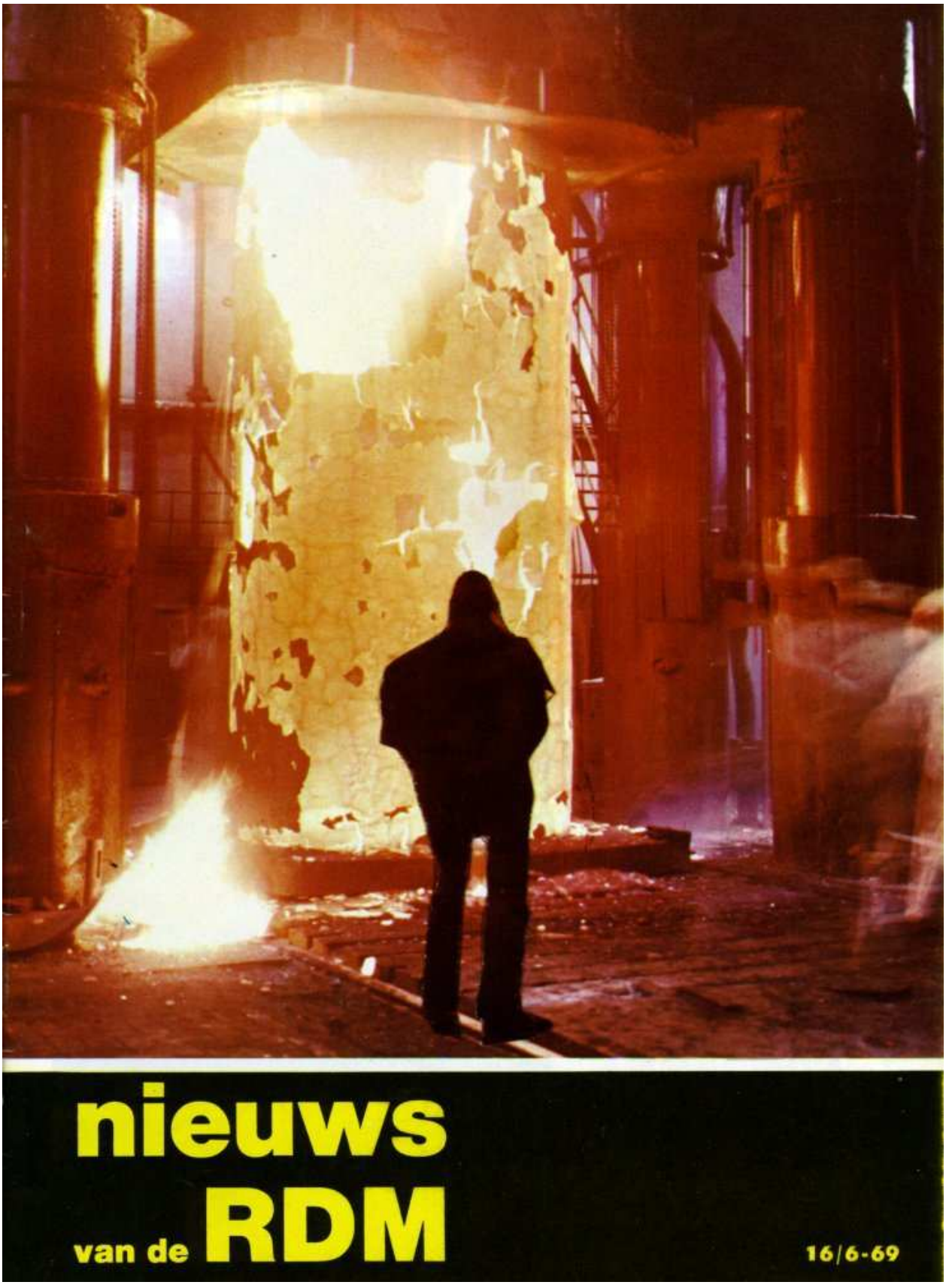
“Nieuws van de RDM”, juni 1969, 6e jaargang, nummer 11.

Ontvangen van Rob Lampen, Rotterdam.



nieuws van de RDM

mei/juni 1969
6e jaargang - nummer 11
verschijnt maandelijks

Bedrijfsblad van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. en de Scheepsbouw Maatschappij Nieuwe Waterweg N.V.
Lid van de Rijn-Schelde Groep.

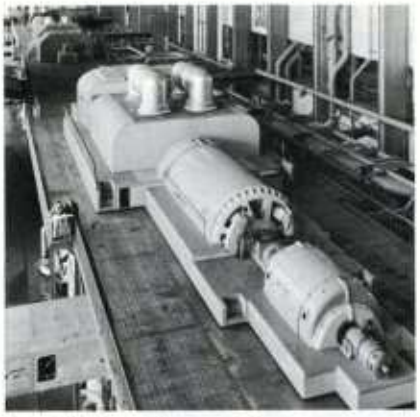
Redactie: L. van der Kris en B. Besterveld.
Correspondentie: Postbus 913, Rotterdam - Telefoon (010) 176920, toestel 85

VAN DE REDACTIE

In verband met het uitkomen van het jaarverslag en de vergadering van de ondernemingsraad hierover (op 20 mei), moesten wij dit nummer iets later dan gebruikelijk laten verschijnen. Aan het jaarverslag wordt in dit nummer veel aandacht besteed, maar daarnaast was er ook bijzonder veel ander interessant nieuws, zoals bijvoorbeeld over de nieuwe opdrachten voor de afdelingen Scheepsbouw, Kernenergie en Stoomturbines. Vandaar dat dit enigszins verlate nummer nogal omvangrijk is geworden.

Foto voorplaat: De orderportefeuille van ons bedrijf ten behoeve van nucleaire installaties is weigevuld. Voor onze smederij betekent dat ook veel (spectaculair) werk!

miljoenen-opdracht van de PNEM



Een kijkje in de Amercentrale.

Tijdens de algemene vergadering van aandeelhouders op 21 mei maakte ir J. C. van Reenen een nieuwe miljoenenopdracht voor de RDM bekend. Van de N.V. Provinciale Noordbrabantsche Electriciteits-Maatschappij te 's-Hertogenbosch (PNEM) ontving ons bedrijf dezer dagen namelijk de opdracht voor de levering van een indrukwekkende stoomturbine installatie van 400 MW. Deze is bestemd voor de zevende eenheid, waarmee de Amercentrale bij Geertruidenberg wordt uitgebreid. De Amercentrale voorziet vrijwel de gehele provincie Noord-Brabant van elektriciteit.

De turbine installatie zal onder licentie van en in samenwerking met Brown Boveri & Cie worden gebouwd.

Met het verkrijgen van deze order is een voorspelling van de raad van bestuur in het zojuist verschenen jaarverslag al gedeeltelijk uitgekomen. Daarin wordt namelijk gesteld, dat de Rijn-Schelde Groep in verband met het sterk toenemende elektriciteitsverbruik in ons land gedurende dit jaar belangrijke opdrachten voor stoomketels en stoomturbines met de daarbij behorende voorzieningen verwacht.

De moderne Amercentrale bij Geertruidenberg.

Ir J. J. M. SLUYS GAAT PER 1 AUGUSTUS MET PENSIOEN

Met ingang van 1 augustus a.s. zal ir J. J. M. Sluys (67) zijn functie als directeur van de RDM neerleggen. Onze oudste directeur zal dan van zijn welverdiend pensioen gaan genieten. Ir Sluys zal worden opgevolgd door ir L. van der Tas, thans hoofd van de afdeling reparatie en directeur van de Scheepsbouwmaatschappij Nieuwe Waterweg N.V.

De heer Sluys werd op 2 februari 1902 te Rotterdam (Delfshaven) geboren. Na de lagere school bezocht hij de HBS, waarna hij zich liet inschrijven bij de afdeling werktuigbouwkunde van de TH te Delft.

In 1926 behaalde de heer Sluys de ingenieurstitel en trad hij als bankwerker in dienst van de New Waterway Shipbuilding Co., de latere Scheepsbouwmaatschappij Nieuwe Waterweg N.V.

Gedurende zijn studiejaren vervulde de heer Sluys als officier-waarnemer bij de Luchtmacht zijn militaire dienstplicht.

Op 1 mei 1927 werd ir Sluys als bedrijfsassistent overgeplaatst naar de afdeling reparatie van de RDM. In 1931 werd hij belast met de leiding van de aanbouw van onderzeeboten voor het gedeelte werktuigbouw. Vervolgens deed ir Sluys zijn intrede in de afdeling scheepsbouw van ons bedrijf en in deze afdeling maakte hij zijn verdere carrière. In 1947 werd de heer Sluys benoemd tot hoofdingenieur scheepsbouw. Vier jaar later (1951) volgde de benoeming tot directeur van de Nieuwe Waterweg. Ir Sluys werd per 1 januari 1957 opgenomen in de directie van de RDM.

Ir L. VAN DER TAS BENOEMD TOT DIRECTEUR RDM

Met ingang van 1 augustus a.s. is ir L. van der Tas benoemd tot directeur van de RDM. In zijn plaats als hoofd van de afdeling reparatie is met ingang van dezelfde datum aangesteld de heer J. C. Melcherts.

Ir Van der Tas blijft tevens directeur van de Scheepsbouwmaatschappij Nieuwe Waterweg N.V.

De heer L. van der Tas, zoon van een scheepsbouwkundig ingenieur, werd in 1922 te Rotterdam geboren. Na ter plaatse zowel de HBS als de HTS te hebben bezocht, studeerde de heer Van der Tas aan de TH te Delft, waar hij in 1954 de titel van werktuigbouwkundig ingenieur behaalde. In 1953 was hij inmiddels in dienst getreden bij Werkspoor (Scheepsmontage). Van 1956 tot 1958 was de heer Van der Tas werkzaam bij de BIPM, afdeling Fabrieksgebouw en Onderhoud te Den Haag. Per 1 juli 1958 trad hij in dienst van de afdeling reparatie van de RDM. In 1962 werd hij adjunct-chef van deze afdeling. Op 1 augustus 1963 volgde zijn benoeming tot hoofd van de afdeling reparatie en directeur van de Scheepsbouwmaatschappij Nieuwe Waterweg N.V.

DE HEER J. C. MELCHERTS BENOEMD TOT HOOFD AFD. REPARATIE RDM EN NW

Met ingang van 1 augustus a.s. zal ir L. van der Tas als hoofd van de afdeling reparatie van de RDM worden opgevolgd door de heer J. C. Melcherts, welke tevens is benoemd tot hoofd van de reparatie-afdeling van de Nieuwe Waterweg.

De heer J. C. Melcherts werd op 22 augustus 1924 te Rotterdam geboren. Hij bezocht in zijn geboortestad achtereenvolgens de lagere school en de HBS en studeerde daarna scheepsbouw aan de HTS te Dordrecht. Toen hij in 1946 zijn studie met succes afsloot, trad hij direct als aankomend tekenaar (op de tekenkamer Scheepsbouw) bij de RDM in dienst. In september 1950 volgde zijn overplaatsing als assistent scheepsbouw naar de afdeling reparatie. Na verschillende jaren zich met begrotingen te hebben beziggehouden, werd de heer Melcherts op 1 mei 1966 benoemd tot waarnemend hoofd van de afdeling reparatie.

vier reactorvaten tegelijk

opnieuw belangrijke opdracht uit Amerika

Van Westinghouse Electric Corporation Atomic Power Division te Pittsburgh in de Verenigde Staten heeft ons bedrijf opnieuw een zeer belangrijke opdracht gekregen op nucleair gebied. Het betreft de levering van vier zware reactordrukvaten. Drie van deze reactorvaten zijn bestemd voor elektriciteitscentrales van ca. 800 MW per eenheid in Amerika, terwijl het vierde vat waarschijnlijk gebruikt zal worden voor een nieuwe kerncentrale in Zweden.

Dit goede nieuws werd door ir J. C. van Reenen bekend gemaakt tijdens de algemene vergadering van aandeelhouders van Rijn-Schelde, die op 21 mei in het Hilton Hotel te Rotterdam werd gehouden.

ACHT VATEN

In totaal heeft ons bedrijf nu opdrachten ontvangen voor acht complete reactorvaten, waarvan er twee (het vat voor Dodewaard en het Spaanse vat) zijn afgeleverd.
De centrales waarvoor deze vaten bestemd zijn zullen gezamenlijk een vermogen van 6000 MW kunnen leveren, dat is ca. 80% van het totaal op het ogenblik in Nederland geïnstalleerde elektrische vermogen.
De opdrachten ten behoeve van nucleaire installaties, die de RDM thans in portefeuille heeft, vertegenwoordigen in totaal een waarde van ongeveer 60 miljoen gulden.

