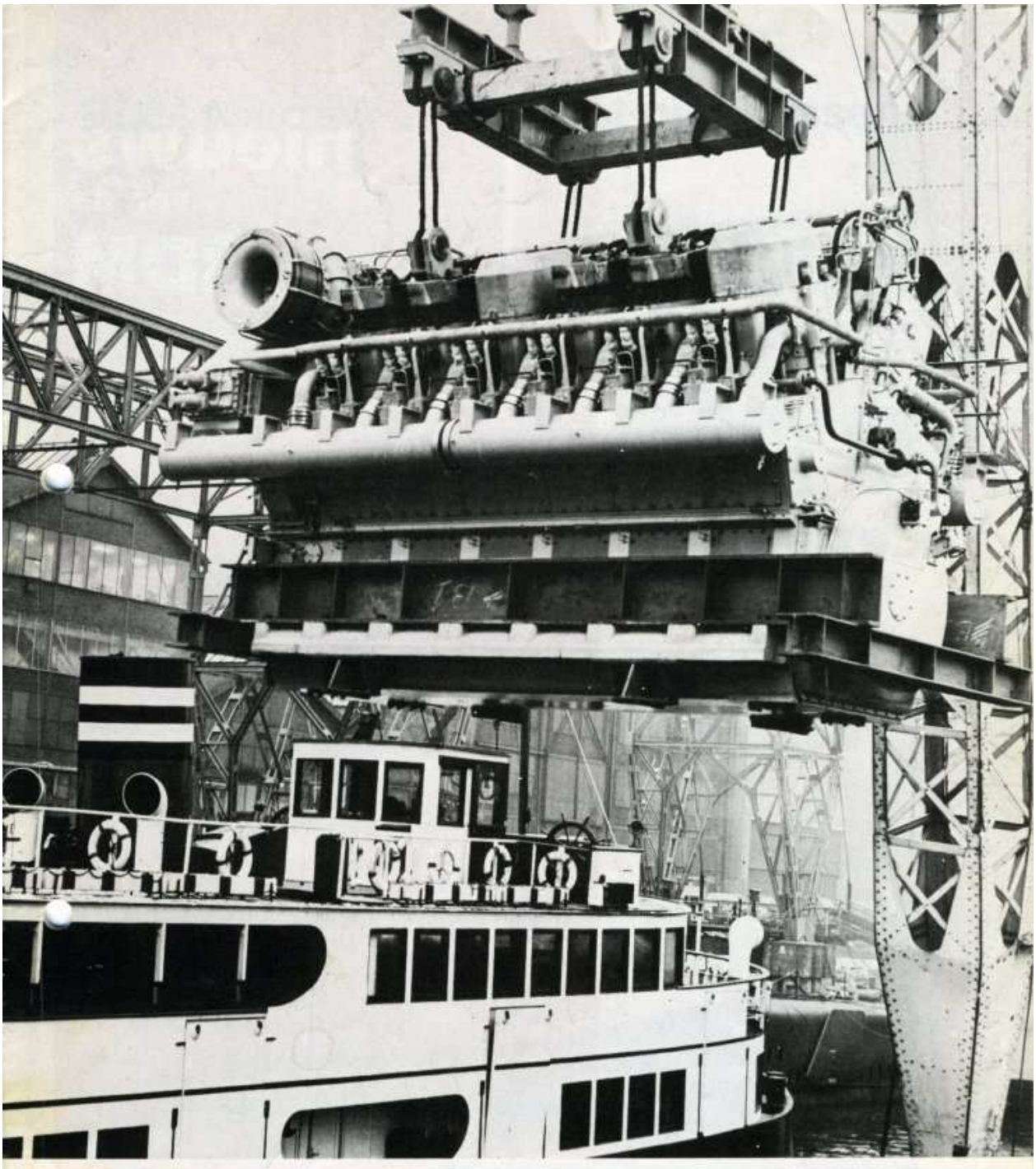
“Nieuws van de RDM”, februari 1970, 7e jaargang, nummer 5.

Ontvangen van Rob Lampen, Rotterdam.



nieuws van de RDM

5/2-70

nieuws van de RDM

januari 1970
7e jaargang - nummer 5
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 Klis en B. Besterveld.
Correspondentie: Postbus 913, Rotterdam - Telefoon (010) 176920, toestel 85

VAN DE REDACTIE

Dit 24 pagina's tellende nummer bevat o.a. berichten en artikelen over de volgende onderwerpen:

- RDM en de ontwikkeling van een scheepsreactor.
- De nieuwe telefooncentrale van ons bedrijf.
- Oude „telefoonglorie".
- Het rapport „Harris".
- Een jaar werkoverleg op de RDM en NW.
- Iets over versnelde opleiding voor kotteraars.
- Rijn-Schelde Nieuws.
- Berichten van WEK.
- De laatste nieuwtjes over de pas opgerichte autohobbyclub.
- Een moeilijk reparatiekarwei voor de NW.

BIJ DE VOORPLAAT

Het lijkt er wel enigszins op, maar toch is deze motor niet voor onze Dockyard VII bestemd. Begin januari arriveerde de eerste van de vier hoofdmotoren voor het ONA-passagiersschip op onze werf. Kort na aankomst werd het gevaarte al op zijn plaats gebracht in de nog bijzonder kale machinekamer van het passagiersschip op helling 7.

RDM wil de (atoom)boot niet missen!

Momenteel zijn RDM-deskundigen van de afdelingen Scheepsbouw en Werktuigbouw in nauwe samenwerking met wetenschappelijke medewerkers van het Reactor Centrum Nederland (RCN) bezig met een voorstudie op het gebied van de nucleaire scheepsvoortstuwing.

De bedoeling van deze voorstudie is om te onderzoeken welke problemen zich bij de inbouw van een atomaire stoomketel in plaats van een met olie gestookte ketel zullen voordoen. Tot de voorstudie is besloten nadat ons bedrijf vorig jaar samen met de Rijn-Schelde partners Wilton-Fijenoord en de Schelde opdracht kreeg voor de bouw van de drie Sea-Land containerschepen, die elk met een vermogen van maar liefst 120.000 pk zullen worden uitgerust. Daarmee werd ruimschoots de vermogensgrens van circa 80.000 pk overschreden, die economen hebben gesteld voor een rendabele nucleaire voortstuwingsinstallatie voor schepen.

Tijdens de voorstudie wordt in de eerste plaats onderzocht of de door economen gestelde grens van 80.000 pk inderdaad juist is. Verder zal veel aandacht worden besteed aan het aspect veiligheid en in combinatie hiermee wordt nagegaan in hoeverre de RDM in staat zal zijn om zelf de onderdelen voor scheepsreactoren te vervaardigen.

