootloods altijd met plezier aan het interessante projekt gewerkt. Mocht er in de toekomst nieuws over de verrichtingen van de CAPSHELL bekend worden, dan zullen wij ook niet aarzelen om die berichten in de kolommen van ons personeelsblad op te nemen.

*De in de afdeling scheepsbouw werkplaatsen vervaardigde delen voor een boorplatform — in opdracht van Santa Fe Drilling Company, Californië — worden door de ATLAS op zeewaardige laadbakken geplaatst.*
*Met dit transport van ruim 1300 ton kwam een einde aan een interessant spoedkarwei dat door ons werd uitgevoerd. Zeer tot tevredenheid van de opdrachtgever.*
*Mede daardoor is het zo goed als zeker dat binnenkort een nieuwe dergelijke opdracht kan worden verwacht.*

# RDM-er zat midden in Franse crisis

De kranten en de overige publiciteitsmedia brachten in de afgelopen weken volop nieuws over de Franse crisis. De heer M. J. A. Hartman, bedrijfsassistent op onze reparatie-afdeling, heeft aan den lijve ondervonden wat het voor een land als Frankrijk betekent, om door een algemene staking te worden getroffen. Op donderdag 16 mei vertrok de heer Hartman voor ons bedrijf naar Brest om de Griekse tanker EVAGGELOS Th te inspecteren, die in de nacht van 13 op 14 mei zware averij had opgelopen door een aanvaring met een Panamees schip in het Kanaal. De heer Hartman dacht drie dagen weg te blijven. Het door stakingen lam gelegde Frankrijk hield hem echter een kleine week vast.

„De heenreis (per vliegtuig naar Parijs en per trein verder naar Brest) verliep normaal, alhoewel het in Parijs al flink rommelde", zo vertelde de heer Hartman ons. Vrijdagmorgen vroeg begon hij, samen met twee collega's van andere werven, aan het onderzoek van de EVAGGELOS Th, die aan stuurboord een gapend gat van ongeveer 30 meter breed vertoonde.

„Terwijl wij de tanker inspecteerden, begon de stakingsbom in Frankrijk te barsten. 's Avonds", aldus de heer Hartman, „wilde ik een globaal verslag over de schade doorbellen naar de RDM, maar dat lukte al niet meer. Zaterdagmorgen kreeg ik — zij het met veel pijn en moeite — de RDM toch nog aan de lijn. Daarna was het gebeurd of wel fini, zoals de Fransen zeggen. Vrijwel iedere Fransman gooide het bijltje erbij neer. De telefoon- en telexverbindingen werden verbroken en wat nog erger was", zo vervolgde de heer Hartman, „we konden geen van drieën naar huis omdat er geen bussen, treinen of vliegtuigen meer van hun plaats kwamen."

## VIA ENGELAND NAAR HUIS

Denkend met een staking van 24 of 48 uur te doen te hebben, besloten de drie gestrande inspecteurs toen de zondag in Brest te blijven om maandagmorgen met de eerste gelegenheid te vertrekken. Zij kwamen echter bedrogen uit. Zo mogelijk was de situatie na het weekend nog verslechterd.

„We probeerden toen gedrieën in Brest een Hertzauto te huren, maar dat stuitte af op grote moeilijkheden". Goede raad was duur. Er werd krijgsraad gehouden, waarbij het plan rijpte om een taxi te nemen naar Cherbourg (een afstand van ca. 450 km!), daar op de Ferry-boot naar Southampton te stappen, om dan via London Airport naar Nederland terug te vliegen. Na veel vijven en zessen duikelde het driemanschap een taxichauffeur op, die hen, ondanks de dreigende benzineschaarste, naar Cherbourg wilde rijden. „Wat die man met zijn auto deed, was geen rijden meer maar scheuren", aldus een lachende heer Hartman. „Zo nu en dan stond de naald van de snelheidsmeter op 150. Dat moest ook wel, want de boot zou 's middags om klokslag half vijf uit Cherbourg vertrekken. De drukte op de weg gooide echter roet in het eten. Precies een kwartier te laat arriveerde de taxi in Cherbourg. Er zat niets anders op dan te wachten op de volgende boot, die over 24 uur minus een kwartier zou vertrekken . . . .