VOLGENS PLAN

Ir Van Reenen maakte tevens bekend dat de bouw van de nieuwe zware hal voor de apparatenbouw op ons bedrijf geheel volgens plan verloopt.
Zodra deze gereed is (begin volgend jaar) zal ons bedrijf in staat zijn om minstens vier vaten per jaar te produceren. De afmetingen van de nieuwe apparatenbouwwerkplaats zijn zodanig, dat er reactorvaten kunnen worden vervaardigd voor de grootste kerncentrales die op het ogenblik kunnen worden voorzien.

BIJ DE FOTO:
De in aanbouw zijnde zware hal op ons bedrijf torent al hoog uit boven de bestaande apparatenbouwwerkplaats. Rechts van de nieuwe hal zijn de contouren van onze smederij nog juist zichtbaar.

Definitieve opdracht voor passagiersschip een feit

Kiellegging in november a.s.

Het is zover. We gaan weer eens een echt schip bouwen; een passagiersschip nog wel. Dit goede nieuws uit onze scheepsbouwhoek werd in het gehele bedrijf met enthousiasme ontvangen. Nadat er eind maart reeds berichten over de voorlopige opdracht in de kranten etc. waren verschenen, kwam begin mei de mededeling, dat ons bedrijf van de Amerikaanse charterluchtvaartmaatschappij Overseas National Airways Inc. te New York de definitieve opdracht had geboekt voor de bouw van een passagiersschip van 14.000 brt. Het schip, dat geheel wordt ingericht voor het maken van vakantietochten, zal in januari 1971 moeten worden opgeleverd. Met deze belangrijke opdracht is een bedrag gemoeid van 40 à 50 miljoen gulden. Bovendien bestaat de mogelijkheid, dat de opdrachtgever t.z.t. nog twee zusterschepen bij ons zal laten bouwen.

Het in opdracht gekregen passagiersschip krijgt een lengte over alles van 144 meter en een breedte van 21,50 meter. De holte — gerekend tot het A-dek — bedraagt 12,60 meter.
Het schip zal worden voortgestuwd door vier dieselmotoren met een totaalvermogen van 27.000 pk op twee assen met verstelbare schroeven.
De dienstsnelheid van het schip zal 24 knopen bedragen.
Vergeleken met passagiersschepen van ongeveer dezelfde grootte wordt het door ons te bouwen schip bijzonder snel!
Verder wordt het schip voorzien van een boegschroef, zodat het af- en ontmeren eventueel zonder sleepboothulp kan geschieden.

ZEVEN DEKKEN

De vier hoofdmotoren zullen worden geleverd door Stork-Werkspoor. Onze fusiepartners „De Schelde" en Piet Smit Jr. zullen de hoofdtandwielkasten en de B. & W.-hulpmotoren leveren.

Het passagiersschip zal accommodatie kunnen bieden aan circa 750 passagiers in één klasse. Allen zullen worden ondergebracht in twee persoons hutten, waaronder ongeveer 20 luxe suites. Een zeer belangrijk deel van de accommodatie bestaat uit buitenhutten. Een aantal hutten kan worden voorzien van extra bovenbedden, waardoor de capaciteit van het passagiersschip aanzienlijk kan worden vergroot.
Afgezien van de compartimenten op de dubbele bodem, waar zich de machinekamers, diverse tanks, een wasserij en enkele proviandruimen bevinden, telt het passagiersschip zeven dekken.
Behalve hutten en de nodige ruimten voor de civiele dienst aan boord, zullen op deze dekken eetzalen, lounges, bars, een zwembad en een nachtclub worden geïnstalleerd.
Het schip wordt volledig air-conditioned, terwijl het tevens van automatische stabilisatoren wordt voorzien. Het schip zal voldoen aan de nieuwste internationale veiligheidsvoorschriften.

BOVENBOUW IN STUDIE

In verband met deze opdracht hadden wij een gesprek met ir H. W. Stapel, die als onderdirecteur en hoofd van de afdeling Scheepsbouw uiteraard ten nauwste bij dit interessante projekt is betrokken. Van hem vernamen wij, dat omtrent het uiterlijk van het door ons te bouwen schip in dit stadium helaas nog weinig definitiefs valt te zeggen. Het Deense ingenieursbureau Knud E. Hansen te Kopenhagen, dat veel ervaring heeft in het ontwerpen van snelvarende (middelgrote) passagiersschepen, is met het ontwerp van het schip belast. Momenteel hebben deskundigen van dit bureau de inrichting en uiterlijke vormgeving van de bovenbouw van het passagiersschip nog in studie. Het staat vast, dat het passagiersschip een sterk uitwaaiende voorsteven zal krijgen en een spiegel aan het achterschip. Ook is reeds bekend, dat het schip zal worden voorzien van een opvallend grote bulbsteven.
Zowel in Kopenhagen als bij het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation in Wageningen worden modelproeven voor het snelle schip uitgevoerd.

KIELLEGGING

Op de tekenkamers van de RDM wordt reeds bijzonder hard aan de tekeningen voor het passagiersschip gewerkt, zodat zo spoedig mogelijk met de werkelijke bouw kan worden begonnen. Het schip zal gebouwd worden op helling 7. Naar men verwacht zal begin november de kiel worden gelegd, terwijl de tewaterlatingsplechtigheid eind september volgend jaar zal plaatsvinden. Interessant is het te vermelden, dat ten tijde van de kiellegging op helling 7 ook het zeewaardige hefschip voor Van den Tak's Bergingsbedrijf nog op deze helling zal staan. Door beide nieuwbouwprojekten op deze helling te realiseren bereikt men, dat helling 8 — na de tewaterlating van het opslagschip voor ruwe olie — vrijblijft voor eventueel ander werk.

BOUW

Bij de bouw en de daarbij behorende beraadslagingen zijn, behalve uiteraard de opdrachtgever en de RDM, nog verschillende andere partijen betrokken. Overseas National Airways Inc. beschikt als luchtvaartmaatschappij nog niet over een afdeling, die tijdens de bouwtijd toezicht kan uitoefenen. Evenmin beschikt de opdrachtgever over de noodzakelijke ervaring om een dergelijk passagiersschip na de oplevering in de vaart te brengen en te houden. Daarom zal de U.S. Freight Transport Development Co. bij de bouw van het schip als adviseur optreden en het schip bovendien na oplevering gaan „runnen".

Met het toezicht op de bouw zijn zowel het ingenieursbureau Knud E. Hansen als de Engelse maatschappij Three Quays Marine Services Ltd. belast.

MODELHUTTEN

Voor de verzorging van het interieur van het passagiersschip — voor zover het tenminste het hotelbedrijf aan boord betreft — is het Amerikaanse bedrijf C. W. Robbins Inc. ingeschakeld. Op het gebied van de inrichting van hotels heeft dit bedrijf een grote ervaring. Ook zullen mensen van deze firma bij de selectie van meubelen, keukeninrichting etc. als adviseur optreden. Tenslotte zal de architect Albert Hinckley (een broer van de president-directeur van Overseas National Airways) een wakend oog over het interieur en het silhouet van het schip laten gaan.

Teneinde een juiste beoordeling van de inrichting van alle (nagenoeg gelijke) hutten te verkrijgen, zullen deze zomer enkele modelhutten op ware grootte worden vervaardigd. Met behulp hiervan zal het tevens mogelijk zijn om met een goede voorbereiding de onderdelen voor de hutten in serie te maken, hetgeen een belangrijke kostenbesparing zal dienen op te leveren.

KRACHTIGE GROEI

Ir Stapel vertelde ons dat het eerste contact met de opdrachtgever gelegd werd in de zomer van 1968. Begin januari van dit jaar werd overeenstemming bereikt over een voorlopig contract. Nadat ook de financiering van het projekt rond was, kon op 1 mei de definitieve opdracht worden verstrekt.

Overseas National Airways Inc. — een luchtvaartmaatschappij die zich uitsluitend richt op het uitvoeren van chartervluchten — maakt de laatste jaren onder leiding van de nog jonge presidentdirecteur een enorme groei door. Aan het einde

Het te bouwen passagiersschip is qua type enigszins vergelijkbaar met dit passagiersschip Freeport, dat tot dezelfde klasse behoort.

Gedurende dit jaar zal de sterkte van de luchtvloot van Overseas National Airways op 21 toestellen worden gebracht. Op deze foto een vrij nieuwe aanwinst, een DC-9-30 straalvliegtuig.

Na afloop van de geslaagde onderhandelingen gingen alle betrokkenen gezamenlijk op de foto in onze directiehal. U ziet v.l.n.r. ir H. A. S. Leicher (chef afd. begroting Scheepsbouw), Mr. R. J. Nicol (advocaat te New York), de heer M. A. W. Wakely (Three Quays Marine Services Ltd.), ir. H. W. Stapel, de heer T. Wandborg (directeur van het ingenieursbureau Knud E. Hansen), de heer E. E. Schalit (directeur van U.S. Freight Transport Development Co.), de heer A. F. Carey (Three Quays Marine Services Ltd), de heer G. F. Steedman Hinckley (president-directeur Overseas National Airways Inc.), de heer Albert Hinckley (architect), de heer A. Wapenaar (onderdirecteur RDM) en de heer H. Th. van Wattum (chef afdeling hout tekenkamer Scheepsbouw).

van dit jaar zal de luchtvloot van de maatschappij uit 21 toestellen bestaan.
Het is voor het eerst in de geschiedenis van de toeristenindustrie, dat een luchtvaartmaatschappij zich ook daadwerkelijk gaat bezighouden met de cruisevaart. De voordelen liggen echter voor de hand. Door het in de vaart brengen van een eigen passagiersschip zal Overseas National Airways in staat zijn met aantrekkelijke (alles inbegrepen) vakantiereizen op de internationale markt te komen. Met haar eigen moderne vliegtuigen zal de maatschappij de toekomstige vakantiegangers vanaf elk gewenst punt naar het schip kunnen brengen en afhalen.

OOK EUROPA

Het ligt in de bedoeling, dat het door ons te bouwen passagiersschip gedurende de wintermaanden in het zonnige Caraïbisch gebied en gedurende de zomermaanden in Europese wateren zal opereren. Dankzij de relatief geringe diepgang zal het schip tijdens haar reizen havens en gebieden kunnen bezoeken, die andere passagiersschepen vanwege hun grotere diepgang noodgedwongen moeten mijden.

VERHEUGD

De heer Stapel toonde zich zeer verheugd over de verkregen opdracht. Temeer omdat de RDM haar bijzondere ervaring in het bouwen van passagiersschepen nu weer kan toepassen en op peil kan brengen met de laatste ontwikkelingen.
Een dergelijke opdracht past precies in de scheepsbouwpolitiek van ons bedrijf, welke is gericht op het bouwen van bijzondere schepen en vaartuigen. Indien het bovendien nog seriewerk kan worden, des te beter.
De bouwprijs voor het schip — dat geeft de heer Stapel grif toe — is scherp, maar voor deze tijd verantwoord. Iedereen weet dat de concurrentie groot is. Hij heeft er echter het volste vertrouwen in, dat alle RDM-ers die bij de bouw betrokken zullen worden, eraan zullen meewerken om het schip voor de bedongen prijs te realiseren. Lukt dat, dan wordt het bouwen van de twee zusterschepen een aantrekkelijke zaak.

22 Koninklijke onderscheidingen

Onder de talrijke Nederlanders die ter gelegenheid van de 60ste verjaardag van Hare Majesteit Koningin Juliana een Koninklijke onderscheiding ontvingen, bevonden zich niet minder dan 22 medewerkers van de RDM en NW. Tijdens uitreikingsplechtigheden in het gemeentehuis van respectievelijk Rotterdam, Schiedam en Poortugaal ontvingen vijf personeelsleden de zilveren eremedaille verbonden aan de Orde van Oranje Nassau en 17 personen dezelfde eremedaille in brons.
Tijdens een bijeenkomst in de Commissarissenkamer op vrijdag 23 mei, reikte onze directeur, ir K. van der Pols, aan de gedecoreerden — die allen hun 40-jarig bedrijfsjubileum achter de rug hebben — de bijbehorende draagmedailles uit.
Onderscheiden werden de volgende personen:

Eremedaille verbonden aan de Orde van Oranje Nassau in zilver:

A. Brand	werkmeester-ijzerwerkers
P. W. v. Brouwershaven	werkmeester-ijzerwerkers
K. Deurlo	werkmeester-ijzerwerkers
J. Leentvaar	verbandmeester
W. van Tuyl	werkmeester-transporteurs

Eremedaille verbonden aan de Orde van Oranje Nassau in brons:

G. den Boer	scheepmaker
C. H. van Cappellen	leider speeltuin
C. J. van der Ent	harder
P. van Galen	klinker
M. J. Gelok	machinist bootdienst
J. Hans	bankwerker
G. Hiele	reparateur
A. van Iersel	bankwerker
K. Nederlof	stoker gieterij
L. J. Rebers	ijzerwerker
A. van de Stoep	klinker
C. van de Stoep	ijzerwerker
N. de Wit	dokknecht
K. de Zwart	draaier
J. J. Leening	pijpbewerker
J. van Pelt	timmerman
L. de Ruiter	kotteraar

Burgemeester H. Roeltsema van Schiedam speldde onze Schiedamse medewerkers de versierselen op.