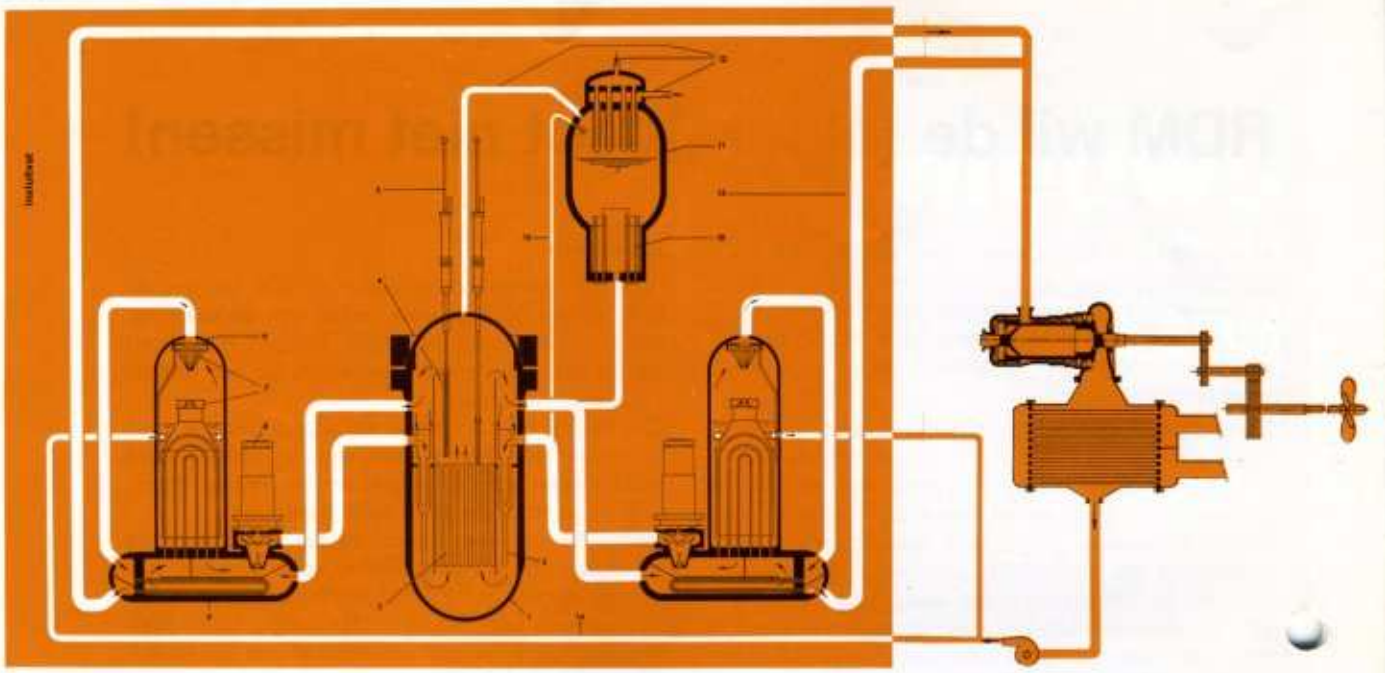
ERVARING

Voor dit gemeenschappelijke projekt kunnen de RDM en het RCN gebruik maken van de ervaring, die zij afzonderlijk verkregen hebben met soortgelijke dan wel andere projekten op het gebied van de kernenergie.
Ons bedrijf behoort tot de weinige ondernemingen in de wereld, die in staat zijn om betrouwbare reactorvaten voor kerncentrales te vervaardigen. In Europa staat de RDM zelfs bovenaan.
Het RCN ontwierp reeds eerder een nucleaire scheepsvoortstuwingsinstallatie voor schepen met een vermogen van 22.000 pk. Dit ontwerp ondervond enkele jaren terug echter weinig belangstelling van de zijde van scheepsbouwers en reders. Daarnaast is het RCN betrokken bij het project „Otto Hahn", het eerste Westduitse atoomschip en ook van deze ervaring mag vrij gebruik worden gemaakt.

MOGELIJKHEDEN

Er zullen ongetwijfeld nog veel onderzoekingen moeten worden verricht alvorens atoomschepen normale verschijningen zullen worden op de wereldzeeën. Tal van problemen komen om de hoek kijken en deze vraagstukken liggen zeker niet alleen op technisch en economisch gebied.

Het Westduitse atoomschip Otto Hahn is een project, waarbij het RCN is betrokken.



Principeschema van het NERO-scheepsreactor-systeem, dat hat RCN destijds ontwierp. Verklaring cijfers: 1. reactordrukvat; 2. ejecteur; 3. splijtstofelement; 4. regelstaaf; 5. regelstaafaandrijvingsmechanisme; 6. stoomgenerator; 7. apparatuur voor stoomdroging; 8. hoofdcirculatiepomp; 9. oververhitter; 10. elektrisch verwarmingselement; 11. drukgenerator; 12. noodkoelsysteem; 13. stoomleiding; 14. voedingwatertoevoer; 15. sproeileiding.

Een uiterst belangrijke rol speelt — u heeft het allemaal wel eens gelezen of gehoord — de veiligheid van kernschepen. Van groot belang is dit punt voor verzekeringsmaatschappijen en havenautoriteiten. Niettemin acht onze directe het niet uitgesloten dat binnen vijf jaar door reders offertes voor bijvoorbeeld een serie snelle nucleaire containerschepen zullen worden aangevraagd.
Mammoettankers zullen in de toekomst wellicht ook met kernvoortstuwingsinstallaties worden uitgerust
Met name de pas ontdekte Alaska olieroute door de ijsvelden zou een drastische opvoering van de benodigde aantallen pk's noodzakelijk maken.

VOORDELEN

Hoewel er aan kernvoortstuwing voor schepen grote problemen kleven, biedt de scheepsreactor anderzijds natuurlijk ook grote voordelen.
Een reactor vervangt de olie gestookte ketels, die stoom opwekken voor de turbines. De brandstof olie wordt vervangen door een splijtstoflading, hetgeen stukken voordeliger is, omdat de hoeveelheid mee te nemen brandstof enige duizenden tonnen gewicht heeft.
Een schip met een vermogen van 22.000 pk, uitgerust met een reactor volgens het eerder in dit artikel genoemde RCN-ontwerp, zou bovendien vier jaar achtereen op één spijtstoflading kunnen varen!
Behalve in Nederland wordt thans in Amerika, Rusland, Japan en West-Duitsland aan ontwerpen voor kernvoortstuwingsinstallaties gewerkt. Dit bewijst, dat men het belang van deze zaak wel degelijk inziet.
Indien wij er in slagen om met een goed en betrouwbaar ontwerp uit de bus te komen, dan zou dat én voor onze sector scheepsbouw én de sector apparatenbouw aantrekkelijke perspectieven bieden. Wij kunnen ons als bedrijf niet permitteren om de (atoom)boot te missen.

Geslaagde RDM-ers

Verschillende RDM-ers hebben met sukses deelgenomen aan de cursus Hydrauliek Pneumatiek-A, die werd gegeven door de Stichting Bijzondere Cursussen te Alblasserdam.

De volgende RDM-ers deden met goed gevolg examen:
De heren H. v. d. Berg, W. Roobol (afd. Nieuwbouw Montage), C. v. d. Berg, B. J. van Noort en C. Wiegman (machinefabriek), W. H. van Dalen, P. de Poorte en P. C. Wolterman (afd. Mechanisch onderhoud).
Interessant is het nog te vermelden dat de heer Van Noort met de cijfers 9½, 9, 8 en nog een 8 als beste uit de bus kwam van alle examenkandidaten.
De heren Van den Berg en Roobol slaagden behalve voor het A-examen ook nog voor het B-examen.

Britten keken ogen uit naar „Taklift 1"

Van de zijde van Van den Tak's Bergingsbedrijf vernamen wij dat de Taklift 1 bij aankomst in Engeland veel opzien heeft gebaard. Na een overtocht van zes dagen arriveerde het hefschip op de negende december in Liverpool, waar het vaartuig een schitterende ligplaats kreeg toegewezen. In de morgenuren van de tiende december begon de bemanning de Taklift 1 direct voor het eerste karwei gereed te maken. Een van de belangrijkste punten hierbij was het overeind zetten van de poten, die tijdens de zeereis gestreken waren geweest.

Op vrijdag 12 december bestond er de mogelijkheid om het hefschip te bezichtigen, waarvan behalve relaties en andere belangstellenden ook veel vertegenwoordigers van pers, radio en televisie gebruik hebben gemaakt. De belangstelling was overweldigend en alle bezoekers, zo vernamen wij, waren vol bewondering.
Inmiddels is de Taklift 1 met het uitvoeren van de eerste opdracht begonnen. Zoals wij reeds eerder vermeldden moet het hefschip drie scheepswrakken, gelegen in de rivier de Mersey, verwijderen. Een van de obstakels ligt in de riviermonding en de twee anderen ter hoogte van Liverpool.
De wrakken vormen een belemmering voor de grote mammoettankers, die binnen afzienbare tijd in de wateren rond Liverpool zullen gaan verschijnen.
Helaas konden wij nog niet de hand leggen op een werkelijke actiefoto van de Taklift 1. Vandaar dat geïnteresseerden het ditmaal nog moeten doen met een opname van het hefschip, gemaakt kort na aankomst aan de Engelse Westkust. Binnen niet al te lange tijd hopen wij echter een actiefoto in dit blad te kunnen publiceren.

De Taklift 1, afgemeerd in de haven van Liverpool.

„Met de RDM goedemorgen"

Het nieuwe domein van onze telefonistes verschilt wel in veel opzichten van hun oude vertrouwde „hokkie".

„Met wie wilt u spreken — hier is Parijs voor u mijnheer — goedemorgen met de RDM — het toestel is in gesprek, kunt u even wachten". Dit zijn zo een paar zinnetjes, die dagelijks honderden malen door onze telefonistes Wil, Marijke, Riet en Sandra worden uitgesproken. Het kan misschien aan ons liggen, maar wij verbeelden ons dat deze „verbindende tekstjes" sinds de negende januari van het nieuwe jaar nog net even een tikje opgewekter worden uitgesproken dan voorheen. Maar nogmaals, wij kunnen het natuurlijk best mis hebben . . .

Een feit is echter, dat onze telefonistes sinds die negende januari hun intrek hebben genomen in het nieuwe hoofdkantoor en zetelen achter de overzichtelijke bedieningspanelen van onze fonkelnieuwe telefooncentrale. Reden genoeg dus om wat extra opgewekt te zijn . . . !

De nieuwe centrale was hard nodig, want het oude exemplaar begon steeds meer kuren te vertonen, hetgeen veel mensen binnen en buiten het bedrijf — en niet in het minst onze telefonistes — grijze haren bezorgde.