„Het was een geluk, dat we met z'n drieën wa-

*De oorzaak van het avontuur.*

ren", vertelde de heer Hartman, „want anders had ik het financieel niet gered. Door hutje bij mudje te doen, konden wij onze intrek nemen in een hotelletje. Ik had gerekend op een reisje van drie dagen en ik kon geen geld opnemen, omdat alle banken hun deuren hadden gesloten."

### LEED GELEDEN

Met de komst van de Ferry-boot — de volgende dag — was het leed gelukkig geleden. De reis via Southampton naar Londen verliep zonder moeilijkheden. De heer Hartman en zijn collega's overnachtten in Londen en stapten 's morgens vroeg — het was inmiddels woensdag geworden — op het vliegtuig naar Schiphol.

"Is het al bekend welke van de drie werven de EVAGGELOS Th gaat repareren?", vroegen wij de heer Hartman. „Nee, nog niet', vertrouwde hij ons toe. „En over het tijdstip waarop de EVAGGELOS Th gerepareerd zal worden durf ik helemaal nog niets te zeggen. Eerst moet een werf in Brest aan het zwaar gehavende schip namelijk een noodreparatie uitvoeren. En in Frankrijk staken ze, dat weet je. . . .!"

(Later vernamen wij dat de tanker door Wilton zal worden gerepareerd, red.)

---

# VORMEN IN BRESCIA

Van 27 t/m 30 mei jl. werd in de Italiaanse stad Brescia de elfde internationale vormerswedstrijd georganiseerd. In totaal namen 24 jeugdige vormers afkomstig uit acht Europese landen hieraan deel. De Nederlandse afvaardiging bestond uit drie jongens. Onder hen bevond zich de 18-jarige RDM-er Peter van Prooyen uit Dirksland, die in maart 1967 als Bemetel-leerling van onze bedrijfsschool met vlag en wimpel het diploma vormer behaalde.

Enkele dagen na zijn Italiaanse reis zochten wij hem op in de gieterij. Gezeten in het magazijn vertelde hij ons iets over zijn ervaringen.

„'t Was een belevenis", verklaarde Peter, nog zichtbaar nagenietend van zijn eerste buitenlandse reis. „Het kontakt met de deelnemers vond ik persoonlijk een van de leukste punten. Ik ben niet bij de eerste drie geëindigd, maar dat had ik eerlijk gezegd ook niet verwacht."

### VOORSELECTIE

De uitzending van Peter naar Italië is als volgt in zijn werk gegaan. Hij behoorde tot de twaalf beste examenkandidaten (gerekend over heel Nederland), die in 1967 het Bemetelexamen voor vormer aflegden. Aangezien de Nederlandse afvaardiging naar Italië slechts uit drie personen mocht bestaan, werd eind februari van dit jaar in het T.N.O.-instituut in Delft een voorselectie gehouden. Aan de hand van die resultaten kwam Peter, samen met nog twee anderen, voor uitzending in aanmerking.

Op 25 mei vertrok Peter per trein van Schiedam naar Milaan, waar hij rond middernacht aankwam. Maandagmorgen 27 mei vond in een prachtige ambachtschool in Brescia de opening van de wedstrijd plaats. De internationale krachtproef bestond uit een theoretisch en een praktisch gedeelte. Een 32 man sterke jury beoordeelde de eindresultaten.

De uitslag van de wedstrijd werd donderdagavond tijdens een diner bekend gemaakt. De eerste prijs voor het praktisch gedeelte ging naar een Zwitser, gevolgd door een Franse en een Italiaanse deelnemer. De Zwitser, die de eerste prijs voor zijn gietstuk ontving, toonde zich tevens de beste in de theorie. Het landenklassement werd door Frankrijk in de wacht gesleept.