Na de uitreiking van de draagmedailles ging het hele gezelschap in de directiehal op de foto.

Kleine „REÜNIE" in Noorse fjord

Een ploegje RDM-ers van de afdeling Nieuwbouw Montage heeft een goede bekende van ons bedrijf weergezien. Het was het booreiland Sedneth I, dat in december 1967 door de RDM aan de Nederlandse Zeeboormaatschappij werd overgedragen.

Op verzoek van de eigenaars vloog een aantal RDM-ers begin mei naar Noorwegen om het booreiland aan een korte inspectie te onderwerpen. De Sedneth I had hiervoor ligplaats gekozen in de Flekkefjord aan de zuidkust van Noorwegen. Gedurende twee dagen (8 en 9 mei) zijn de RDM-ers met deze inspectie bezig geweest. Uit dit onderzoek kwam naar voren, dat een kleine reparatie gewenst was. Dit karweitje kon ter plaatse worden uitgevoerd, hoewel het kolossale eiland hiervoor gedurende korte tijd in een enigszins ongebruikelijke positie moest worden gemanoeuvreerd (zie de foto). Alles liep echter volgens plan, zodat in dit geval slechts over een korte maar toch bijzonder prettige „reünie" kan worden gesproken!

De Sedneth I in een ongebruikelijke positie tijdens de reparatie in Noorwegen.

Sleuvengraver kreeg nieuw koelwatersysteem

Aan de sleuvengraver B.A.R. 279 van Brown & Root is in dok 8 een interessant karwei uitgevoerd. De sleuvengraver, die in juli 1967 door de RDM werd opgeleverd, werd in de periode van 28 april tot en met 23 mei voorzien van een geheel nieuw koelwatersysteem, bestemd voor de motoren aan boord.

Dit systeem berust op een zeer eenvoudig principe. Het warmgeworden koelwater, wordt via nieuwe koelkanalen (buitenboord) langs de bodem van de sleuvengraver geleid, zodat het door het zeewater wordt afgekoeld.

Het nieuwe systeem is binnen een zeer korte tijd op de sleuvengraver aangebracht. In totaal is er bij dit karwei 118 ton staal verwerkt.

Op bijgaande foto ziet u lassers van ons bedrijf bezig met het bevestigen van de koelkanalen aan de onderzijde van de B.A.R. 279.

Lassers in actie onder de B.A.R. 279.

Jaarverslag Rijn-Schelde Groep

Begin mei verscheen het jaarverslag over 1968 van de Rijn-Schelde Groep. Behalve de RDM — u weet het zo langzamerhand alwel — maken achtereenvolgens de N.V. Koninklijke Maatschappij „de Schelde", de N.V. Motorenfabriek Thomassen, de N.V. Machinefabriek „Breda" voorheen Backer en Rueb en sinds kort de Dok- en Werfmaatschappij Wilton-Fijenoord N.V. deel uit van het concern. Aangezien Wilton-Fijenoord echter pas op 1 januari jl. officieel tot de Rijn-Schelde Groep is toegetreden, zijn de (negatieve) resultaten van deze nieuwe partner niet in het zojuist uitgekomen jaarverslag verwerkt.
Voorin het jaarverslag staat een overzicht van een aantal belangrijke cijfers over 1968 en de twee voorgaande jaren, die wij hieronder letterlijk overnemen.

	1968	1967	1966
Aandelenkapitaal	ƒ 40.667.400	ƒ 40.667.400	ƒ 37.400.600
Reserves	„ 135.734.767	„ 133.136.791	„ 129.137.482
Eigen vermogen:			
totaal	„ 176.402.167	„ 173.804.191	„ 166.538.082
in procenten van het aandelenkapitaal	434	428	445
Dividend in procenten	13	13	13
Cash flow:			
totaal	„ 30.656.949	„ 29.617.819	„ 28.072.600
in procenten van het aandelenkapitaal	75	73	75
verhouding koers per ultimo/cash flow	1,8	2,8	2,2
Afschrijvingen	„ 22.610.161	„ 22.223.344	„ 21.687.781
Reserveringen	„ 2.597.976	„ 1.941.605	„ 1.360.717
Nettowinst:			
totaal	„ 8.046.788	„ 7.394.475	„ 6.384.819
in procenten van het aandelenkapitaal	19,8	18,2	17,1
verhouding koers per ultimo/nettowinst	7,0	11,3	9,8
Investeringen:			
gereedgekomen	„ 12.804.000	„ 24.790.000	„ 16.860.000
in bestelling	„ 51.238.000	„ 8.191.000	„ 10.872.000
Orderportefeuille einde jaar *	„ 531.000.000	„ 548.000.000	„ 515.000.000
Gefactureerde omzet **	„ 406.000.000	—	—
Lonen, salarissen en overige personeelskosten	„ 159.000.000	„ 145.000.000	„ 110.000.000
Aantal werknemers einde jaar	10.840	10.722	8.710

* afgezien van reparatieopdrachten
** driejaarlijks voortschrijdend gemiddelde (inclusief „Breda", „Scheldebouw" en „Pannevis")

EEN KORTE TOELICHTING TER VERDUIDELIJKING VAN ENKELE GEGEVENS:

„Eigen vermogen" is: aandelenkapitaal plus reserves. Dit vermogen is voor het overgrote deel vastgelegd in duurzame produktiemiddelen, dus terreinen, gebouwen, dokken, machines enz.
„Cash flow" is: brutowinst na aftrek van belastingen. Wanneer uit de cash flow de noodzakelijke afschrijvingen zijn gepleegd blijft de nettowinst over.

Groei: „Breda" vierde partner

In 1968 heeft de Rijn-Schelde Groep zich sterk uitgebreid. Enerzijds gebeurde dit door middel van oprichting van nieuwe vennootschappen, anderzijds door het opnemen van bestaande bedrijven in de Groep. Opgericht werd het ingenieursbureau Delta Engineering N.V. te Rotterdam. Dit bureau is thans o.a. belast met de uitwerking van het ontwerp en de coördinatie van de bouw van de technische installatie voor het vuilverbrandingsprojekt Botlek.
In samenwerking met enkele vooraanstaande bedrijven en banken kwam de Rijn-Schelde Groep tot de oprichting van Industrial Turnkey International N.V. te 's-Gravenhage. Deze onderneming tracht zowel in Nederland als daarbuiten volledige projekten (bijvoorbeeld complete centrales of fabrieken) in opdracht te krijgen, deze projekten te financieren en eventueel met behulp van „buitenstaanders" na verloop van tijd kant en klaar op te leveren. Verder werd de Rijn-Schelde Groep in het verslagjaar uitgebreid met de N.V. Machinefabriek „Breda" voorheen Backer en Rueb.

Machinefabriek „Breda" vanuit de lucht gezien.

Ook op elektrotechnisch gebied stond de ontwikkeling niet stil. Tussen de elektrotechnische afdeling Electron (behorende bij de Machinefabriek „Breda") en de N.V. Electro Technische Industrie Van der Veer te Amsterdam kwam een samenwerking tot stand, die voor de Rijn-Schelde Groep goede perspectieven biedt. De activiteiten van Van der Veer liggen voornamelijk op het gebied van ontwerp en montage van elektrische installaties en utiliteitsbouw, terwijl verder een gespecialiseerde tak in geheel Europa de aanleg en het onderhoud van elektrische installaties op tentoonstellingen verzorgt.

Kredietgarantie

Twee uiterst belangrijke kwesties op maritiem gebied vroegen in het verslagjaar de aandacht. Allereerst speelde de zaak van de kredietgarantie van de regering voor de bouw van een mammoetdok. Deze kredietgarantie werd door de Minister van Economische Zaken tenslotte toegekend aan Verolme Verenigde Scheepswerven N.V. De minister koppelde aan deze toekenning echter de voorwaarde, dat beide partijen (Verolme en Rijn-Schelde) een regeling zouden treffen voor het gezamenlijk gebruik inclusief het beheer van het reparatiegedeelte van dit mammoetdok. De totstandkoming van een dergelijke voor beide partijen aanvaardbare regeling is een ingewikkelde zaak, waarover thans een drietal door de President van de Rechtbank te Rotterdam aangewezen adviseurs zich beraden. In afwachting van het bindend advies dat deze deskundigen zullen uitbrengen, wordt in het jaarverslag niet verder op deze kwestie ingegaan.

Wilton-Fijenoord-Bronswerk N.V.

Een ander punt, dat in het verslagjaar nogal wat beroering heeft gewekt, vormde de toevoeging van Wilton-Fijenoord-Bronswerk N.V. deels aan de VMF en deels aan de Rijn-Schelde Groep. In het jaarverslag wordt hierop uitgebreid teruggekomen. Begin juli 1968 bereikte de Rijn-Schelde Groep met Wilton-Fijenoord-Bronswerk N.V. overeenstemming ten aanzien van een nauwe samenwerking op maritiem gebied (scheepsbouw en scheepsreparatie). Kort daarop (nog geen twee weken

Wilton-Fijenoord bezit o.a. een gegraven dok, dat geschikt is voor tankers tot 160.000 dwt.

later) werd echter bekend, dat Wilton-Fijenoord-Bronswerk N.V. tevens van plan was een fusie aan te gaan met de VMF. Rijn-Schelde — menende dat deze fusie afbreuk zou doen aan de juist overeengekomen maritieme samenwerking — deed daarop na rijp beraad een rechtstreeks bod op de aandelen van Wilton-Fijenoord-Bronswerk N.V. De VMF reageerde door een bod uit te brengen, dat vrijwel overeenkwam met de aanbieding van Rijn-Schelde. Overleg tussen Rijn-Schelde, VMF en WFB leidde tenslotte tot overeenstemming : het „zeebeen" van WFB ging naar Rijn-Schelde, terwijl het „landbeen" aan het VMF-concern werd toegevoegd.

Belangrijke versterking

De komst van de Dok- en Werf-Maatschappij Wilton-Fijenoord N.V. betekent voor de Rijn-Schelde Groep een belangrijke versterking op het gebied van de scheepsreparatie, zo meldt het jaarverslag. Meer dan driekwart van de reparaties aan schepen boven 12.000 ton draagvermogen in het Rotterdamse havengebied wordt thans door werven van de Rijn-Schelde Groep verricht. Internationaal gezien neemt de Rijn-Schelde Groep in de westerse wereld 8 % van alle scheepsraparaties voor haar rekening.

Bedrijfsactiviteiten

Scheepsreparatie: plannen Maasvlakte

Het jaarverslag gaat voorts even in op de plannen van Rijn-Schelde, om op de Maasvlakte een reparatiewerf te stichten, zodra dit economisch verantwoord is. De ontwikkeling in de wereldscheepsbouw wijst erop, zo lezen wij in het jaarverslag, dat het vervoer van ruwe olie en dat van goederen in bulk in de toekomst steeds meer zal geschieden met schepen van meer dan 150.000 brt.
De toegang tot de Nieuwe Waterweg en de havens in Europoort zullen binnenkort geschikt zijn om dergelijke mammoetschepen te ontvangen. Bovendien wordt voorspeld, dat het vervoer door de snelle industriële ontwikkeling in het Deltagebied in de komende jaren sterk zal toenemen. Vanzelfsprekend moeten die mammoetschepen in dit gebied ook gerepareerd kunnen worden. Gezien ons aandeel in de reparatiemarkt, aldus het jaarverslag, is het voor de Rijn-Schelde Groep van groot belang deze ontwikkeling op de voet volgen. Een eerste stap hiertoe zal zijn om op de Maasvlakte — de plaats daarvoor is al gereserveerd — een modern tankercleaningbedrijf te vestigen, waar in de toekomst de grootste schepen behandeld zullen kunnen worden.

Scheepsbouw: te weinig steun

In 1968, aldus het jaarverslag, werd in de gehele wereld meer scheepstonnage besteld dan ooit te voren. Niettemin kon de Rijn-Schelde Groep tegen enigszins verantwoorde prijzen slechts enkele schepen in opdracht krijgen. In het jaarverslag wordt betreurd, dat de regering de scheepsbouw nog te weinig steunt. Dit in tegenstelling tot andere landen.