GROTERE CAPACITEIT

De capaciteit van de oude centrale zinkt in het niet, als gekeken wordt naar de mogelijkheden van de nieuwe installatie. Evenals bij de oude centrale beschikt de RDM nu nog over 30 netlijnen, maar dit aantal zal binnenkort al met tien lijnen worden uitgebreid. Nu staan er zo'n kleine vierhonderd bijtoestellen op het bedrijf opgesteld en ook dit aantal zal binnen afzienbare tijd nog flink toenemen. Deze uitbreidingen scheppen voor de nieuwe installatie geen enkel probleem, want in principe kan de capaciteit van de centrale onbeperkt worden opgevoerd.

De installatie van deze nieuwe centrale was een ingewikkelde zaak, die uiteraard veel werk met zich meebracht met name voor onze afdeling Bedrijfsinstallaties. Speciaal willen wij hier noemen de heer Van Hengel, die als contactpersoon optrad tussen de PTT en de RDM.

Een laatste kijkje in het vroegere home van de RDM-telefonistes.

Afgezien van het installeren van de kostbare apparatuur in het hoofdkantoor moest op het bedrijf ook veel graafwerk worden verricht. In totaal werd er zo'n vijf kilometer nieuwe grondkabel gelegd plus nog eens een zeven kilometer binnenkabel.

Tegelijk met de nieuwe kabels werd een buizenstelsel met een lengte van ettelijke honderden meters ondergronds aangelegd. Door middel van deze buizen zijn het dokkantoor, het oude en het nieuwe kantoor met elkaar verbonden en kunnen post, telexen etc. over en weer naar elkaar worden „toegeschoten".

DOORKIESSYSTEEM

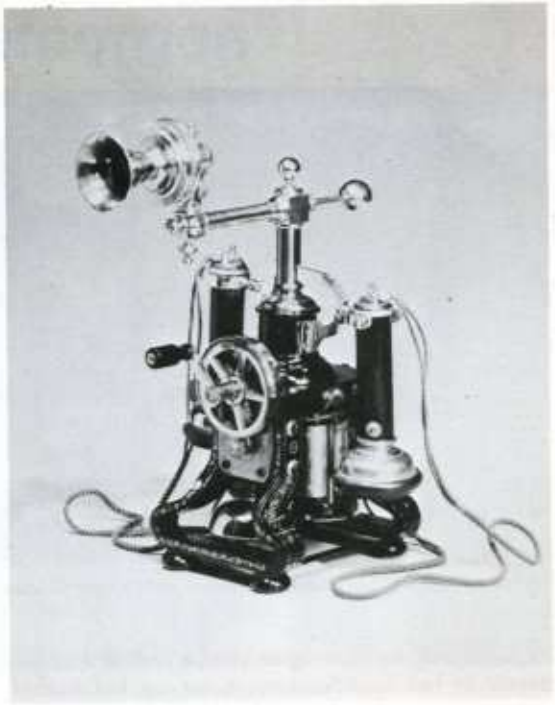
Van de buizenpost weer terug naar de telefooncentrale. Op het ogenblik is het nog zo, dat alle binnenkomende gesprekken via de telefonistes lopen. Aan het einde van dit jaar zal dat echter niet meer noodzakelijk zijn, omdat dan het zogenaamde doorkiessysteem wordt ingevoerd. Dat houdt in, dat iemand van buiten het bedrijf direct een bepaalde persoon zonder tussenkomst van de telefoniste telefonisch kan bereiken. Men gaat dan alleen de eerste twee nummers draaien van het telefoonnummer van de RDM, direct gevolgd door het (stads)toestelnummer van de RDM-er in kwestie. Vandaar dat alle stadsnummers nu uit vier cijfers bestaan. Mocht dit toestel in gesprek zijn of niet worden opgenomen, dan valt het gesprek automatisch terug op een telefoniste. Er zijn nog maar weinig bedrijven in Nederland, die over dit moderne systeem beschikken. Zodra het doorkiessysteem wordt ingevoerd krijgt de RDM ook een nieuw telefoonnummer, dat naar alle waarschijnlijkheid 879111 zal luiden.

PRETTIG

Nu de nieuwe centrale „draait" is het telefoneren een heel stuk prettiger geworden. Zonder angst in het hart kunnen gesprekken van buiten intern worden doorverbonden, terwijl wachttijden tot een minimum worden beperkt.
De overzichtelijke panelen bieden de telefonistes een uitstekende controlemogelijkheid op de gang van zaken. Verbinden zij door, dan zien zij op het paneel ogenblikkelijk of het goede toestel is gekozen. Komt een gesprek binnen, dan verraadt een cijfertje op het paneel het nummer van de betreffende netlijn.
Telefoongerinkel behoort voor de telefonistes tot het verleden. Flikkerende lampjes hebben te taak van de bellen overgenomen. En dat werk natuurlijk wel zo rustig!
Kortom, de komst van de nieuwe centrale betekent een geweldige verbetering. Zeker ook, wat betreft „ons gezicht naar buiten". Een groot bedrijf als het onze moet onder alle omstandigheden snel telefonisch bereikbaar zijn. Nu gaat het al geweldig en dan te weten dat het binnen een jaar dankzij het doorkiessysteem nog aanmerkelijk sneller zal gaan!

Oude glorie

De ingebruikstelling van de nieuwe telefooncentrale viel vrijwel samen met een belangrijke mijlpaal van de PTT, namelijk de aansluiting van de 2.000.000ste telefoonabonnee in ons land.
In verband hiermee zijn we nog even in de geschiedenis van de telefoon gedoken. Nog steeds is niet helemaal duidelijk wie nu eigenlijk de uitvinder van dit stukje techniek is geweest. In het algemeen geven Nederlanders de eer aan Graham Bell en David E. Hughes, maar de Duitsers beweren bij hoog en bij laag dat het hun landgenoot Johann Philipp Reis was. Hij construeerde in 1863 een toestel weermee geluid kon worden overgebracht.
Niettemin vroeg Bell op 14 februari 1876 te Boston octrooi aan, twee uur later gevolgd door de uitvinder Gray te Chicago.
Bell, die zijn octrooiaanvraag in eerste instantie gehonoreerd zag, raakte echter verwikkeld in talrijke processen en 12 jaar later werd zijn octrooi nietig verklaard.
Hughes paste later voor het eerst de koolmicrofoon toe en omdat zijn uitvinding in de praktijk uitstekend voldeed gaat hij voor velen wel als dé uitvinder door.
Heeft u belangstelling voor de telefoon en de daaraan verbonden geschiedenis, dan moet u beslist eens een kijkje gaan nemen in het Postmuseum in Den Haag. Daar staan werkelijk hele mooie dingen zoals bijvoorbeeld oude telefoontoestellen.



Belangrijke mutaties

Ir. M. C. van Veen

Ir. H. W. Stapel

De heer W. Bos

Op 24 december is bekend geworden dat ir. M. C. van Veen en ir. H. W. Stapel met ingang van 1 januari 1970 als directeur respectievelijk bedrijfsdirecteur van de RDM zijn benoemd. Met ingang van dezelfde datum is de heer W. Bos benoemd tot onderdirecteur van ons bedrijf. De heer Bos is door de Raad van Bestuur van Rijn-Schelde tevens belast met een coördinerende taak voor personeelszaken in het concern.

Ir. M. C. van Veen werd in 1935 te Utrecht geboren. Hij voltooide zijn HBS-opleiding in Amsterdam en bezocht daarna de Technische Hoogeschool te Delft, waar hij het diploma werktuigbouwkundig ingenieur met specialisatie „chemische werktuigen" en „constructie van kernreactoren" verwierf in 1959. In datzelfde jaar trad ir. Van Veen als assistent-bedrijfsleider in de afdeling montage in dienst van de RDM. Hij had een belangrijk aandeel in de opbouw van onze afdeling Kernenergie, waarvan hem de leiding werd toevertrouwd.
Sedert 1 augustus 1968 was de heer Van Veen onderdirecteur.

De nu tot bedrijfsdirecteur benoemde ir. Stapel werd in 1920 te Enkhuizen geboren. Hij bezocht de HBS en de HTS te Haarlem en studeerde vervolgens scheepsbouwkunde aan de Technische Hoogeschool te Delft, waar hij in 1946 het ingenieursdiploma behaalde.
Gedurende zijn studietijd werkte ir. Stapel praktisch op de scheepswerf van zijn vader en trad in 1947 als toezichthoudend ingenieur in dienst van de KPM. Deze rederij liet na de oorlog een uitgebreid nieuwbouwprogramma uitvoeren, waarin ook de RDM een groot aandeel had. Op deze wijze groeide een relatie tussen de heer Stapel en de RDM. Op 1 januari 1952 trad ir. Stapel in dienst van ons bedrijf. Drie jaar later werd hij benoemd tot hoofdingenieur van de afdeling Scheepsbouw, waarna op 1 augustus 1963 zijn benoeming volgde tot onderdirecteur.