De volgende dag stond de deelnemers een prachtige bustocht naar het Gardameer te wachten. Een dag later vloog de afvaardiging naar Nederland terug. Op Schiphol werd Peter door zijn familie in gezelschap van de heer Dinkelaar en leermeester Bijl van onze bedrijfsschool, afgehaald.

Nu wacht Peter nog op een bericht over zijn klassering, want hij weet nog niet als hoeveelste hij is geëindigd.

Of Peter nu echter als zesde, tiende of twaalfde wordt geplaatst, dan nog ligt daar het feit dat onze bedrijfsschool bewijst in staat te zijn jonge mensen tot vakkundige krachten op te leiden, die ook internationaal gezien een woordje kunnen meespreken !

*Peter van Prooyen (rechts) met Antonio Fasce, een van de Italiaanse deelnemers, gefotografeerd in de omgeving van het Gardameer.*

# MEDEDELINGEN VAN W.E.K.

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

## Jaarvergadering

Tijdens de jaarvergadering van 21 mei jl. werden de aftredende bestuursleden herkozen met uitzondering van de heer C. van Sprundel, die zich wegens pensionering niet meer beschikbaar stelde. Gekozen werd de heer H. Staas.
De samenstelling van het bestuur is nu als volgt:

| | |
|---|---|
| Voorzitter: | P. Dinkelaar |
| Secretaris: | M. P. van der Borden |
| Penningmeester: | P. Blanken |
| 2e Voorzitter: | P. Schot |
| 2e Secretaris: | H. Staas |
| 2e Penningmeester: | T. C. Schilder |
| Leden: | J. Scheurwater |
| | P. van Gulik |
| | C. van Yperen |
| | H. de Jong |
| | M. H. J. Bergsma |

De kascontrolecommissie bestaat thans uit de heren J. Bijl, H. Klos en A. C. Suykerbuyk. (In het vorige nummer was abusievelijk vermeld dat de heer J. Bijl aftredend was).

De heer C. van Sprundel, die tal van jaren voor de personeelsvereniging actief is geweest, ontving van de voorzitter het zilveren W.E.K.-insigne als blijk van waardering voor het vele werk dat hij heeft verzet.
De voorzitter reikte eveneens dit insigne uit aan de heer P. den Houter.
Dit personeelslid heeft voor de vereniging veel goed werk verricht in het belang van de zieken.
Ten slotte nog woorden van dank aan het afgetreden lid van de kascontrolecommissie, de heer W. Kneppel, voor de door hem bewezen diensten.

## Seizoenabonnementen voor De Doelen

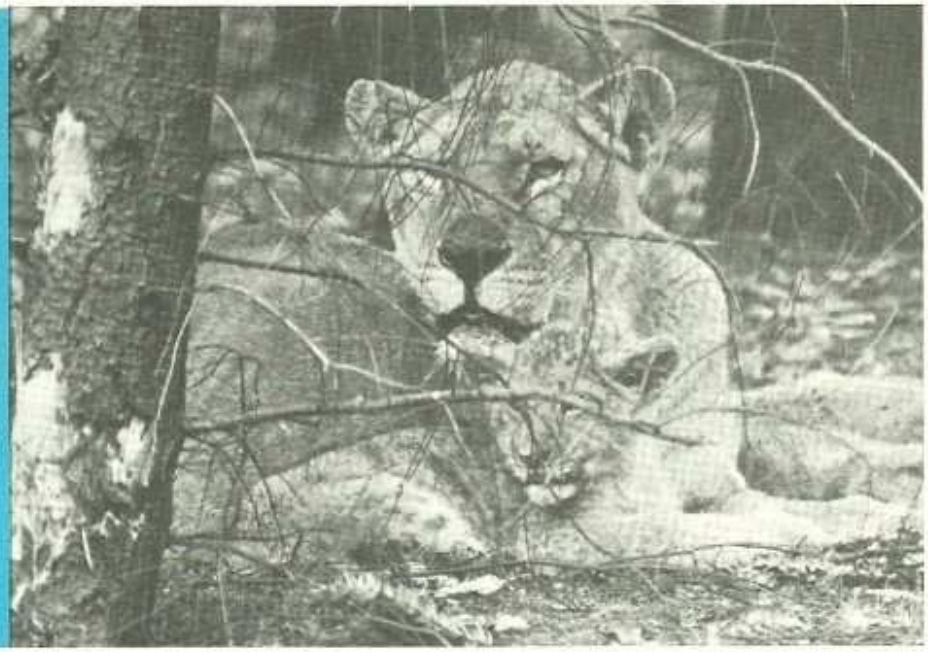
**Door bemiddeling van de secretaris van W.E.K. kunnen tegen voordelige prijzen abonnementen voor het aanstaande seizoen voor De Doelen worden verkregen voor voorstellingen van toneel, muziek, opera, ballet, kleinkunst en film. De secretaris van W.E.K. heeft hierover een prospectus.**
**Op muziekabonnementen wordt door W.E.K. een extra reductie gegeven van ƒ 2,50.**