Activiteiten zeer gespreid

Uit de opsomming van de bedrijfsactiviteiten in het jaarverslag blijkt nog eens overduidelijk dat de Rijn-Schelde Groep ook op andere gebieden dan de scheepsbouw en scheepsreparatie bijzonder actief is. Sectoren als de elektrotechniek, energievoorziening, kernenergie, meet- en regeltechniek, procesindustrie en de bouwnijverheid worden door de partners van de Groep bestreken.
Gedurende 1968 hebben de activiteiten van de Rijn-Schelde Groep zich op het gebied van de elektrotechniek sterk ontwikkeld. Ten aanzien van de energievoorziening wordt in het jaarverslag opgemerkt, dat het elektriciteitsverbruik in ons land een enorme groei doormaakt. Hierdoor zijn uitbreidingen van bestaande centrales en de bouw van nieuwe centrales een actuele zaak. Voor 1969 verwacht de Rijn-Schelde Groep belangrijke opdrachten voor stoomketels en stoomturbines met de daarbij behorende voorzieningen.

Kernenergie: nieuwe fabriek op RDM

De kernenergie vormt een hoofdstuk apart. Het jaarverslag meldt dat de Rijn-Schelde Groep met steeds meer succes orders ontvangt voor belangrijke onderdelen voor kernenergiecentrales. De meeste opdrachten komen uit het buitenland, waarbij vooral de U.S.A. eruit springt. Dit succes en de hooggespannen toekomstverwachtingen leidden tot het besluit om op de RDM een fabriek voor zeer grote en zware reactorvaten te gaan bouwen. Een snelle groei van de omzet zal hierdoor mogelijk worden.
In Neratoom-verband — aldus het jaarverslag — is men er in geslaagd om onderdelen voor een natriumgekoelde snelle kweekreactor te ontwikkelen. De Nederlandse regering heeft aan dit projekt een belangrijke subsidie verleend.

Zeeuwse kerncentrale: unieke kans verloren

Met teleurstelling wordt in het jaarverslag melding gemaakt van het besluit van de Provinciale Zeeuwse Elektriciteits-Maatschappij om de opdracht voor de kerncentrale bij Vlissingen (de tweede kern-

centrale van Nederland) aan een buitenlandse onderneming te geven, terwijl Neratoom in samenwerking met het Amerikaanse concern Westinghouse eveneens een aanbieding voor deze centrale had gedaan. De raad van bestuur van Rijn-Schelde stelt vast, dat door deze handelwijze een unieke kans voor het opdoen van meer ervaring bij het bouwen van dergelijke centrales voor Nederland verloren is gegaan.

Bevredigende ontwikkelingen

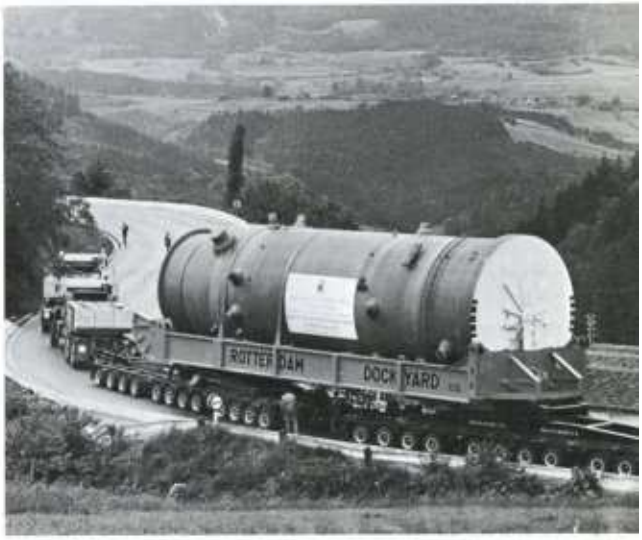
In de sector van de meet- en regeltechniek wordt in Rijn-Schelde verband aan een gestadige uitbreiding van de activiteiten gewerkt. De snelgroeiende chemische en petrochemische industrie biedt, aldus het jaarverslag, voor de Groep goede afzetmogelijkheden. Het Rijn-Schelde produktieprogramma op dit terrein omvat vrijwel alle hoogwaardige machines en apparaten.
De Rijn-Schelde Groep beweegt zich tevens op het gebied van de bouwnijverheid. Als toeleverancier dan wel te verstaan. Naast aluminium en houten gevels, ramen en zonweringen levert de Groep thans praktisch alle technische installaties, zoals airconditioning, centrale verwarmingsketels, liften, roltrappen etc. Volgens het jaarverslag ontwikkelt de omzet van de Groep zich op dit terrein alleszins bevredigend.

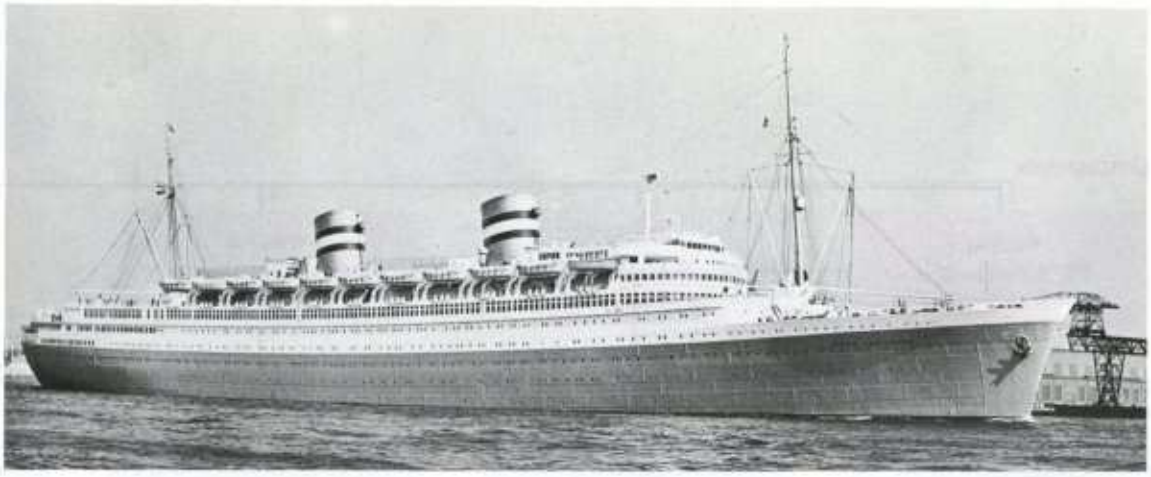
Produktie: 932 schepen gerepareerd

In het verslagjaar werden door de werkmaatschappijen binnen de Rijn-Schelde Groep bijzonder veel opdrachten uitgevoerd. Alvorens op dit punt nader in te gaan, merkt de raad van bestuur van Rijn-Schelde op, dat de bezetting van de bedrijfsafdelingen in 1968 bevredigend was.
De reparatieafdelingen in Rotterdam, Schiedam en Vlissingen hadden in het verslagjaar veel werk. In totaal werden 932 schepen gerepareerd, waarvan gedokt 477 schepen met 4.622.708 bruto register ton gedurende 3.568 dokdagen.
De RDM boekte in 1968 enkele bijzonder omvangrijke en interessante reparatiekarweien. Wij noemen Hr. Ms. Kruiser „De Zeven Provinciën" en onderzeeboten van de Koninklijke Marine, alsmede de passagiersschepen Nieuw Amsterdam en Rotterdam van de Holland-Amerika Lijn. Ook werden in 1968 door de RDM bijzondere vaartuigen en booreilanden (denk maar aan de Sea Quest) grondig onder handen genomen.
Op het gebied van de nieuwbouw voltooide de RDM in het verslagjaar het zelfheffend booreiland Sedneth II (gebouwd in samenwerking met IHC Holland in opdracht van de Nederlandse Zeeboormaatschappij N.V.) en een stalen ponton voor een 400-tons drijvende bok, in opdracht van N.V.

1

2





3

4

5

1 Het reactorvat voor Dodewaard in de takels op de bouwplaats.

2 Het Spaanse vat beklom stapvoets de Alto Barazar pas.

3 Het passagierschip Nieuw Amsterdam (dat onlangs 31 jaar is geworden) onderging in 1968 op de RDM een verbouwing.

4 Ook het vlaggeschip van de HAL was in het verslagjaar lange tijd onze gast.

5 De afdeling reparatie gaf in 1968 het kolossale booreiland Sea Quest eveneens een „grondige beurt".

Raad v
RIJN-
Machine
Scheeps

WERKMAATSCHAPPIJEN

Directie
De Rotterdamsche
Droogdok Mij. N.V.

Directie
N.V. Koninklijke Mij.
„De Schelde"

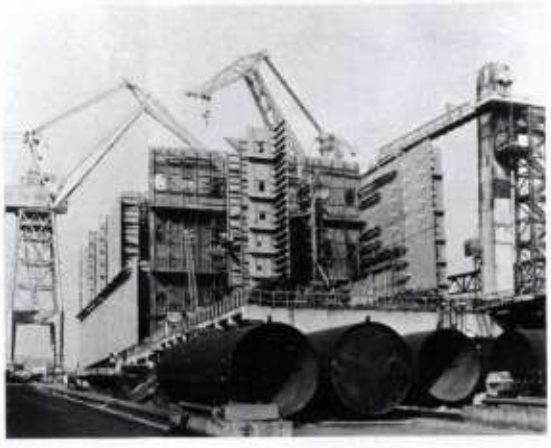
**DOCHTER-
ONDERNEMINGEN**

- Scheepsbouw Mij. Nieuwe Waterweg N.V.
- Bouwmij. Heyplaat N.V.
- Wester Pijpleidingen N.V.
- N.V. Machinefabriek v/h Pannevis & Zn.
- Delta Engineering N.V.
- Schelde Montagebedrijf N.V.
- N.V. Landaal-Schelde
- N.V. Scheldestad
- N.V. Bok Sperwer
- N.V. Scheldebouw
- Machinefabrie P. Smi
- N.V. Sch Machinefabr

DEELNEMINGEN

N.V. Electro Technische Industrie van der Veer, Amsterdam
Machinefabriek Braat N.V. Amsterdam
Ir. J. Pool Meet- en Regeltechniek N.V., Haarlem
N.V. Nederlandsche Vereenigde Scheepsbouw Bureaux, 's-Gravenhage
Lisnave, Estaleiros Navais de Lisboa S.A.R.L., Lissabon
Manotherm N.V., Rotterdam
Curaçaose Dokmaatschappij,
Comprimo N.V., Amsterdam
Industrial Turnkey Internatio
N.V. Scheepsbouwbelangen,

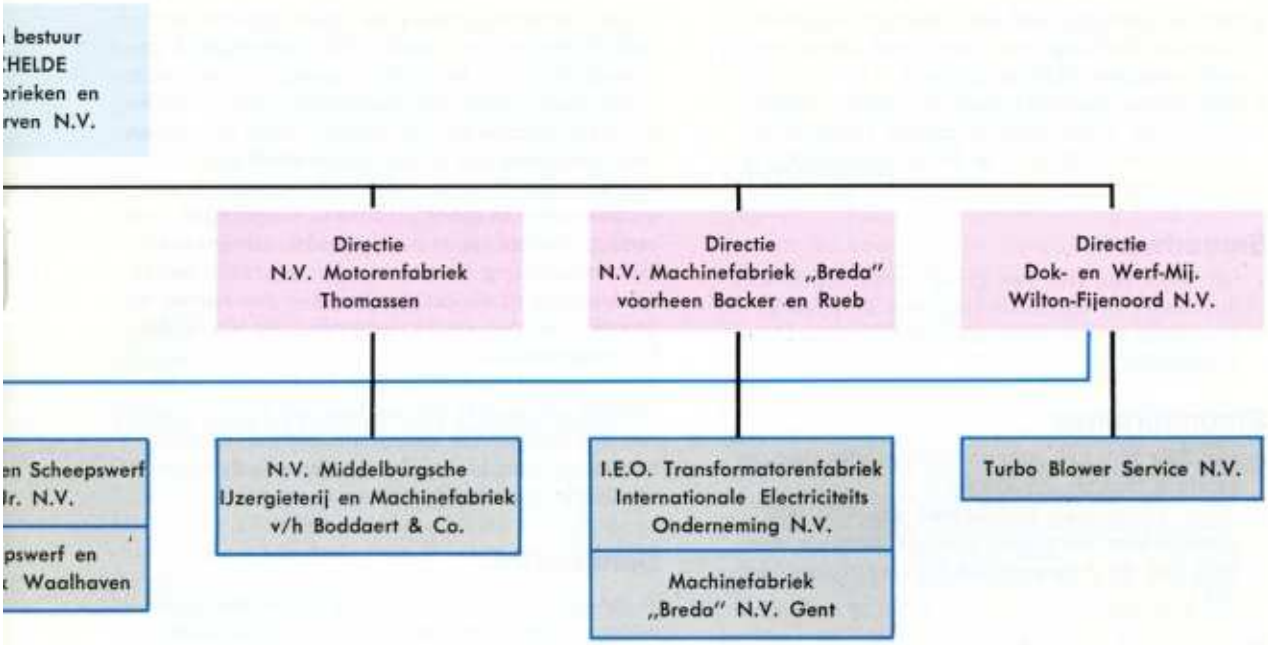
Maatschappij Drijvende Bokken v/h Bonn & Mees te Rotterdam.
De afdeling apparatenbouw van de RDM leverde tijdens het verslagjaar o.a. een 250-tons oxystaal-convertor, twee grote cementovens en een cyclotronmagneet af.
De afdeling kernenergie zag in het verslagjaar het reactorvat voor de centrale te Dodewaard vertrekken, alsmede het bijbehorende binnenwerk. Voorts werd het reactorvat met binnenwerk voor de Nuclenor centrale naar Spanje getransporteerd, terwijl het complete binnenwerk van het reactorvat voor een Amerikaanse centrale te Monticello (Minnesota) in 1968 eveneens de RDM verliet.