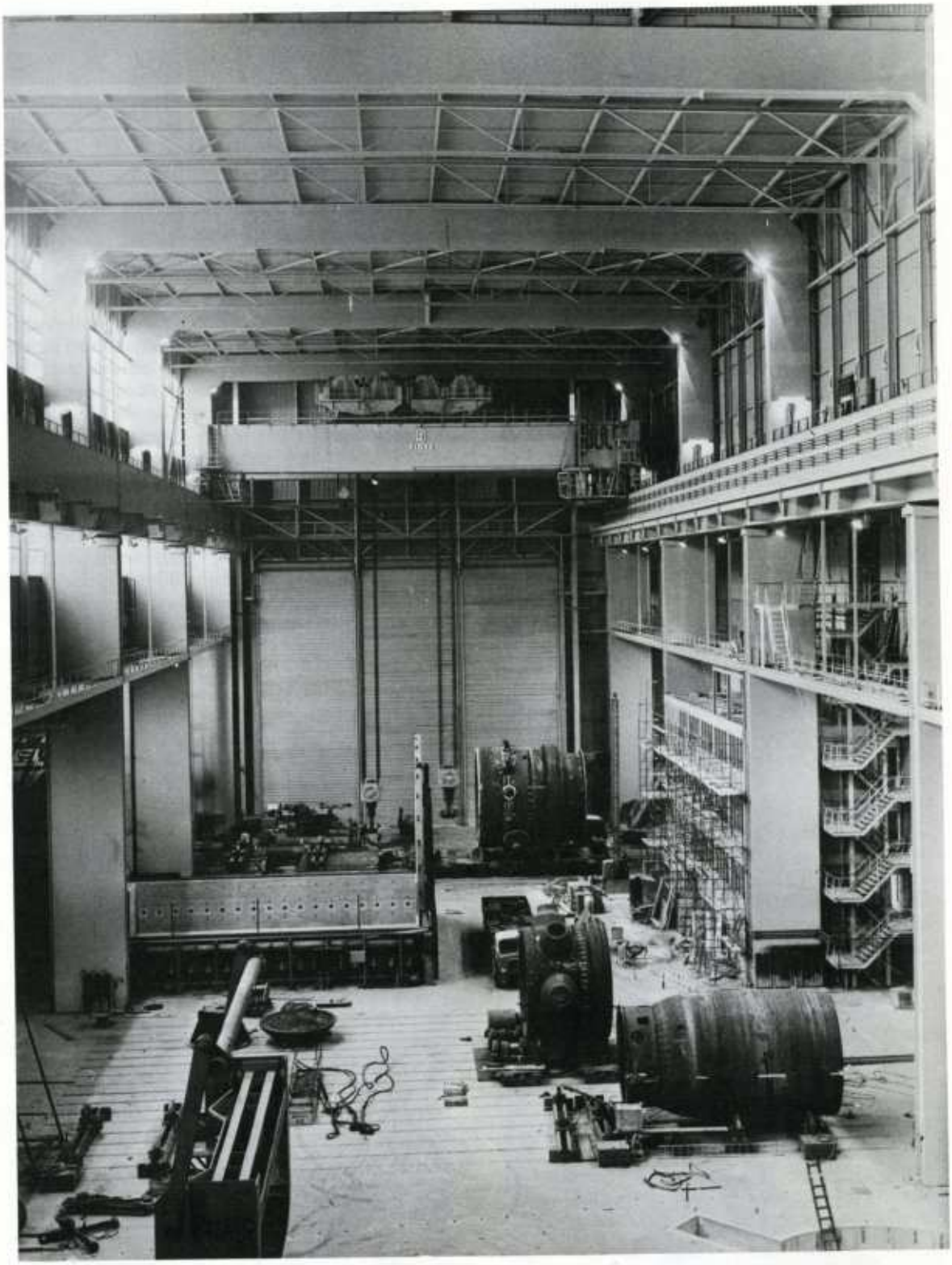
De heer W. Bos, die in 1925 te Sneek werd geboren, volgde de HBS-opleiding in Hoogeveen en bezocht na de oorlog de Koninklijke Militaire Academie te Breda voor de opleiding tot beroepsofficier. In 1950 werd hij tweede luitenant en bracht vervolgens vier jaar als beroepsofficier door bij het Korps Commandotroepen te Roosendaal. Van 1954 tot 1956 was de heer Bos aan de 1e C.O.A.K. te Middelburg verbonden als compagniescommandant bij de school voor reserve-officeren aldaar.

In 1956 verliet de heer Bos het leger en trad in in dienst van de Nederlandse Spoorwegen, waar hij tot 1966 verschillende functies heeft bekleed. Van 1956 tot 1959 was hij hoofd personeelszaken van het Oostelijk exploitatie-district (standplaats Hengelo); de daarop volgende drie jaar plaatsvervangend hoofd van de Centrale Afdeling Bedrijfsorganisatie en Efficiëncy te Utrecht. Van 1962 tot 1964 vervulde de heer Bos de functie van directeur van de Hogere Bedrijfsschool (opleiding en vorming MO- en HTS-kader) te Utrecht, terwijl hij gedurende de laatste twee jaren van zijn dienstverband bij de Spoorwegen werkzaam was als hoofd van een sector van de Centrale Personeelsdienst, eveneens te Utrecht.
Op 1 februari 1966 trad de heer Bos in dienst van de RDM, als hoofd van de Dienst van Personeelszaken.

VERDERE BENOEMINGEN

Met ingang van de eerste januari zijn nog enkele benoemingen van kracht geworden. De heer W. N. van de Poll is aangesteld als hoofd van de afdeling Kernenergie. Per 1 januari is de heer Van de Poll bovendien procuratie verleend. Ir. C. J. Drijver is als plaatsvangend hoofd van de afdeling Kernenergie aangesteld, terwijl ir. W. Swart chef is geworden van de Tekenkamer Kernenergie.

Met ingang van 1 januari is een afzonderlijke afdeling Verkoop Smeed- en Gietwerk gevormd, waarvan de heer J. Beeuwkes hoofd is geworden. Deze afdeling zal worden ondergebracht in een deel van de huidige lunchroom.
Met ingang van 1 januari is in onze dienst getreden ir. H. J. Lambert als stafingenieur voor marktonderzoek en produktontwikkeling.



Een kijkje in onze reusachtige nieuwe apparatenbouwwerkplaats, die binnen afzienbare tijd gereed zal komen. De enorme afmetingen van de hal spreken vooral als u kijkt naar de toch werkelijk forse vrachtwagen die midden in de werkplaats geparkeerd staat . . .

Autohobbyclub RODAC telt al ± 650 leden

Ondanks het feit, dat de datum van de oprichtingsvergadering van de autohobbyclub (noodgedwongen) een beetje ongelukkig viel, waren op de 30ste december toch een 150 personen naar gebouw Courzand gekomen om deze bijeenkomst bij te wonen. Deze verheugend grote opkomst en de vele positieve reacties uit het bedrijf vormen het bewijs dat deze zaak met grote geestdrift is ontvangen.

Nog steeds blijven aanmeldingen binnenkomen en op het moment dat dit artikel werd geschreven stonden reeds 634 personen als lid van RODAC geregistreerd. Dit aantal is al meer dan voldoende om de plannen binnen de kortst mogelijke tijd te realiseren.

BESTUUR

De vergadering werd geleid door de heer J. Schalk. Het eerste belangrijke agendapunt vormde de verkiezing van het bestuur hetgeen weinig moeilijkheden opleverde. De samenstelling is als volgt:

Voorzitter: H. Klos
Secretaris: W. Kneppel
Penningmeester: J. Schalk

Hoofdcommissarissen:
A. Barendrecht
C. van de Velde
W. van Wijngaarden
A. Suykerbuyk.

De heer Van Wijngaarden krijgt de zorg voor de materialen, terwijl de overige hoofdcommissarissen belast worden met de leiding in de garage, daarbij geassisteerd door ca. 30 commissarissen. De heren L. van de Griend en J. Poolen zijn bereid gevonden om als adviseurs op te treden.

CONTRIBUTIE

Na de bestuursverkiezing volgde de behandeling van de statuten en reglementen van de vereniging. Puntsgewijs werden alle artikelen doorgenomen, waarbij op aandringen van de vergadering diverse artikelen werden gewijzigd.

Zij die zich na 9 januari opgeven, maar dit reeds eerder hadden kunnen doen, zullen ongeacht het tijdstip waarop zij lid worden in de loop van dit jaar toch vanaf 1 januari 1970 contributie moeten betalen. Uitzonderingen worden gemaakt voor personen die in de loop van dit jaar in dienst treden van de RDM of NW, alsmede voor personen die dit jaar achttien jaar worden en daarmee dus de bevoegdheid krijgen om een motorvoertuig te besturen. Deze uitzondering is tenslotte ook van toepassing op hen, die in de loop van dit jaar in het bezit komen van een rijbewijs. Dit laatste moet overigens wel worden aangetoond.