## W.E.K.-AGENDA 1968/1969

| | | |
|---|---|---|
| 2-11-1968 | Bijeenkomst gepensioneerden | Rivièra-Hal |
| 23-11-1968 | St. Nicolaasfeest | Odeon |
| 30-11-1968 | Kindervarieté | Courzand |
| 2-12-1968<br>9-12-1968 | Met man en muis<br>Half musical - half cabaret van Annie Schmidt.<br>Rolbezetting:<br>Conny Stuart, Ton Lensink, Freddy Albeck en Elsje de Wijn met koor en orkest | Grote Schouwburg Zuid |
| 12-4-1969<br>19-4-1969 | Jaarfeest<br>Feestelijke herdenking 25-jarig bestaan van W.E.K.<br>Medewerking verlenen:<br>Harmonievereniging "Dockyard", Rotte's Mannenkoor, Corry Brokken, Het Cocktail Trio, André van Duin, Cees de Lange, The Como Bros, het Orkest Willy Schobben, Hammondorgel Jos Carpay, Het Radio Romantico Orkest, Boerenkapel De Douwtrappers, Cas Oosthoek en Detti Cassalo. | Grote Zaal De Doelen |

Voor toneel- en culturele avonden, alsmede voor de diverse jubileumwedstrijden, zullen de data nog nader bekend worden gemaakt.

# geslaagd uitstapje



Op zaterdag 18 mei jl. werd de jaarlijkse trip van de W.E.K.-leden gehouden. De bussen arriveerden net voordat de eerste regenbui kans kreeg om de goede stemming te bederven. Eenmaal in de bus gezeten kon ons voorlopig weinig gebeuren. Via Rotterdam-Zuid en de Van Brienenoordbrug ging de reis naar Krimpen a/d IJssel en vandaar langs Gouda full speed richting verkeersplein Ouden Rijn. Ditmaal waren daar geen opstoppingen en toen de zon doorbrak reden wij Driebergen binnen. Een kinderoptocht, voorafgegaan door een drumband, bewees ons dat het niet alleen voor de W.E.K.-leden feest was. In Leersum werd gestopt voor een kop koffie met cake. Na dit opkikkertje volgden wij een prachtige route langs de Rijn tot Arnhem, waar in restaurant „De Kroon" de lunch werd gebruikt. Daar kon nog net een half uurtje „droog" winkelen worden meegepikt. De temperatuur bleef echter laag.

Het plan was om de middag in het nationale park „De Hoge Veluwe" door te brengen, met eventueel een bezoek aan het Kröller-Müller Museum. In verband met de niet al te beste weersomstandigheden besloot men dit programma-onderdeel te wijzigen. Het attente bestuur van W.E.K. wist een prachtige oplossing: een bezoek aan het onlangs geopende leeuwenpark bij Arnhem. „Opgesloten" in bussen of auto's kunnen de bezoekers deze koninklijke dieren in de vrije natuur bewonderen. Het behoeft geen betoog dat iedereen van deze bijzondere ervaring genoot!