Het opslagschip voor ruwe olie, dat wij samen met Wilton bouwen.

Orderportefeuille

De Rijn-Schelde Groep bezat aan het einde van



illemstad

N.V., 's-Gravenhage
-Gravenhage

N.V. Neratoom, 's-Gravenhage
C.A. Servicios Mecánicos „Servimeca", Maracaibo
N.V. Container- en Koeltechniek v/h Kolff & Co., Rotterdam
N.V. Algemene Internationale Gasleidingen Bouw, Breda
Bordema N.V., 's-Gravenhage

1968 een orderportefeuille, die een waarde vertegenwoordigde van 531 miljoen gulden, (uiteraard nog afgezien van de reparatie-opdrachten). Deze orderportefeuille verschaft de hele Rijn-Schelde Groep meer dan een jaar werk. Uit al deze opdrachten vermelden wij hier enkele orders die de RDM in portefeuille heeft.

Scheepsbouw:

- twee onderzeeboten voor de Koninklijke Marine
- een olievoorraadopslagschip (inhoud 500.000 U.S. barrels) voor Mobil Tankers Ltd., Bermuda.
- (Inmiddels zijn de opdrachten voor het Amerikaanse passagiersschip en het zeewaardige hefschip voor Van den Tak hieraan toegevoegd red.).

Apparaten:

- de technische installatie voor het vuilverbrandingsprojekt Botlek (inclusief ontwerp), in samenwerking met HVO-Vlaardingen.

Kernenergie:

- zes complete binnenwerken van reactorvaten voor Amerikaanse kerncentrales.
- het reactorvat voor de 380 MWe kerncentrale bij Mühleberg (Zwitserland) in samenwerking met Gebr. Sulzer te Winterthur.
- twee reactorvaten voor een kerncentrale van tweemaal 1190 MWe in Amerika.
- het samenlassen en bewerken van een reactorvat voor een 300 MWe zwaarwaterreactor in Atucha (Argentinië).

- het vervaardigen van een 200 ton wegende onderste helft van een zeer groot reactorvat voor een Amerikaanse centrale.
- (De nieuwe opdracht voor vier zware reactorvaten van Westinghouse Electric Corporation Atomic Power Division te Pittsburgh (U.S.A.) is hierbij uiteraard nog niet opgenomen, red.).

Smeedwerk:

- het bewerken van een groot aantal lopen voor houwitsers in samenwerking met Bronswerk-Fijenoord N.V. in opdracht van de Koninklijke Landmacht.

Stoomturbines:

- een 320 MW turbogeneratorinstallatie voor de centrale Harculo bij Zwolle.
- (daar is inmiddels bijgekomen een 400 MW stoomturbine installatie voor de zevende eenheid van de Amercentrale bij Geertruidenberg, red.).

Personeel: werving vakmensen groot probleem

Bij de vier werkmaatschappijen (inclusief de bedrijven die voor 100 % eigendom van de werkmaatschappijen zijn) waren aan het einde van 1968 10.840 personen werkzaam. Eind 1967 waren dat er 10.722. Voor het in 1968 aangevangen leerjaar van de bedrijfsscholen binnen de Rijn-Schelde Groep werden 224 nieuwe leerlingen ingeschreven. In het verslagjaar voltooiden 132 leerlingen hun opleiding.

In het jaarverslag wordt de bezetting van de bedrijfsscholen gedurende 1968 bevredigend genoemd. Anders is het echter gesteld met het rechtstreeks aantrekken van geschoolde arbeidskrachten. Ten aanzien van dit laatste is men bovendien voor 1969 ook beslist niet optimistisch gestemd. Vooral in het Westen vormt de huisvesting van werknemers een groot probleem. Volgens het jaarverslag zou het tekort aan arbeidskrachten dichter bij een oplossing kunnen worden gebracht, indien de overheid passende maatregelen zou nemen ten aanzien van het woningenbestand, vooral in het Rijnmondgebied.
In samenwerking met andere bedrijven worden plannen uitgewerkt om werknemers te gaan werven in Nederlandse gebieden met een arbeidsoverschot. (Inmiddels is hiermede in Limburg reeds een begin gemaakt., red).

Dankwoord

In het jaarverslag over 1968 is tevens een dankwoord opgenomen voor alle personeelsleden.

Dit dankwoord nemen wij hieronder letterlijk over:

„Wij willen gaarne een woord van dank richten aan onze personeelsleden voor de toewijding waarmede zij ook in het afgelopen jaar hun taak in het belang van de onderneming hebben verricht. Ook de contacten met de ondernemingsraden en overige commissies zijn in 1968 weer vruchtbaar geweest. Wij zijn de leden van deze raden en commissies zeer erkentelijk voor alles wat zij ten behoeve van een goede gang van zaken hebben gedaan".

Jaarverslag
onderwerp van gesprek in de ondernemingsraad

Onze ondernemingsraad heeft aan het Rijn-Schelde jaarverslag over 1968 vanzelfsprekend de nodige aandacht besteed. Op 20 mei — dus een dag voor de algemene vergadering van aandeelhouders — nam de raad onder voorzitterschap van ir K. van der Pols deze belangrijke publikatie door. Vooraf dient gezegd te worden, dat de wijze waarop de raad over de gang van zaken werd voorgelicht zeer openhartig genoemd kan worden. Na een korte toelichting van de voorzitter op de „cijferkant" van het jaarverslag, kon ieder lid van de raad zijn vragen op de voorzitter afvuren. En dat zijn er heel wat geweest!

Wilton-Fijenoord

Onder de eerste punten die aan de orde kwamen bevond zich de kwestie Wilton-Fijenoord. Ir Van der Pols verklaarde, dat de verdeling van Wilton-Fijenoord-Bronswerk N.V. inmiddels een feit is geworden. Als eindresultaat is uit de bus gekomen, dat het grootste gedeelte van WFB (bijna driekwart) per 1 januari jl. bij de Rijn-Schelde Groep is ondergebracht, terwijl het resterende deel aan

de VMF is toegevoegd. De voorzitter merkte desgevraagd op, dat Wilton beslist geen goed jaar heeft gehad. De werf op Delfshaven bijvoorbeeld leverde jaarlijks een forse verliespost op. De sluiting van dit onderdeel zou volgens de heer Van der Pols eveneens een feit zijn geworden, indien het bedrijf niet aan de Rijn-Schelde Groep zou zijn toegevoegd. Voor verreweg de meeste werknemers van het betrokken bedrijf zijn er op de Schiedamse werf van Wilton arbeidsplaatsen beschikbaar, terwijl op de andere bedrijven van de Rijn-Schelde Groep in het Waterweggebied zoals bekend eveneens een tekort aan arbeidskrachten bestaat.

Gang van zaken in het verslagjaar

Duidelijk liet de voorzitter uitkomen, dat de Rijn-Schelde Groep geen gemakkelijk jaar heeft gehad, maar uiteindelijk toch ongeveer hetzelfde resultaat kon behalen als in '67. Het resultaat van de RDM is daarmee in overeenstemming.
De flinke kostenstijging in de loonsector heeft de Rijn-Schelde Groep gedurende 1968 voor problemen gesteld. Vergeleken met het voorafgaande jaar nam de post lonen en salarissen voor de Groep met 14 miljoen toe tot 159 miljoen gulden, terwijl het aantal werknemers vrijwel gelijk bleef.

Opdrachten

Over de lopende opdrachten van de RDM verklaarde de heer Van der Pols, dat aan sommigen daarvan redelijk en aan anderen weer minder zou worden verdiend. Aller inspanning blijft nodig om het resultaat zo goed mogelijk te laten uitvallen. Dit geldt ook voor het pas geboekte passagiersschip.
De opdracht voor de technische installatie voor de vuilverbranding Botlek is na langdurige voorbereidingen eindelijk definitief geworden. De voorzitter bestempelde deze opdracht als een eerste stap op een nieuw terrein waarop zich dus nog moeilijkheden kunnen voordoen.
De afdeling kernenergie heeft nu haar leerjaren achter de rug, aldus ir Van der Pols, en de vooruitzichten zijn hiervoor gunstig.

Een fraaie luchtopname van een deel van ons uitgestrekte bedrijf.

Nieuwe Waterweg

De heer Den Boestert (en zo later bleek ook de heer Spoor), verklaarde met veel belangstelling naar de post investeringen in het jaarverslag te hebben gekeken. De heer Den Boestert vroeg zich af of er ook plannen bestaan om op de Scheepsbouwmaatschappij Nieuwe Waterweg belangrijke investeringen te doen. De heer Van der Pols merkte op dat de directie zich er wel degelijk van bewust is, dat bepaalde werkplaatsen op de Nieuwe Waterweg aan vernieuwing toe zijn. Maar, zo voegde hij daaraan toe, zou u het verantwoord vinden om bij de investeringsplannen nu geen rekening te houden met het feit, dat op een steenworp afstand, een modern bedrijf als Wilton-Fijenoord ligt, waar werkplaatsen van verschillende aard ruimschoots aanwezig zijn?

De heer Den Boestert haakte hier nog even op in met te zeggen, dat er op de Nieuwe Waterweg een zekere angst bestaat dat het bedrijf t.z.t. geheel in Wilton-Fijenoord zal opgaan. Hierop verklaarde de voorzitter, dat de Nieuwe Waterweg voor de reparatiesector van de Rijn-Schelde Groep zeer zeker een belangrijk onderdeel vormt, maar dat het in de toekomst wel mogelijk is dat het bedrijf op een wat andere wijze georganiseerd wordt. Kleine gemeenschappen binnen de Groep zullen ook de bereidheid moeten tonen om in het belang van een maximaal economische produktie tot nauwer samenwerking binnen het concernverband te komen.

Regeringssteun

Vervolgens vroeg de heer Daane het woord en hij las gedeelten voor uit een artikel in de NRC, waarin de Nederlandse industrie werd vergeleken met die in het buitenland en waarin bovendien zeer onvriendelijke dingen werden gezegd over o.a. de Rijn-Schelde Groep. Volgens de schrijver van het artikel zou deze Groep eens moeten leren om economisch te werken, daarbij doelend op de vele interessante opdrachten die door te hoge offertes naar het buitenland gaan.
De heer Daane vroeg de voorzitter of dit verhaal juist is, danwel schromelijk overdreven.
De heer Van der Pols merkte op dat het juist is, dat er bijvoorbeeld naar landen als Japan, Duitsland en Italië verhoudingsgewijs meer interessante opdrachten gaan. Op het gebied van de scheepsbouw kent Japan bijvoorbeeld een groot aantal werven, die zich stuk voor stuk toeleggen op de bouw van standaardschepen tegen zeer aantrekkelijke prijzen. Door de vele werven kunnen de reders een keus maken uit vele typen met verschillende variaties. De lonen voor de geschoolde Japanse arbeiders liggen vrijwel gelijk met die in Europa, zij het dan dat de Japanse werktijden veel langer zijn. De lager gekwalificeerden verdienen naar verhouding veel minder. De salarissen voor het middelbaar en hoger technisch personeel liggen in verband met het grote aanbod belangrijk lager dan hier, aldus de voorzitter. Al deze verschillen hebben hun invloed op de huidige gang van zaken. Meer steun van de Nederlandse regering zou de Nederlandse industrie weer in een betere concurrentiepositie ten opzichte van landen als Japan kunnen brengen.
In de EEG wordt thans gewerkt aan een projekt om de Europese scheepsbouwers voor het verkrijgen van orders een subsidie te verlenen tot 10 % van de kostprijs. Ondanks het feit, dat hieraan nog wordt gewerkt, is deze regeling in landen als Italië, Duitsland en Frankrijk reeds van kracht.
In Nederland kunnen de werven slechts profiteren van een rentesubsidie van de overheid, die neerkomt op 4 à 5 % van de kostprijs. Vergeleken met bijvoorbeeld de Duitse werven ligt Nederland bij het doen van offertes dus al zo een 5 % achterop.