KRITIEK

Verder nog iets over de kritiek, die de initiatiefnemers tijdens de vergadering met name van de zijde van de NW te verduren kregen.

Op de eerste plaats werd opgemerkt dat tot voor kort niemand op de Waterweg van de plannen voor de hobbyclub op de hoogte was geweest. Het bestuur bestreed deze opmerking en verklaarde te kunnen bewijzen dat ook van de NW reeds tientallen aanmeldingen waren binnengekomen.

Een ander punt van kritiek was, dat de garage, ondanks alle faciliteiten, niet zo aantrekkelijk zou zijn voor het personeel van de NW, omdat het complex op de zuidelijke Maasoever was gelegen. Niemand zou het — daar kwam het tenminste op neer — bijvoorbeeld in zijn hoofd halen om alleen voor benzine helemaal naar de RDM te komen rijden.

Maar ook op deze kritiek had het bestuur een antwoord klaar. Verteld werd, dat men met het bestuur van de hobbygarage bij Wilton-Fijenoord besprekingen voerde over dit onderwerp. Getracht werd een zodanige regeling te treffen, dat leden van de Wilton-garage, woonachtig op de zuidelijke rivieroever, bij de RDM-garage kunnen tanken, terwijl anderzijds leden van de RODAC, woonachtig op de noordelijke rivieroever (dus inclusief de NW-leden) kunnen gaan tanken bij de Wilton-garage. Deze voor beide partijen aantrekkelijke zaak is inmiddels beklonken, zo vernamen wij half januari van het RODAC-bestuur en zal ingaan zodra bij de RODAC-garage benzine kan worden getankt.

MEDEDELINGEN

Het bestuur deelde ons verder mee, dat de garage eind april waarschijnlijk in gebruik wordt genomen. Voordien zal er wellicht al benzine kunnen worden getankt. De korting zal ca. 7 cent per liter bedragen!

De garage zal dagelijks geopend zijn van 8.00 tot 12.00 en van 12.30 tot 21.00 uur.

Mensen die zich nog niet via het „officiële" aanmeldingsformulier (zie het vorige nummer van dit blad) hebben opgegeven, worden dringend verzocht dit alsnog te doen.

Tot slot verzocht het bestuur ons u erop te wijzen dat leden altijd met het bestuur kunnen spreken, mits het maar niet binnen werktijd is.

Maasvlakte dè plaats voor vestiging

Vlak voor het ter perse gaan van dit nummer is een rapport verschenen getiteld: „Reparatiefaciliteiten voor grote schepen in Nederland" Dit rapport is in opdracht van de Rijn-Schelde Groep opgesteld door Frederic R. Harris (Holland) N.V. en Associated Industrial Consultants Nederland N.V. Het doel van het onderzoek was na te gaan in hoeverre de vestiging van een moderne reparatiewerf voor zeer grote schepen in Nederland economisch , technisch en sociaal uitvoerbaar en verantwoord is.

Een van de belangrijkste conclusies van het rapport luidt, dat de scheepsreparatiemarkt in 1975 groot genoeg is om twee droogdokken voor onderhoud en reparatie van schepen groter dan 160.000 tdw. in het gebied van de Nieuwe Waterweg te rechtvaardigen. Van zeer groot belang achten de rapporteurs als onderdeel van een nieuwe reparatiewerf voor grote tankschepen een moderne en doelmatige tankercleaninginstallatie.

MAASVLAKTE

De reparatiemarkt voor zeer grote schepen groeit volgens de rapporteurs bijzonder snel en zal in 1980 een niveau van f 75 miljoen bereiken. De traditionele scheepsreparatiemarkt zal daarentegen in de toekomst blijven afnemen.

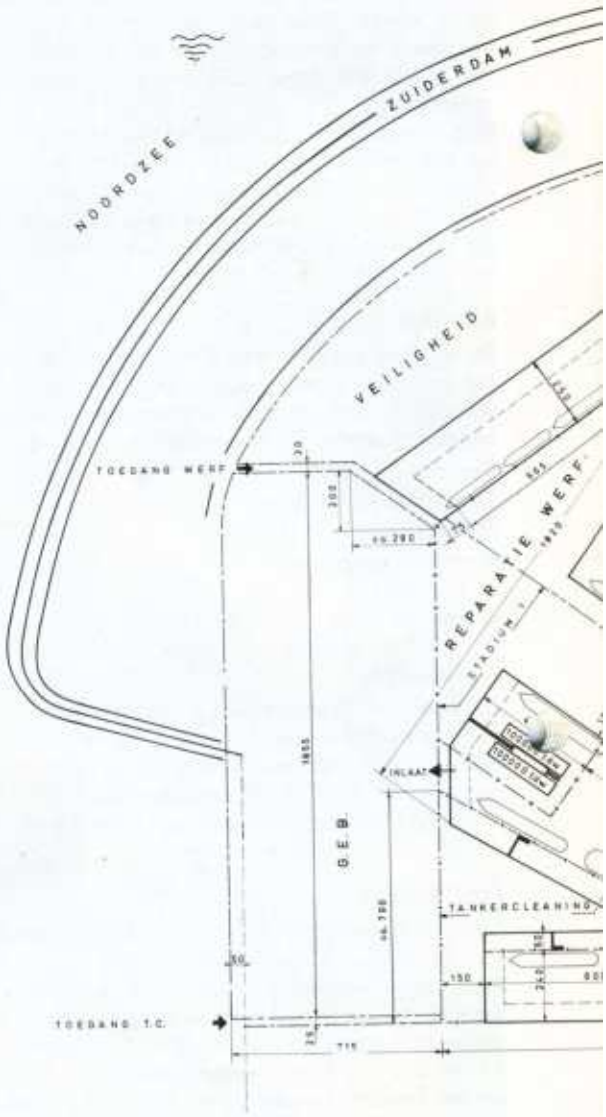
Uit het onderzoek is gebleken dat de Maasvlakte in Nederland de aangewezen plaats is voor de vestiging van een gecombineerd schoonmaak- en reparatiebedrijf voor schepen groter dan 160.000 tdw. Het grootste dok van een dergelijke werf zou in eerste aanleg geschikt moeten zijn voor schepen tot 325.000 tdw. Met de stichting van de nieuwe werf zal een bedrag zijn gemoeid van f 150 miljoen.

Uitvoerig wordt in het rapport aandacht besteed aan de markt voor een nieuwe Nederlandse reparatiewerf. Men is tot de conclusie gekomen dat alle grote tankers die de havens aanlopen van het noord-westelijk deel van het Europese vasteland (gerekend vanaf de Franse haven Brest), plus een deel van de grote tankers die havens in het Verenigd Koninkrijk bedienen in aanmerking komen om van een Nederlands dok gebruik te maken. Men denkt hierbij behalve aan tankers tevens aan bulkcarriers groter dan 160.000 tdw. en grote containerschepen.

CONCURRENTIE

De enige bestaande concurrent van een Nederlandse reparatiewerf voor deze z.g. „mammoetschepen" vormt de Portugese werf Lisnave, aldus het rapport.