Om vijf uur in de middag bereikten wij de Koningin Julianatoren. Voordat het diner zou worden geserveerd hadden we nog een uur om ons te vermaken in het daar aanwezige Lunapark. De weergoden beslisten echter anders. Een zware regen- en hagelbui was er de oorzaak van, dat het diner een kwartier eerder begon. Alle 260 deelnemers aan deze W.E.K.-reis lieten zich het voortreffelijke diner goed smaken. Het was in een woord af!

Om acht uur werd de thuisreis aanvaard en om tien uur ging de stoet van zes bussen bij het G.E.B.-gebouw uiteen om de leden huiswaarts te brengen. Hoewel het weer niet al te best was, hebben alle deelnemers een heerlijke dag gehad. Een pluim op de hoed van het bestuur!

---

*Op zaterdag 18 mei jl. vertrokken 172 kinderen uit Heyplaat naar 't Leenderbos bij Eindhoven. Daar stond een fikse boswandeling op het programma. Het was een plezierig uitje, waarbij de gezonde boslucht met volle teugen kon worden ingeademd. Deze foto werd genomen bij terugkomst.*

## In memoriam

Wij geven met leedwezen kennis van het overlijden van onze medewerkers

**HENDRIK TERLOUW**
scheepmaker-stellingwerker, geb. 18 dec. 1905, wonende Aagje Dekenstraat 12, Rotterdam, overleden op 12 mei 1968.
Hij kwam in onze dienst op 10 juli 1928. Sinds 25 november 1961 was hij werkzaam op de NW.

**CORNELIS VAN DAM**
chef terrein- en portiersdienst, geboren 1 sept. 1917, wonende Heyplaat 1b, Rotterdam, overleden op 26 mei 1968.
Op 1 mei 1958 kwam hij in onze dienst.

**SALVATORE TUCCI**
transporteur, geb. 4 november 1931, wonende Toscalaan 137, Hoogvliet, overl. op 7 juni 1968.
Hij kwam in onze dienst op 18 november 1960.

**In memoriam oud-werknemers**

**JACOB JOHANNES ZEVENBERGEN**
werkmeester klinkers, gepensioneerd 4 okt. 1952, overleden op 10 mei 1968.

**JOHANNES ANTHONIE TERLINGEN**
elektrisch kraandrijver, gepensioneerd 14 nov. 1953, overleden op 12 mei 1968.

**MARINUS JOHANNES BOUWMAN**
magazijnbediende, gepensioneerd 6 sept. 1958, overleden op 29 mei 1968.

**WILHELMUS ADRIANUS FEELDERS**
brander, gepensioneerd 2 november 1957, overleden op 2 juni 1968.

**HUGO EXALTO**
smid, gepensioneerd 31 augustus 1946, overleden op 3 juni 1968.

**CHARLES CORNELIS GEELEN**
bankwerker, gepensioneerd 2 februari 1952, overleden op 8 juni 1968.

**WIJNAND BASTIAAN DE RIDDER**
bankwerker, gepensioneerd 30 november 1960, overleden op 9 juni 1968.

Dat zij in vrede mogen rusten.

**DANKBETUIGINGEN**

Mede namens mijn zoon wil ik allen hartelijk dank zeggen voor het tijdens zijn ziekte en na het overlijden van mijn echtgenoot betoonde medeleven.

J. Terlouw-Valster

Hiermede betuig ik mijn hartelijke dank voor de vele bewijzen van deelneming die ik van directie, personeel en W.E.K. ontving na het overlijden van mijn man.

N. Zevenbergen-Visser

Geacht bestuur, onze hartelijke dank voor de mooie en heerlijke taart die wij van u mochten ontvangen bij ons 40-jarig huwelijk.

P. Stoppelenburg
M. Stoppelenburg-Walschots

Onze hartelijke dank voor de heerlijke taart en de felicitatie ontvangen bij ons 40-jarig huwelijk.