Kerncentrale bij Vlissingen

Nog steeds inhakend op de vraag van de heer Daane, stelde de voorzitter de kerncentrale nabij Vlissingen aan de orde. Hij toonde zich zeer teleurgesteld over het missen van deze belangrijke opdracht, waarvoor de Rijn-Schelde Groep in Neratoomverband en in samenwerking met de beste licentiegever ter wereld (Westinghouse) een offerte had gemaakt.
Nu de opdracht aan Siemens is verstrekt zullen wij wel onderdelen voor de tweede Nederlandse kerncentrale in Zeeland gaan maken, maar op deze wijze wordt de Nederlandse industrie in eigen land gedwongen om de rol van toeleverancier te spelen, aldus de voorzitter. Wij missen een unieke kans om bij het ontwerp van een dergelijke centrale betrokken te raken, waardoor onze mogelijkheden om bijvoorbeeld in ontwikkelingslanden aanbiedingen voor komplete kerncentrales te doen sterk worden geremd.
Overigens deelde de voorzitter mede dat ook in andere kringen toch wel enige ongerustheid over deze gang van zaken is geuit. Wij zullen alles op alles zetten om een volgende keer datgene te bereiken wat ditmaal niet mogelijk bleek.
Aan de hand van nog enkele voorbeelden met betrekking tot andere belangrijke overheidsopdrachten die naar het buitenland zijn gegaan toonde de voorzitter ter afronding van zijn betoog aan, dat de werkelijke steun van de Nederlandse overheid voor de landelijke industrie in feite gering kan worden genoemd.

Samenwerking

Op vragen van de heren Terlouw en Doe verklaarde de voorzitter, dat op den duur veel van van de activiteiten binnen Rijn-Schelde te Rotterdam en Schiedam zeer nauw gecoördineerd zullen moeten worden. De bedrijven liggen immers zeer dicht bij elkaar en een groot deel van de werkzaamheden liggen in dezelfde sectoren.

Werving

De heer De Knegt vroeg zich af of de wervingsplannen waarvan in het jaarverslag melding wordt gemaakt, al vastere vormen hebben aangenomen. De heer Bos, hoofd Dienst van Personeelszaken, beantwoordde op verzoek van de voorzitter deze vraag en deelde mede, dat dit inderdaad het geval is. In samenwerking met nagenoeg alle grote en middelgrote werven heeft men in het Limburgse Spaubeek een groot retraitehuis afgehuurd en dit ingericht als opvangcentrum voor afvloeiende mijnwerkers etc. Gedurende drie maanden krijgen belangstellenden ter plaatse een omscholingscursus, waarna men een proeftijd van drie maanden doorbrengt op een werf naar keuze. Na afloop van deze drie maanden beslist men op welk bedrijf men uiteindelijk te werk gesteld wil worden.

De resultaten zijn over het algemeen genomen tot dusver nog niet opzienbarend, aldus de heer Bos, maar hij verklaarde dat er in de nabije toekomst in Limburg flinke afvloeiingen van personeel uit de mijnen wordt verwacht.

Research

Op een vraag van de heer Terlouw verklaarde de voorzitter dat de partners van Rijn-Schelde wel degelijk aan research doen. Hij noemde als voorbeeld de research voor de fabricage van reactorvaten bij de RDM en het waterzuiveringsprojekt van Thomassen en onderzoekingen die „De Schelde" pleegt op het gebied van het automatisch lassen van bijzondere materialen.

Personeelsbeleid

Ten aanzien van het personeelsbeleid van de Groep werd door de voorzitter desgevraagd opgemerkt, dat dit gezien de verspreide ligging der bedrijven, door de raad van bestuur als een zaak van plaatselijke ontwikkeling wordt gezien. Wat de RDM betreft, zal men op de ingeslagen weg — zoals die met de ondernemingsraad is besproken — blijven voortgaan.

Het retraitehuis St. Ignatius in het Limburgse Spaubeek doet — met uitzondering van de rechtervleugel — thans dienst als opvangcentrum voor o.a. afvloeiende mijnwerkers.

Mammoetdok

De heer Barendrecht informeerde nog eens naar het plan voor het mammoetdok op de Maasvlakte.
De heer Van der Pols kon hierover niet veel meer zeggen dan in het jaarverslag over deze kwestie wordt gezegd. Hij noemde de bouw van een grote reparatiewerf met een tankercleaning in dat gebied een zaak van levensbelang voor de reparatiesector van Rijn-Schelde. Zodra er voldoende mammoetschepen in de vaart zullen zijn zal zeker met de bouw van de nieuwe werf een begin worden gemaakt. Een moderne en snelwerkende tankercleaning is een eerste vereiste, omdat de bestaande installaties volgens de voorzitter niet meer aan de huidige eisen voldoen.
Aan het einde van de vergadering dankte de voorzitter de aanwezigen voor de vele interessante en vooral ook scherpzinnige vragen over het jaarverslag.
Tot slot informeerde hij de vergadering reeds over de op komst zijnde mutaties in de directie van ons bedrijf. Daarover kunt u elders in dit blad nadere gegevens vinden.

GESLAAGDE OUDERMIDDAG

Dit zijn beelden van de op zaterdag 3 mei gehouden oudermiddag, georganiseerd door onze afdeling bedrijfsopleiding en onderwijs. Circa 150 ouders van leerlingen die voor het Bemetel respectievelijk het V.E.V.-examen stonden, waren hierbij aanwezig. Het programma bestond uit toespraken van de heren J. Hoogenstrijd en A. van der Steen, een kennismaking met de leraren en leermeesters en een rondgang door de ruimten waar de praktische opleiding van de leerlingen plaatsvindt.

Dekconstructies via „Glijbaan" uit scheepsbouwwerkplaats

Met behulp van een 300 meter lange houten glijbaan en een lier zijn in de periode van 5 t/m 7 mei de twee boven elkaar gelegen dekken voor een booreiland van Shell U.K. in drie secties uit de scheepsbouwwerkplaats naar de waterkant getransporteerd. Precies op tijd lagen de in vrolijke kleuren geschilderde dekconstructies op 8 mei gereed voor verder transport naar zee.
Daarmee is de Engelse opdracht tot een goed einde gebracht. Gedurende de twaalf beschikbare weken daarvoor is er in de werkplaats met man en macht gewerkt om het gigantische karwei – er moest zo'n slordige 1000 ton staal worden verwerkt – binnen de afgesproken tijd gereed te krijgen. Met de toegeleverde dekhuizen, die door onze mensen tussen de dekken zijn gemonteerd, woog het gehele geval ongeveer 1275 ton.
Voor het transport van de drie zware secties uit de scheepsbouwwerkplaats was een bijzonder simpele manier gekozen. Via een lekker vet gehouden glijbaan trok een aan de waterkant opgestelde lier de secties van 270, 305 en 350 ton zonder haperingen uit de grote werkplaats. Eenmaal aan de waterkant gearriveerd, werden twee secties met behulp van bokken op een ponton in de Heysehaven gedeponeerd, waar verschillende onderdelen aan elkaar werden gelast. De transportoperatie verliep geheel volgens plan en vormde een waardige afronding van het staaltje vakmanschap, dat de mensen in de scheepsbouwwerkplaats voor de zoveelste keer weer eens hebben getoond !

Zonder haperingen gleden de zware secties uit de Scheepsbouwwerkplaats naar de waterkant.

Overlijdensfonds bestond 20 jaar

In dit nummer van Nieuws van de RDM wil ik nog even de aandacht vestigen op het feit, dat het Overlijdensfonds RDM/NW op 1 mei precies twintig jaar bestond.
Gedurende deze periode kon dankzij dit fonds ongeveer 950 maal de helpende hand worden geboden in gezinnen van overleden medewerkers en oud-medewerkers van ons bedrijf. In totaal werden in die twintig jaar uitkeringen gedaan tot een bedrag van bijna een miljoen gulden.
Dankzij de verbetering van de sociale wetgeving in ons land verschilt de wijze waarop een uitkering na een overlijden wordt verstrekt thans sterk van die van vroeger. Nu is het mogelijk om nabestaanden het bedrag in contanten ter hand te stellen. Een eensgezind optreden van het gehele personeel van de RDM en NW stelde het bestuur van het Overlijdensfonds in staat om twintig jaar lang haar mooie maar niet altijd even eenvoudige taak te vervullen. Een bijzonder woord van dank past hier aan de medewerkers van de loonafdeling, die al die jaren de omvangrijke administratie van het fonds hebben verzorgd.

P. L. Otting,

Secretaris Overlijdensfonds RDM/NW

RIJN-SCHELDE NIEUWS

MUTATIES IN RAAD VAN BESTUUR

Het college van commissarissen van Rijn-Schelde Machinefabrieken en Scheepswerven N.V. heeft bekend gemaakt dat in overleg met de raad van bestuur de navolgende mutaties in de raad van bestuur van de Rijn-Schelde Groep en in het bestuur van een aantal daartoe behorende werkmaatschappijen zullen plaatsvinden.
Deze mutaties zijn de volgende:
Overeenkomstig zijn reeds lang bestaand voornemen zal de heer J. W. Hupkes op een nader te bepalen, nog in 1969 vallende, datum, zijn functies in de Rijn-Schelde Groep neerleggen. Het is echter duidelijk dat de relatie tussen het concern en de heer Hupkes niet zal worden verbroken.
In samenhang hiermede zal ir J. Bout met ingang van 1 juli 1969 tot direkteur van de N.V. Koninklijke Mij „De Schelde" worden benoemd.
De heer J. W. A. Langenberg zal per 1 juli 1969 als directeur van de N.V. Koninklijke Mij „De Schelde" aftreden.
In het bestuur van „De Schelde" zal vanaf 1 juli 1969 als voorzittend commissaris de heer J. W. A. Langenberg optreden.
Ir J. Bout zal per 1 juli 1969 als directeur van N.V. Machinefabriek „Breda" voorheen Backer & Rueb aftreden.
In het bestuur van „Breda" zal vanaf 1 juli 1969 als voorzittend commissaris de heer J. Bout optreden.
Ir J. J. M. Sluys zal per 1 augustus 1969 als directeur van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. aftreden.
In het bestuur van de RDM zal met ingang van 1 juli 1969 als voorzittend commissaris de heer J. W. A. Langenberg optreden; als directeur van de RDM zal met ingang van 1 augustus 1969 ir L. van der Tas worden benoemd.
Ir J. J. M. Sluys en ir J. E. Woltjer zullen per 1 augustus 1969 aftreden als lid van de raad van bestuur van de Rijn-Schelde Machinefabrieken en Scheepswerven N.V.
De raad van bestuur van Rijn-Schelde zal vanaf 1 augustus 1969 worden gevormd door de heren J. W. Hupkes (tot een nader te bepalen datum in 1969), J. W. A. Langenberg (vanaf deze nader te bepalen datum vice-president), ir K. van der Pols (vanaf deze nader te bepalen datum president), ir. J. C. van Reenen en ir J. Bout.

MACHINEFABRIEK „BREDA" WERKTE MEE AAN KERNENERGIECENTRALE

Ook Machinefabriek „Breda" voorheen Backer en Rueb heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de totstandkoming van de kernenergiecentrale te Dodewaard. Het werk werd uitgevoerd door haar elektro-technische afdeling „Electron".

H.M. de Koningin opende in Dodewaard de kerncentrale.

Het betreft hier de levering en aanleg van de elektronische meet- en regelinstallatie, waarmee de centrale wordt bestuurd.
De centrale werd indertijd in werking gesteld door H.M. de Koningin, die een handle van de door „Electron" vervaardigde besturingsapparatuur omzette.

WILTON-FIJENOORD GAAT ZES SCHEPEN VAN DE VNS MET 20 METER VERLENGEN

Wilton-Fijenoord heeft opdracht van de N.V. Verenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij te Den Haag gekregen om zes zogenaamde S-Kerkschepen te verlengen. Zij zullen ca. 20 meter

langer worden. De constructie zal zodanig worden uitgevoerd, dat zowel conventionele belading als belading met pallets of containers mogelijk is. Het totale werk zal plaatsvinden in de periode december 1969 - mei 1970.
Van der Giessen's Werktuigenfabriek ontving de opdracht van de VNS voor de vervaardiging van zes tweelingkranen, die op de nieuwe secties zullen worden geplaatst.
Met deze beide opdrachten is een totaalbedrag van f 20 miljoen gemoeid.

WILTON-FIJENOORD KREEG OPDRACHT VOOR BOUW LADINGGEDEELTE VRACHTSCHIP

Wilton-Fijenoord kreeg van een buitenlandse opdrachtgever opdracht voor het vervaardigen van het ladinggedeelte van een vrachtschip, welk gedeelte een totale lengte zal krijgen van 66 m, een breedte van 21 m en een holte van 12,25 m. Dit middengedeelte zal in het nieuwbouwdok worden gebouwd. De oplevering zal begin november plaatsvinden. Men is reeds met de produktie in de werkplaatsen begonnen.