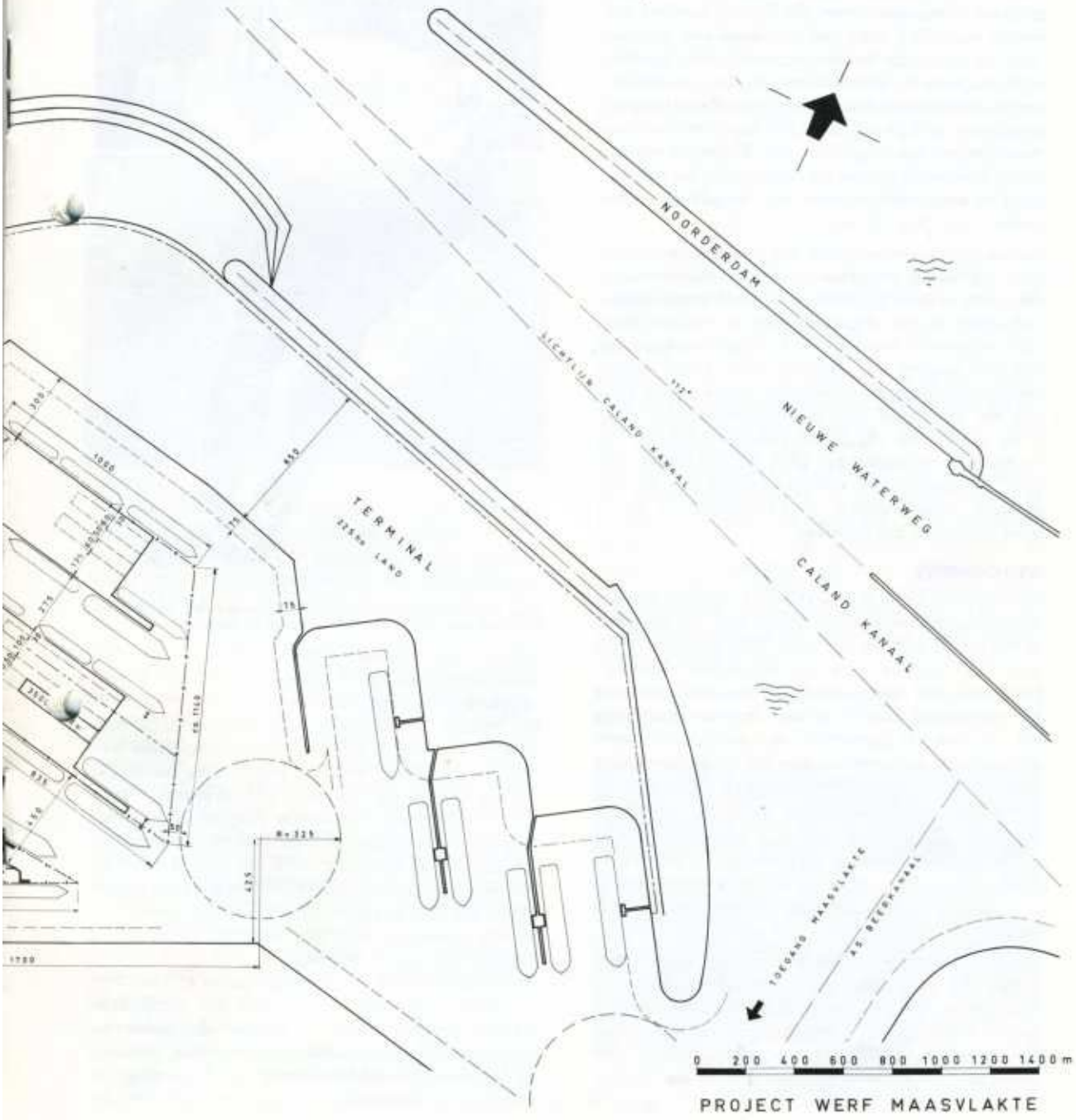
Deze werf beschikt over een dok voor schepen tot 300.000 tdw., terwijl er een tweede dok voor schepen tot 750.000 tdw. in aanbouw is. Daarnaast bestaan er in verschillende landen plannen voor de bouw van grote dokken (o.a. in Spanje en Duitsland). Evenals Lisnave zullen deze toekom-



van nieuwe reparatiewerf

stige grote reparatiewerven voor zover bekend echter afhankelijk zijn van tankercleaning op zee. Daarom is een moderne tankercleaninginstallatie voor een Nederlandse werf zo belangrijk. Een dergelijke installatie zal de concurrentiepositie aanzienlijk versterken.

Volgens een voorzichtige raming zouden in 1973 al 46 en in 1980 ruim 80 tankers en andere grote schepen werkelijk gebruik maken van Nederlandse reparatiefaciliteiten. De markt voor tankercleaning is veel omvangrijker. Van een moderne installatie op een Nederlandse werf zouden in 1973 een



PROJECT WERF MAASVLAKTE

kleine 100 en in 1980 ruim 150 tankers groter dan 160.000 tdw. gebruik maken.

TWEE DOKKEN

Het grote dok dat op de werf van Verolme op Rozenburg in aanbouw is, komt in het rapport eveneens ter sprake. Volgens de rapporteurs is de ligging van dit dok niet ideaal. Er zijn slechts beperkte uitbreidingsmogelijkheden, terwijl er maar net voldoende ruimte is om met de grote schepen te manoeuvreren. De ligging van het terrein is van dien aard, dat afmeren van schepen „met de kop in de heersende wind" maar gedeeltelijk mogelijk is. Voorts wijzen zij o.a. op de aanvoerroute via de drukke Nieuwe Waterweg hetgeen problemen schept en het tijdverlies dat de mammoetschepen op weg naar het Botlekgebied oplopen. Niettemin achten de rapporteurs dit dok wel geschikt voor het uitvoeren van langdurige reparaties.

De rapporteurs verwachten dat de gemiddelde tijd voor periodiek onderhoud en routine-reparaties die in dok moeten gebeuren ongeveer zeven dagen bedragen, ervan uitgaande dat er in een drieploegensysteem wordt gewerkt. Rekening houdend met een speling van één tot twee dagen tussen twee opeenvolgende dokkingen (deze tijden kunnen worden benut voor onderhoud aan het dok) is de werkelijke capaciteit van een dok op de Maasvlakte te stellen op 35 à 40 dokkingen per jaar. De rapporteurs voorspellen dat een gunstig gelegen „mammoetdok" in 1975 reeds de maximum capaciteit zal bereiken.

WERKNEMERS

Ten aanzien van de werknemers van de nieuwe reparatiewerf merkt het rapport op, dat de werf in het eerste bedrijfsjaar aan 1100 en tegen 1980 aan 1250 mensen werk zal verschaffen, kantoorpersoneel niet meegerekend. Men verwacht dat het merendeel van deze werkkrachten afkomstig zal zijn van de bestaande werven in het havengebied van Rotterdam, die door de toeneming van het aantal grote schepen geleidelijk minder conventionele schepen zullen gaan repareren.

Voor de werkkrachten die van buiten Rotterdam zullen moeten worden aangetrokken, zullen ten aanzien van de woongelegenheid in de omgeving van de werf voorzieningen moeten worden getroffen.

Nieuwe wooncentra dienen zodanig te zijn gelegen, dat men niet verder dan 45 minuten reistijd van zijn werk woont. Bedrijfsleven en overheid zullen hierbij volgens het rappart nauw moeten samenwerken, terwijl het waarschijnlijk is dat financiële steun door de overheid in de nieuwe voorzieningen een vereiste is.

Fred Anton Maier komt naar Rotterdam

Fred Anton Maier gefotografeerd op 7 maart 1968, toen hij op weg was naar een nieuw wereldrecord op de 3000 meter.

Vanaf half februari zal de oud-Europees- en wereldkampioen op de schaats, Fred Anton Maier, regelmatig zijn gezicht laten zien op Heijplaat. De Noorse schaatscrack, die zeer onlangs nog achtste werd bij de strijd om de nationale titel van Noorwegen, heeft namelijk een functie aanvaard bij de Norwegian Government Welfare Office for the Merchant Marine, de Noorse staatsinstelling die de belangen van de Noorse zeelieden in het buitenland behartigt. In Rotterdam is deze instelling gevestigd op de Willemskade. Fred Anton Maier zal zich, in samenwerking met de reeds aanwezige collega's, voor zijn varende landgenoten in Rotterdam gaan inzetten.
De 31-jarige Noor, die met zijn gezin in Vlaardingen gaat wonen, zal zich o.a. ook met sportevenementen gaan bemoeien en u weet dat gebeurtenissen op dit gebied zich vrijwel altijd afspelen op het indertijd aan Noorwegen geschonken sportcomplex op Heijplaat.

Een jaar werkoverleg bij RDM en NW

Na uitvoerig en gedegen vooroverleg met de ondernemingsraad en met de bedrijfsleiding werden op 24 oktober 1968 door de directie de commissies van overleg geïnstalleerd.
We werken nu ruim een jaar in onze bedrijven met deze commissies en het lijkt de moeite waard om eens wat overwegingen en eerste resultaten naar voren te halen.
Wát waren eigenlijk de overwegingen, die hebben geleid tot het instellen van de commissies van overleg?

Men kan stellen dat zowel economische als sociale motieven ons hiertoe hebben gebracht.
De sociale overwegingen hebben te maken met de vraag naar meer inspraak die we tegenwoordig in allerlei verbanden vernemen van mensen die meer bij de gang van zaken betrokken willen worden. We zien dit de laatste tijd soms in heel luidruchtige vormen naar voren komen bij bepaalde studentenacties, waarbij inspraak en medezeggenschap wordt gevraagd in de universiteit of andere instellingen van onderwijs. Maar ook in allerlei bestuurlijke en kerkelijke verbanden, in verenigingen e.d. ontstaat er een streven om te komen tot betere informatie, tot goede communicatie en inspraak van alle betrokkenen. Het wordt steeds duidelijker dat mensen die in zulke verbanden meeleven, er in geïnteresseerd zijn en ook meer bij de gang van zaken willen worden ingeschakeld en er een stem in willen hebben.
En men voelt zich geremd, ongelukkig en machteloos wanneer daarvoor geen goede mogelijkheid bestaat.