F. van Dijk en echtgenote

Hierbij onze hartelijke dank voor de taart die wij mochten ontvangen ter gelegenheid van ons 45-jarig huwelijk.

C. Kooyman
M. P. Kooyman-Net

Wij danken het bestuur van W.E.K. van harte voor de heerlijke taart en de gelukwensen op de dag van ons gouden huwelijk.

J. Besterveld
P. Besterveld-Tijssen

Geacht bestuur, wij willen u hierbij hartelijk dank zeggen voor de taart die wij van u ontvingen ter gelegenheid van ons 65-jarig huwelijk.

T. J. Verheul
S. Verheul-Van Bodegom

Geacht bestuur, mede namens mijn vrouw hartelijk dank voor het heerlijke fruit.

B. Pil

Zeer geacht bestuur, ik vond het bijzonder attent dat ik na mijn ongeval van u een schaal met heerlijk fruit mocht ontvangen. Ik ben er trots op lid te zijn van een vereniging die op deze wijze de vriendschap daadwerkelijk laat blijken.

A. van Rooy

Mijn hartelijke dank aan het bestuur van W.E.K. voor het fruit dat ik tijdens mijn ziekte van u mocht ontvangen.

G. P. J. de Ruyter

Langs deze weg wil ik, mede namens mijn vrouw, mijn dank betuigen aan de directie, het bestuur van W.E.K. en de collega's en het personeel van de afd. koperslagers voor de cadeaux op de dag van mijn afscheid. Zij zullen voor ons een blijvende herinnering zijn.

A. H. Visscher

---

## Benoeming

Ingaande 1 juni 1968 is benoemd tot chef van de afdeling Expeditie

**de heer H. A. van Dongen**

De heer Van Dongen volgt de heer J. Bas op die het bedrijf per 1 juni heeft verlaten wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd.