KIELLEGGING BIJ WILTON-FIJENOORD

Op de overdekte helling van Wilton-Fijenoord is op 21 april de kiel gelegd voor de chemicaliëntanker „La Quinta" (2300 dwt). Dit schip wordt gebouwd voor Buries Markes Ltd. te Londen en wordt een zusterschip van „La Hacienda", die op 14 april bij WF van stapel liep.

SCHIP OVERGEDRAGEN BIJ „DE SCHELDE"

De „Gantiadi", het negende schip in de serie visfabriekschepen, die „De Schelde" voor Rusland

Weer een visfabriekschip van „De Schelde".

bouwt, is na een uitstekend verlopen proefvaart aan de opdrachtgever overgedragen.
De proefvaart vond plaats bij prachtig weer. Men kreeg geen enkele tegenslag te verduren, terwijl de samenwerking met het Russische toezicht evenmin iets te wensen overliet.

„DE SCHELDE" ONTVING OPDRACHT TOT LEVEREN EN MONTEREN VAN ALUMINIUM RAMEN

De Industriegroep Aluminium Produkten en Produkten voor de Bouwnijverheid van de N.V. Kon. Maatschappij „De Schelde" te Vlissingen, heeft van L. van der Vliet Aanneming Maatschappij N.V. te Amsterdam opdracht ontvangen tot het leveren en monteren van de aluminium ramen met bijbehorende beglazing en zonwering (totale oppervlakte 1066 m²) voor een kantoorgebouw aan de Sloterkade te Amsterdam.

Boele's nieuwe DOK gedokt in „DROOGDOK"

In de periode van 8 tot en met 12 mei kon men op ons bedrijf getuige zijn van een niet alledaagse gebeurtenis. In dok 10 stond gedurende deze vijf

dagen het nieuwe dok van Boele, dat door deze werf zelf — in drie secties — was gebouwd.
Omdat deze secties bij Boele te water aan elkaar waren gekoppeld, kon ter plaatse alleen het bovenwatergedeelte worden afgelast. Om ook het onderwatergedeelte te kunnen aflassen was het dok naar de RDM verhaald. Het laskarwei werd door medewerkers van Boele uitgevoerd.
Het nieuwe (tweede) dok van Boele heeft een lengte over alles van bijna 160 meter, terwijl de grootste breedte en de invaarbreedte 30,6 resp. 23,8 meter bedragen. Het dok heeft een draagvermogen van 9500 ton.

Het „Boele-dok" komt in het „Droogdok-dok".

Mededelingen van WEK

Secretariaat: H. Staas - Elskamp 1 - Rotterdam-23 - Telefoon 17 40 65

Jaarvergadering WEK matig bezocht

Scheidende heer Dinkelaar kondigt nieuwe opzet ziekenwerk aan

Van de ruim 3000 leden die onze personeelsvereniging telt was op 20 mei slechts een bijzonder klein percentage (zo'n dertig personen, inclusief het bestuur) naar de grote jaarvergadering in Maison De Klerk gekomen.

Voorzitter P. Dinkelaar, die evenals de heren M. P. van der Borden en C. van Yperen uit het bestuur zouden treden, hanteerde in deze jaarvergadering voor de laatste maal de voorzittershamer.

De eerste punten van de agenda werden in vlot tempo afgewerkt. Niemand maakte bezwaar tegen de notulen van de vorige jaarvergadering, noch tegen de jaarverslagen van de secretaris en de penningmeester van WEK. Interessant was het te horen, dat gedurende het verslagjaar mede in verband met het zilveren verenigingsjubileum een bedrag van ruim f 86.000,— door de handen van de penningmeester is gegaan.

De kascontrolecommissie, bestaande uit de heren Bijl, Klos en Suykerbuyk, verklaarde bij monde van de heer Bijl, dat de kasbescheiden waren gecontroleerd en in orde bevonden.

MEDEDELINGEN

Vervolgens kwam het agendapunt mededelingen aan de orde. Voorzitter P. Dinkelaar wierp nog even een terugblik op het afgelopen jaar en stelde vast, dat het voor de vereniging een bijzonder goed jaar is geweest. Het aantal evenementen was enorm en hij bracht hulde aan allen, die bij de organisatie van de talrijke festiviteiten betrokken zijn geweest.

Daarna kondigde de voorzitter vrijwel het komplete programma voor het komende verenigingsjaar aan. (Zie de hierbij afgedrukte agenda).

Tevens deelde de voorzitter mede, dat het ziekenwerk in een geheel andere vorm door de vereniging zal worden opgezet. In het verleden zijn verschillende ernstige fouten gemaakt, aldus de heer Dinkelaar, maar het is in een bedrijf van formaat ook een verschrikkelijk moeilijke zaak om het ziekenwerk foutloos te laten functioneren. Hoe het ziekenwerk in de toekomst zal gaan verlopen, kon de heer Dinkelaar nog niet concreet zeggen. De zaak wordt momenteel door het bestuur bestudeerd.

Ondanks alle gebreken, zo merkte de voorzitter op, ben ik toch blij te kunnen stellen, dat het ziekenwerk op ons bedrijf mede dankzij het initiatief van WEK van de grond is gekomen. Overal in de afdelingen worden thans potjes gevormd, waaruit attenties voor zieke collega's worden bekostigd. Nogmaals drong de voorzitter aan om er toch vooral voor te zorgen dat zieke collega's regelmatig bezocht worden.

AGENDA (tot het einde van 1969)

6 september	:	Dansavond in Palace
15 oktober	:	Operette „Die Zirkusprinzessin", Schouwburg Zuid
22 oktober	:	Operette „Die Zirkusprinzessin", Schouwburg Zuid
1 november	:	Bijeenkomst gepensioneerden, Odeon
8 november	:	Bijeenkomst gepensioneerden, Odeon
22 november	:	St. Nicolaasfeest kinderen, Odeon
29 november	:	St. Nicolaasfeest kinderen, Courzand
12 december	:	Toneelavond met bal na, Odeon

BESTUURSWISSELING

Tenslotte deelde de heer Dinkelaar mede, dat het aantal leden van het hoofdbestuur van 11 tot 9 teruggebracht zal worden. Ook hiertegen tekende niemand van de aanwezigen bezwaar aan.
De vaststelling van de contributie voor het komende jaar was snel gebeurd. Op voorstel van het bestuur bleef de contributie van een halve gulden per maand per lid voor het komende jaar gehandhaafd.

Een bijzonder belangrijk punt in de vergadering vormde de verkiezing van enkele nieuwe bestuursleden. De bestuursleden M. P. van der Borden, P. Schot, T. Schilder, H. P. de Jong en C. van Yperen waren aan de beurt om af te treden. Met uitzondering van de heren Van der Borden en Van Yperen die niet herkiesbaar waren, werden alle genoemde heren herkozen.
Ook de heer P. Dinkelaar, hoewel nog niet aan de beurt om af te treden, legde in verband zijn pensionering zijn functie van voorzitter neer; een functie die hij zo'n 23 jaar met veel genoegen en kundigheid heeft vervuld. De scheidende bestuursleden waren gedurende een bijeenkomst in Hotel Atlanta op 25 april reeds gehuldigd, maar dit werd gedurende de jaarvergadering door verschillende personen nog eens dunnetjes over gedaan. De heer Schot, die op voorstel van het bestuur de ambtsperiode van de heer Dinkelaar als voorzitter zal volmaken, speldde de heren Dinkelaar en Van der Borden het gouden verenigingsinsigne op de borst. De heer Dinkelaar werd benoemd tot erevoorzitter, terwijl de scheidende secretaris tot erelid werd benoemd. Ook de heer Van Yperen werd dank gebracht voor zijn grote verdiensten als bestuurslid. Evenals de heer Swinkels was hij reeds in Atlanta benoemd tot lid van verdienste van onze personeelsvereniging.
De aanwezigen gingen ermee accoord dat de heer H. Staas tot secretaris werd benoemd.
Voor de aftredende heer Van Yperen, bestuurslid en contactman voor de Nieuwe Waterweg, werd met algemene stemmen de heer Hoek benoemd.

Op 25 april speldde de heer Schot (rechts op de foto's) de scheidende bestuursleden Dinkelaar, Van der Borden en Van Yperen de verenigingsinsignes op de borst tijdens een bijeenkomst in Atlanta.

DANKWOORDEN

De scheidende bestuursleden werden door verschillende personen toegesproken en bedankt voor het vele werk, dat zij gedurende een groot aantal jaren met veel animo in het belang van de vereniging hebben verricht. Ook sprak de heer Schot nog een kort dankwoord in verband met zijn benoeming. Hij verklaarde terdege te beseffen, dat het voor hem geen eenvoudige taak zal zijn om een voorzitter als de heer Dinkelaar op een passende wijze te vervangen. Gelukkig wist hij zich gesterkt door een uitstekend bestuur, dat hem voor de toekomst alle medewerking en steun heeft toegezegd. De heer Schot verzekerde de aanwezigen nog eens van zijn vaste voornemen om het doel van WEK — het bewerkstelligen van een goede verstandhouding tussen het personeel in de werkplaatsen en op kantoor — te verwezenlijken.
De heer Blanken verraste de scheidende bestuursleden tenslotte met een kadeaubon.
De benoeming van een nieuw lid van de kascontrolecommise in verband met het aftreden van de heer Bijl, was slechts een formaliteit. De heer P. den Houter toonde zich bereid om voor een periode van twee jaar in deze commissie zitting te nemen.

RONDVRAAG

In de rondvraag kwamen eigenlijk geen bijster schokkende onderwerpen aan de orde. In verband met de geringe belangstelling was het klaverjasconcours voor de gepensioneerden afgelast. Diegenen, die zich reeds hadden opgegeven, waren hiervan allen door de secretaris van de klaverjasvereniging schriftelijk op de hoogte gesteld. Toch bleken enkele mensen op de bewuste avond naar de zaal te zijn gekomen. Hoe dit mogelijk is geweest, bleek ook voor de betreffende secretaris een groot raadsel.

Een ander discussiepunt vormde de mislukte aansluitingspoging van de pas opgerichte kegelclub bij WEK.

Het bestuur van de kegelclub zou hebben vernomen, dat de club alleen in WEK kon worden opgenomen, indien twee leden uit het hoofdbestuur in het bestuur van de kegelclub zitting zouden krijgen.

Ter vergadering bleek niemand van het hoofdbestuur van een dergelijke vreemde mededeling op de hoogte zijn. Tenslotte werd afgesproken dat het WEK-bestuur met het bestuur van de kegelclub over deze vreemde gang van zaken contact op zou nemen. Van de zijde van het WEK-bestuur bestaat er — mits alle geldende bepalingen in acht worden genomen — geen enkel bezwaar om de kegelclub binnen de personeelsvereniging te halen.

WEK-bestuur in de bloemetjes tijdens receptie

In de fraaie zaal van de Technische Scheepvaartclub in Restaurant Engels was het op 21 april een drukte van belang. Ca. 150 personen hadden aan de uitnodiging gehoor gegeven en waren naar het Groothandelsgebouw getogen om het bestuur van onze personeelsvereniging van harte geluk te wensen met het zilveren verenigingsjubileum.

De bestuursleden, allen gekleed in een stemmig kostuum, werden letterlijk bedolven onder felicitaties, bloemstukken en andere attenties.

Onder de bezoekers bevonden zich o.a. onze directeur, ir. J. J. M. Sluys en de heren Wilke (oud-redacteur van „De Wekker") en Dedert, de schepper van het WEK-lied.

Het bestuur werd gedurende de receptie driemaal toegesproken en wel door de heer Boukes (secretaris ondernemingsraad), de heer Smit (voorzitter buurtvereniging Heyplaat) en de heer Boer (voorzitter van onze harmonievereniging Dockyard). Bij monde van voorzitter P. Dinkelaar, dankte het bestuur deze sprekers en alle overige aanwezigen voor hun gelukwensen en de vele bloemen en attenties, die het bestuur ter gelegenheid van het zilveren jubileum had mogen ontvangen.

Jubileummars kenmerkte zich door goede organisatie

Goed wandelweer, een prima stemming en een flink aantal wandelgroepen en individuelen hebben de jubileum-wandelmars — georganiseerd door onze Wandelsport Vereniging „Dockyard" — tot een suksesvolle dag gemaakt.

Ruim 650 deelnemers hebben zich over de vier parcoursen van hun beste kant laten zien. Jongeren en ouderen maakten dit sportieve gebeuren tot een manifestatie van deze veel beoefende tak van sport.

Met genoegen zagen wij ze vertrekken van de startplaats aan de Olympiaweg. Dankzij de welwillende medewerking van de Voetbalvereniging D.H.Z., die haar fraaie kantine beschikbaar stelde, was dit een uitstekende startgelegenheid.