Wij menen dat in een groot bedrijf ook aan dit gegeven aandacht moet worden besteed en dat er officieel en duidelijk mogelijkheden moeten zijn om van z'n interesse en meeleven met de gang van zaken blijk te geven. Uiteindelijk zal dit voor de medewerkers ook meer ontplooiingsmogelijkheden moeten opleveren. Ook wanneer in het overleg kritische geluiden naar voren komen, moet daarvoor ruimte zijn.
De economische overwegingen hebben bij dit alles natuurlijk eveneens meegespeeld. Wanneer immers zulke mogelijkheden tot inpraak goed worden benut en er meer geïnteresseerde mensen systematisch worden ingeschakeld bij zaken die het eigen werk en de eigen afdeling betreffen, dan mag worden verwacht dat dit het resultaat van het werk en van die afdeling ten goede zal komen.
Het is wel heel duidelijk dat er toenemende aandacht nodig zal zijn voor de mens in het bedrijf.

Het is ook duidelijk dat we leven in een tijd waarin we allemaal klaar wakker moeten zijn om iedere mogelijkheid om het bedrijfsresultaat te verbeteren aan te grijpen. Voor die dubbele uitdaging staan wel

De mensen van ons bedrijf, leiding en uitvoering, hebben in hun werk al veel uitdagingen met succes het hoofd geboden. Daarmee hebben we een naam opgebouwd.
Met de systematische aanpak van een beter overleg in ons bedrijf lopen we op velen vooruit. In de ontwikkelingen van deze tijd, zoals hierboven aangestipt, ligt een forse uitdaging. Wie weet of wij daar in ons bedrijf, met geduld en goede wil, niet een eigen en doeltreffend antwoord op vinden? „De Droogdok" bestaat nu 68 jaar, maar het mag een heel enkele keer weleens gezegd, dat we nog lang niet aftands zijn.

In enkele volgende nummers willen we wat nader ingaan op het werk van de commissies van overleg in het afgelopen jaar.

RIJN-SCHELDE NIEUWS

OPDRACHT VOOR „DE SCHELDE"

De Kon. Mij. „De Schelde" te Vlissingen heeft van de machinefabriek Cockerill-Ougree-Providence te Seraing (België) opdracht ontvangen voor twee Schelde-Sulzer motoren van het nieuwe type 9 RND 90, met een vermogen van 26.000 pk elk, bestemd voor de 2 Lash-schepen, die de Holland-Amerika Lijn bij Cockerill heeft besteld.

Deze motoren zullen in de loop van 1971 worden geleverd. Met deze opdracht is een bedrag van bijna 10 miljoen gulden gemoeid.

NIEUWE MIDDENSECTIE VOOR „STREEFKERK"

Dinsdag 23 december 1969 is de nieuwe middensectie voor de „Streefkerk" van de Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij (V.N.S.) tussen het voor- en achterschip geplaatst. De „Streefkerk" ligt bij de Dok- en Werf-Maatschappij Wilton-Fijenoord voor verlenging.
De Schiedamse werf zal zeven zogenaamde „S"-kerk schepen van de V.N.S. met ongeveer 20 meter verlengen. Momenteel is men reeds bezig met diverse secties voor de volgende schepen uit deze serie.

De „Streefkerk" kwam enige tijd geleden aan de werf om te worden „doorgesneden". Nadat dinsdag het voorschip was uitgedokt, kon de sectie in dok worden opgenomen, waarna het voorschip weer volgde.

TANDWIELFABRIEK „DE SCHELDE" NADERT HAAR VOLTOOIING

De nieuwe tandwielfabriek van de Koninklijke Maatschappij „de Schelde" nadert haar voltooiing. In slechts enkele maanden tijd is dit gebouw uit de grond verrezen.
Er werd een moderne bouwtechniek toegepast, waarbij veel gebruik werd gemaakt van geprefabriceerde elementen. De nieuwe montagehal is even groot als de bestaande fabriek. Tussen de twee gebouwen bevindt zich een laag deel van 8 meter breed, waarin de magazijnen gevestigd zullen worden. Het gebouw krijgt aan de buitenkant al duidelijk vorm, zoals de foto toont.

WILTON GAAT „CORCO" „JUMBOISEREN"

Na langdurig onderhandelen heeft Wilton-Fijenoord onlangs de opdracht gekregen voor het „jumboiseren" van de tanker „Corco". Dit schip behoort thans aan de zogenaamde Common Wealth Group en is in de Verenigde Staten opgelegd. Toen de tanker nog eigendom was van de Noorse rederij Mowinckel, heette deze „Rygja".
Het ligt in de bedoeling het oude voorschip in het bouwdok vóór de machinekamer af te snijden. Er zal een nieuw voorschip door WF worden gebouwd en aan het bestaande achterschip worden gekoppeld. Het voorschip wordt langer en breder dan het bestaande, terwijl het brugdekhuis, dat op het middendek staat, op het achterschip geplaatst zal worden.
De werkzaamheden zijn noodzakelijk, omdat het tankgedeelte van de „Corco" in een niet al te beste staat verkeert.

In mei zal het schip aan de Schiedamse werf komen en met het karwei zal een klein jaartje gemoeid zijn.

CASCO VW-SCHIP OVERGEDRAGEN

Op maandag 5 januari is door „de Schelde" te Vlissingen het bouwnummer 339 aan de opdrachtgevers overgedragen.

Bouwnummer 339 is het casco van een bijzonder schip, dat door „de Schelde" werd gebouwd in opdracht van Akers Mechaniske Verksted te Oslo en bestemd voor het transport van auto's van het merk Volkswagen van West-Europe naar Noord-Amerika.
Na de overdracht is dezelfde dag het casco naar Oslo vertrokken. In de kranten heeft u kunnen lezen dat deze reis nogal moeilijkheden heeft opgeleverd. Tweemaal is het casco losgeslagen van sleepboot en pas na uitgebreide speurtochten teruggevonden!

Millimeterwerk op de NW

In de eerste helft van de maand januari werd op de NW een reparatiekarwei uitgevoerd, waarmee de werf haar naam als scheepsreparateur weer alle eer heeft aangedaan. Het ging om de splinternieuwe veerpont Prins Willem Alexander, die binnenkort wordt ingezet in de dienst Kruiningen-Perkpolder.

Bij het reeds in de vaart zijnde zusterschip Prinses Christine was geconstateerd, dat het schip te windgevoelig is bij een lage snelheid, hetgeen problemen opleverde bij binnenkomst in de haven en het afmeren. Daarom moest de Prins Willem Alexander worden voorzien van een zogenaamde dooskiel, die de diepgang van het schip met 20 centimeter zou vermeerderen.
Deze 94 meter lange kiel werd in delen toegeleverd door de werf „de Merwede" in Hardinxveld, waar de veerpont is gebouwd.
Dit karwei kon alleen tot een goed einde worden gebracht, indien de dokking van het schip op een uiterst nauwkeurige wijze zou geschieden.
Door de opdrachtgevers was slechts een speling van 5 millimeter toegestaan. Op de NW werd dok 2 aangewezen als „operatieterrein".
Begin januari werd met het karwei een aanvang gemaakt. De delen van de kiel weren aaneen gelast en daarna werd het geheel met grote precisie op de blokken in dok 2 gelegd.

Vervolgens werd de veerpont tijdelijk in dok 4 opgenomen om de juiste plaats voor de kiel op de onderzijde van het schip te markeren. Daarvoor werd gebruik gemaakt van geleidekrammen, terwijl er tevens enkele ogen aan de scheepshuid werden bevestigd. De voorbereidende werkzaamheden duurden tot woensdag 7 januari en toen brak het grote moment aan dat de Prins Willem Alexander in dok 2 moest worden gebracht.
Toen de veerpont in het dok was gemanoeuvreerd, liet men het dok langzaam opkomen totdat de geleidekrammen de daaronder gereedliggende kiel „losjes" in hun greep hadden. Hierna werd het uiteinde van de kiel met behulp van reeds aangebrachte spandraden opgelicht en tegen de merktekens onder het achterschip getrokken. Twee kikvorsmannen verleenden hierbij assistentie.
Na deze fase liet men het dok langzaam schuin opkomen totdat de blokken van het dok weer contact maakten met de gedeeltelijk opgelichte kiel, waarna het dok met het hierboven omschreven achtereinde van de kiel als draaipunt weer langzaam in horizontale stand werd gebracht en contact maakte met de rest van de kiel.
Tijdens deze ingewikkelde manoeuvre was het zaak om het gehele schip precies midden in het dok te houden. Zodra deze fase achter de rug was, kon men met het definitieve dokken beginnen.
De dokprocedure nam vier en een half uur in beslag, maar toen was ook alles volgens plan verlopen. Er restte natuurlijk nog de bevestiging van de kiel aan het onderschip en de verwijdering van de hulpvoorzieningen.
Op 11 januari kreeg het karwei zijn beslag. De afdelingen scheepsbouw en dokken van de NW mogen voor deze geslaagde operatie, zo vinden wij, best een pluimpje op de hoed steken!