Dienst van Personeelszaken

# Afscheid

Met ingang van 1 juni 1968 werden gepensioneerd de heren

**P. VAN DE PANNE**
plaatwerker,
van 26 november 1936 af met een aantal onderbrekingen werkzaam op de RDM.

**M. HOORNWEG**
aanbouwer,
van 20 augustus 1919 af met een aantal onderbrekingen werkzaam op de RDM.

**C. VAN SPRUNDEL**
werkmeester bankwerkers,
van 14 januari 1925 af met een aantal onderbrekingen in onze dienst.

**J. CH. DE GEUS**
transporteur,
van 8 juni 1957 af
in onze dienst.

**A. ROETMAN**
stoker,
van 28 januari 1949 af
werkzaam op de RDM.

**J. VAN 'T HOF**
transporteur,
van 30 november 1959 af
in onze dienst.

**G. E. VERSCHOOR**
elektrisch lasser,
van 16 mei 1936 af
werkzaam bij de RDM.

**A. BROUWER**
schilder/spuiter,
van 16 april 1928 af
met een aantal onderbrekingen in onze dienst.

**G. VAN BOKKEM**
gloeier/stoker,
van 20 oktober 1919 tot 28 juni 1922 en van 4 sept. 1951 af in onze dienst.

**P. F. A. STEYNEN**
koperslager,
van 3 april 1924 af met een aantal onderbrekingen werkzaam bij de RDM en NW.

**P. DINKELAAR**
plv. hoofd Bedrijfsschool,
van 3 maart 1924 af met een korte onderbreking in onze dienst.

**J. BAS**
chef afd. Expeditie,
in onze dienst van 3 dec. 1920 af, met een korte onderbreking.

**J. D. SEIP**
inkoper,
van 2 juni 1919 werkzaam bij NW en RDM.

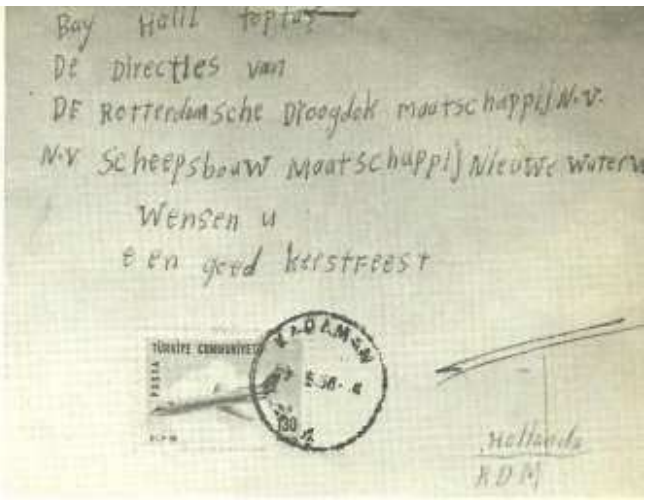
## Uit de oude doos

### *HERINNERINGEN AAN DE G.S. WALDEN*

*Wie destijds als elektrisch lasser*
*De bouw ervan heeft meebeleefd,*
*Herinnert zich dat elke opdracht*
*Weer andere problemen heeft.*
*Zo was het toen ook met de Walden*
*Die aan de tijd werd aangepast,*
*Het eerste schip op d' RDM waar*
*op "grote schaal" aan werd gelast.*
*De moeilijkheden zaten hierin :*
*De lasploeg was nog uiterst klein.*
*Er waren er een stuk of zestien*
*Op 't hele RDM-terrein.*
*Terwijl je op de G. S. Walden*
*Wel dertig lassers nodig had,*
*Om alles vlot te laten lopen*
*Zodat je geen stagnatie had.*
*Om aan dit euvel te ontkomen,*
*Moest binnen nogal korte tijd*
*De lasploeg en 't aantal machines*
*Belangrijk worden uitgebreid.*
*Gelukkig kwam een elektrode*
*Die — althans voor de tijd van toen —*
*Zich wel gemakkelijk liet lassen,*
*Zodat je meer per dag kon doen.*
*Hiermee konden ook nieuwelingen,*
*Na 'n leertijd van een maand of twee,*
*En onder een deskundig toezicht*
*In de praktijk al aardig mee.*
*En toen het schip dan afgebouwd was,*
*Bleken de reders ook tevree.*
*Zij gaven RDM de opdracht*
*Voor 'n zusterschip de "Johnson" mee.*

*Tot zover mijn herinneringen.*
*De G. S. Walden staat voor mij*
*Geboekstaafd in een zeker teken :*
*DE OPKOMST VAN DE LASSERIJ.*

*R. Sint Nicolaas*
*gepensioneerd lascontroleur*



*Het Nederlands is een mooie maar moeilijke taal. Daarover kunnen de familieleden van onze gastarbeiders meepraten. Alleen al de adressering van post levert soms grote problemen op. Een Turkse familie was echter niet voor één gat te vangen. Men schreef heel simpel de volledige tekst over van het kaartje met de beste wensen voor de Kerstdagen, dat namens onze directie was bijgesloten bij de banketletter, die alle RDM-ers vorig jaar ontvingen. Knap gevonden ! Ook van de PTT .... !*
*We blijven nog even in de sfeer van de posterijen. In Portugal is onlangs een postzegel uitgegeven waarop de werf in Lizmave staat afgebeeld. Via een attente RDM-er kregen wij dit exemplaar in handen.*

*Op zaterdag 26 mei jl. was de Koninklijke Harmonie „Ons Genoegen" te gast bij onze Dockyard Harmonie. Na de ontvangst in gebouw Courzand, waarbij ook de heren Hupkes en Van der Pols met hun echtgenote aanwezig waren, werd een gezamenlijke marz door het dorp naar de werf gemaakt. Deze mars trok veel belangstelling, evenals de show van de Delta Band van „Ons Genoegen", die later in de middag op het terrein van de speeltuin volgde. 's Middags stond er bovendien een rondvaart met de ERASMUS op het programma. Mede door het fraaie zomerweer was het een succesvolle dag.*