De organisatie was in goede handen van het bestuur van onze WSV „Dockyard". De heer G. A. Smit en zijn medewerkers hebben „hun handen vol gehad" om alles goed voor te bereiden. Een compliment en een woord van dank voor het goede resultaat en voor het vele werk dat werd verzet.

Een goed begin is het halve werk. Met die zekerheid werd de Harmonie „Dockyard" gevraagd bij de start aanwezig te zijn om de groepen wandelaars uitgeleide te doen. Het werd zodoende een feestelijk vertrek.

Terecht, het was tenslotte een wandelsportevenement ter gelegenheid van twee jubilerende verenigingen, namelijk WEK en WSV „Dockyard".

Prijzen en klassering

Iedere deelnemer ontving na het volbrengen van de afstanden 10, 15, 25 en 40 kilometer een fraaie medaille. Voor die groepen, die op de jury de beste indruk maakten waren enkele extra prijzen beschikbaar.

Deze prijzen werden als volgt verdeeld :

Prijswinnaars 10 km

1e	prijs	HO-PO (Hoogvliet-Poortugaal	444 pnt
2e	„	Juliana van Stolbergschool	441 pnt
3e	„	Hordijkerveld	431 pnt
4e	„	D.S.O.	430 pnt
5e	„	Gymn. Ver. Dindua	421 pnt

15 km

1e	prijs	D.S.O.	668 pnt
2e	„	Olympia	666 pnt
3e	„	D.V.V.	655 pnt

ere-prijs in lichtstoet

Opnieuw heeft de „praalwagen" van de NW in de Lichtstoet Schiedam de hoogste waardering gekregen: de ere-prijs!
Hoewel het traditionele evenement enigszins teleurstelde — een aantal deelnemers liet dit jaar op het laatste ogenblik verstek gaan en ook de factor licht kwam niet overal even duidelijk tot uiting — is het voor onze Schiedamse medewerkers een eervol resultaat geworden.
Ze hebben er met plezier aan gewerkt, de timmerlieden, schilders en elektriciëns, en met elkaar een fraai rijdend visitekaartje van de NW gebouwd.

De praalwagen van de NW viel bijzonder in de smaak.

Feest na afloop in de NW-kantine.

De bedoeling van de organisatoren van de Lichtstoet is goed begrepen: met verlichting, kleur en bloemen aandacht vestigen op het bedrijf, de vereniging of zaak. Het ontwerp, eenvoudig van opzet zoals bijgaande foto's laten zien, vond allerwege waardering. Een welgemeend compliment aan de bouwers en de ontwerper (de heer Besterveld) is zeker op zijn plaats. Hierbij een extra compliment aan de heren elektriciëns die hun niet eenvoudige taak zo uitstekend hebben volbracht!

DEFILE

Duizenden, waaronder vele NW-ers en RDM-ers, hebben de lange stoet gadegeslagen. Op tal van plaatsen klonk spontaan applaus voor de NW-groep. Het was een een fraai geheel; majorettengroep, drumband en muzikanten van de Harmonievereniging „Dockyard", gevolgd door de 10 meter lange praalwagen.
Voorbeeldig defileerde de groep langs de genodigden op het bordes van het stadhuis, waaronder burgemeester Roelfsema met echtgenote.
Na afloop was er een gezellig samenzijn in de NW-kantine, waar het behalen van de ere-prijs werd gevierd. Op deze bijeenkomst heeft de voorzitter van de V.N.F.G., de heer J. v. d. Griend, de NW gecomplimenteerd met het mooie succes en allen die bij de bouw betrokken waren hulde gebracht. De heren Schop, Steenhorst en Koopman deelden hierin.
De stemming werd nog extra verhoogd door feestmuziek van de harmonie en een optreden van de majorettes.

PRIJSUITREIKING

Op vrijdagavond 30 mei vond in gebouw Arcade te Schiedam de prijsuitreiking plaats. Uit handen van burgemeester H. Roelfsema ontving de heer J. van Ommen zowel de ereprijs als de wisselbeker. De laatste, die voor het derde achtereenvolgende jaar aan de NW werd toegekend, zal nu een definitieve plaats krijgen in de prijzenkast. Proficiat!

Vergoeding studiekosten

Vanaf heden bestaat er gelegenheid tot het opgeven van studiekosten, die u over het cursusjaar 1968-1969 eventueel heeft gemaakt.
Het benodigde opgaveformulier kan worden afgehaald bij de afdeling Bedrijfsopleiding en Onderwijs (Dienst van Personeelszaken).
Wil men voor een dergelijke studiekostenvergoeding in aanmerking komen, dan moet het betreffende formulier — volledig ingevuld en ondertekend door de desbetreffende chef — vóór 15 augustus a.s. bij eerdergenoemde afdeling worden ingeleverd.

drieduizend-zevenhonderd jaar geleden

In 1902 werd in Susa een belangrijke vondst gedaan. Er werden enige grote stukken steen van zwart dioriet gevonden, in totaal ruim twee meter hoog, waarop tekens in spijkerschrift voorkwamen. De geleerde V. Scheil heeft dit schrift ontcijferd. Het bleek, dat op deze stèle, zoals dit soort gedenktekens wordt genoemd, een groot aantal rechtsregels was vermeld, die wij nu kennen als het Wetboek van Koning Hammurabi van Babylon. Hij leefde omstreeks 1700 jaar vóór Christus.
De koning heeft het blijkbaar nuttig gevonden deze wetten in steen te laten vereeuwigen. Hij had gelijk; het is en blijft een interessant wetboek.

SCHEEPSBOUW

Na Noach's ark zijn in Mesopotamië nog vele schepen gebouwd en gerepareerd.
Als wij de scheepsreparatie-voorschriften eens nagaan, dan blijkt, dat wanneer er schade aan het schip ontstond door minder goed werk, de reparateur de plicht had het schip op eigen kosten opnieuw te repareren.
Bij verhuur van een schip werd de schipper aansprakelijk gesteld voor nalatigheid bij de navigatie. Zonder meer was hij gehouden schip en lading te vergoeden als het schip gezonken was. Kreeg hij het schip bij een stranding weer los, dan behoefde hij slechts de helft van de waarde in zilver te betalen.

AVERIJ

Had de kapitein het ongeluk een veerboot te overvaren, dan moest een lijst „voor God" worden opgemaakt van de geleden schade. Mogelijk zal deze clausule zijn invloed hebben gehad op de juiste invulling van de schadelijst. Overigens moest de schade wel betaald worden.
De kapiteins in het Tweestromenland kregen loon in natura en wel zes maten graan per jaar.

Mocht u met vakantie in Parijs zijn, ga dan eens kijken in het Louvre, waar deze wetgeving in steen en vele andere bezienswaardigheden uit het Oude Oosten staan opgesteld.

v. R.

BENOEMINGEN

Met ingang van 1 mei 1969

de heer ir. R. W. van den Berg

benoemd tot adjunct-hoofd Werktuigbouwbedrijven. In deze functie is hij speciaal belast met de leiding van de Apparatenfabriek, gieterij en smederij.

Met ingang van dezelfde datum is

de heer J. Loendersloot

benoemd tot hoofd van de Machinefabriek en werd **de heer L. P. Verburgh**

aangesteld als werkmeester elektrisch lassen afd. Apparatenbouw.

Met ingang van 1 juni 1969 is benoemd tot chef van de Loonadministratie

de heer S. Hooimeyer

Met ingang van dezelfde datum werden aangesteld als werkmeester bankwerken afd. Reparatie RDM **de heer J. P. Hofman**

en als werkmeester bankwerken NW

de heer M. Boudestijn.

DANKBETUIGINGEN

Hartelijk dank voor de prachtige schaal met fruit die ik mocht ontvangen van het bestuur van het jubilerende WEK. Ik hoop nog vele jaren lid te kunnen zijn.

Mede namens mijn vrouw,
M. de Reus

Door deze betuigt ondergetekende, mede namens zijn vrouw, de heren van de afd. Kernenergie, de oud-collega's uit de plaatwerkerij en de bestuursleden van WEK zijn hartelijke dank voor de bloemen en het heerlijke fruit tijdens zijn ziekte in het zuikenhuis en bij zijn thuiskomst ontvangen. Het bezoek werd zeer op prijs gesteld en geeft weer moed voor genezing.

Hartelijk dankend
H. Ouwendijk

Mede namens mijn vrouw hartelijk dank aan bestuur en leden van WEK voor het fruit dat ik tijdens mijn ziekte mocht ontvangen.

J. v. d. Wal

Geachte bestuursleden van WEK, mede namens mijn vrouw hartelijk dank voor de mooie fruitschaal die ik tijdens mijn ziekte mocht ontvangen.

G. v. d. Blink

Mede namens mijn vrouw wil ik bestuur van WEK en collega's hartelijk dankzeggen voor de prachtige taart en cadeaus onder couvert ter gelegenheid van ons 25-jarig huwelijk.

J. van Kooten Niekerk

Bij deze wil ik de lassers van de afdeling nieuwbouw hartelijk danken voor de fruitmand die ik tijdens mijn ziekte mocht ontvangen.

J. Vermoen

Mede namens mijn echtgenote dank ik u hartelijk voor het bezoek en de mooie mand met fruit tijdens mijn verblijf in het ziekenhuis.

C. M. Rijpstra

IN MEMORIAM

Wij geven met leedwezen kennis van het overlijden van onze medewerkers

MIJNDERT DE BRUIN

magazijnbediende, geboren 11 november 1906, wonende Brederodestraat 40b, Rotterdam. Hij overleed op 17 april 1969. Op 15 april 1946 kwam hij in onze dienst.

EELKO HENSENS

werkmeester bankwerkers, geboren 7 september 1905, wonende Julianastraat 40, Rotterdam, overleden op 27 april 1969. Van 20 mei 1926 af was hij - met enkele onderbrekingen - in dienst op onze bedrijven RDM en NW.

DIRK VAN DER STOUW

aanbouwer, geboren 3 december 1904, wonende Oudendijk 97, Strijen, overleden op 18 mei 1969. Op 11 februari 1957 kwam hij in onze dienst.

JAN VAN DEN OUDEN

transporteur, geboren 5 september 1907, wonende Mijdrechtstraat 32, Rotterdam, overleden op 21 mei 1969. Van 30 september 1936 tot 20 september 1939 en van 21 januari 1946 af was hij in onze dienst.

MARCUS MAAS

controleur hak- en laswerk, geboren 19 juli 1911, wonende Katendrechtse Lagedijk 247, Rotterdam, overleden op 26 mei 1969. Op 4 april 1927 kwam hij in onze dienst.

in memoriam oud-werknemers

PIETER VAN STAVEREN

bankwerker, gepensioneerd op 4 april 1953, overleden op 27 april 1969.

ADRIANUS HENDRIKUS VAN VEEN

transporteur, geboren 26 april 1895, wonende Heerjansweg 36, R'dam, overleden op 8 mei 1969.

ANTHONIE VAN OS

ketelmaker, gepensioneerd op 27 juli 1957, overleden op 17 mei 1969.

A. LÜHRMAN

timmerman, geboren 4 april 1904, wonende Wielewaalstraat 1, Rotterdam, gepensioneerd 1 mei 1969, overleden 1 juni 1969.

Op 21 mei 1969 is te Oostvoorne overleden de heer

JOHANNIS GOTTLIEB VEENENBOS

Dr. Veenenbos, die de leeftijd bereikte van 79 jaar, was lange tijd als arts werkzaam op Tuindorp Heyplaat en gedurende de periode 1929-1955 verbonden aan onze afdeling bedrijfsgeneeskundige dienst.

Afscheid

Met ingang van 1 mei 1969 werden gepensioneerd de heren

L. BARENDRECHT
brander,
van 28 juli 1919 tot 6 september 1939 - met enkele onderbrekingen - en van 6 februari 1940 af in onze dienst.

A. W. BOCK
sorteerder,
van 17 juni 1919 tot 15 januari 1920 en van 5 augustus 1946 af in onze dienst.

J. GROENEVELD
schilder,
van 2 februari 1938 tot 24 september 1966 met een onderbreking werkzaam op de RDM en van 26 september 1966 af op de NW.

G. KRAAIJER
dokverver,
van 14 februari 1938 af - met onderbrekingen - in onze dienst.

J. G. A. PERRÉE
handvormer,
van 7 juni 1938 af in onze dienst.

G. SMIT
koperslager,
van 5 februari 1957 af in onze dienst.

D. H. VERKAIK
tuinman Bouwmaatschappij Heyplaat,
van 10 augustus 1953 af in onze dienst.

D. IJSSELSTEYN
klinker/hakker,
van 30 september 1936 af met een onderbreking in onze dienst.

Jubilea

40 JAAR RDM

D. SJOUW
werkmeester branders,
8 mei 1969.

R. F. BOUWMAN
draaier en rondslijper,
25 mei 1969.

H. GOERGEN
plaatwerker,
2 juni 1969.