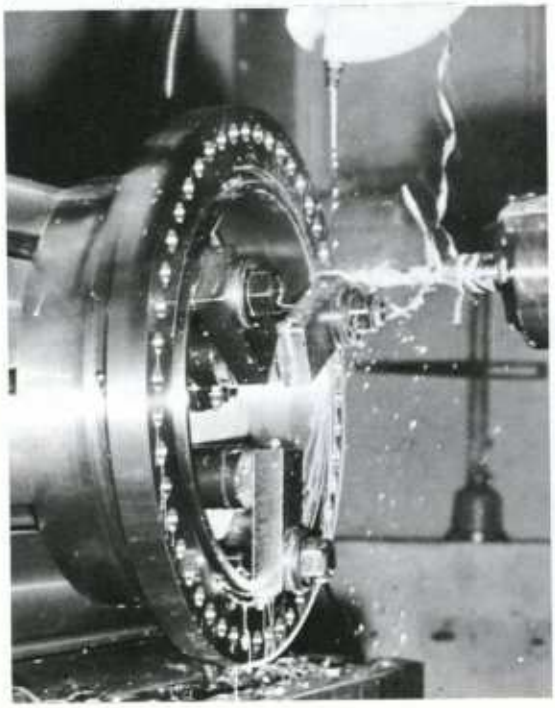
De Prins Willem Alexander in dok op de NW.

Iets over de versnelde opleiding voor kotteraars

Zijn naam luidt R. P. Lampen. Hij is 25 jaar, getrouwd en vader van een kind. Voordat hij in september vorig jaar naar de RDM kwam was hij acht jaar als suikerbewerker werkzaam bij een bedrijf in Rotterdam. Acht jaar lang maakte hij drop, toffees en meer van dat goed. Nu staat hij in onze machinefabriek achter een kotterbank en produceert onderdelen voor verstelbare schroeven. Ra, ra, hoe kan dat zult u zeggen.
En dat hebben met u meer mensen op ons bedrijf gezegd. Maar toch is het waar, u kunt het met eigen ogen aanschouwen in baai 5. Natuurlijk, de heer Lampen (en zijn zes collega's die hetzelfde presteren) is nog geen kotteraar van hetzelfde kaliber als de RDM-ers, die na een jarenlange opleiding en ervaring in dit vak stapten, maar toch is hij in staat om volgens standaardwerkmethoden kwaliteitsprodukten te vervaardigen

NOODZAAK

Het geheim van dit alles schuilt in een zeer speciale opleiding voor kotteraars, die door ons bedrijf in nauwe samenwerking met het adviesbureau voor bedrijfsorganisatie Ydo is opgezet. De opleiding, die 15 weken duurt, wordt gegeven door RDM-ers en is afgestemd op volwassenen die bij wijze van spreken nog nooit eerder een kotterbank hebben gezien.



Toen het nieuws van deze opleiding bekend werd, hebben verschillende RDM-ers hun hoofd geschud en de initiatiefnemers van dit plan in hun hart misschien wel voor gek verklaard. Maar aan de andere kant was het zo, dat het tekort aan kotteraars in de machinefabriek steeds nijpender werd en schreeuwde om een oplossing. Op de gespannen arbeidsmarkt liggen geen kotteraars voor het oprapen en dus besloot men het op deze manier te gaan proberen.

De opleiding, die half februari afloopt, ging op 3 november vorig jaar van start. In de machinefabriek was van de bedrijfsleiding met name de heer Loendersloot en van de afdeling bedrijfsopleidingen de heer Heins bij dit projekt betrokken.

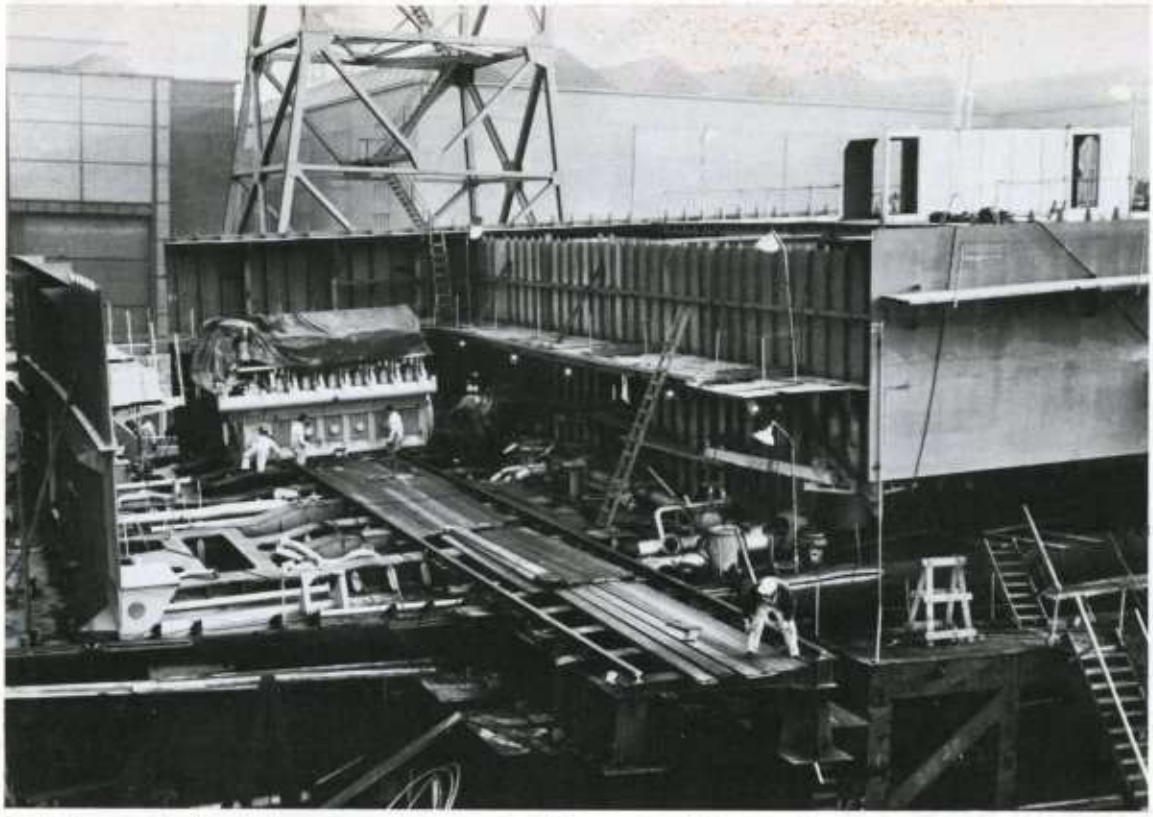
BEGELEIDING

De eerste helft van de opleiding lag het accent op de theorie, maar geleidelijk aan is dit naar het praktisch gedeelte verschoven. De heren Lagendijk en Reugenbrink zijn als leraren aangewezen. In de zesde week van de opleiding maakten de uit alle bedrijfstakken afkomstige (volwassen) leerlingen een eerste proefstuk, dat door de meetkamer uiterst nauwkeurig werd gecontroleerd en waarvan de resultaten met de leerlingen later werden doorgesproken.

Tot op heden kon het opgezette schema, dat hier en daar tijdens de cursus wel wijzigingen onderging, worden bijgebeend. Alles wijst erop dat volgende maand zeven kotteraars „nieuwe stijl" voor ons bedrijf beschikbaar komen.
Natuurlijk zullen zij niet direct in het bedrijf worden losgelaten. Zeker gedurende de eerste tijd blijft een goede begeleiding noodzakelijk. Zij moeten vanzelfsprekend nog veel ervaring opdoen. Maar dit alles heeft er wel toe bijgedragen, dat het kotteraarsprobleem in onze machinefabriek wat dichter bij een oplossing is gekomen. De ervaringen met deze opleiding zijn zodanig, dat het binnen afzienbare tijd in de bedoeling ligt om soortgelijke opleidingen voor andere beroepen in ons bedrijf te gaan organiseren. Men denkt daarbij aan een versnelde opleiding voor draaiers.

Voor zover mogelijk zal men echter trachten in alle vacatures te blijven voorzien via de gebruikelijke wegen en daarbij denken wij in de eerste plaats aan onze bedrijfsschool. Maar het is natuurlijk wel een prettige gedachte te weten dat er ook nog andere mogelijkheden zijn.

Eerste hoofdmotor voor ONA-schip



Begin deze maand arriveerde de eerste van de vier voor het ONA-passagiersschip bestemde hoofdmotoren op onze werf. Reeds kort na aankomst kreeg de 90 ton wegende dieselmotor een plaats in de toekomstige machinekamer van het passagiersschip. De dieselmotoren worden geleverd door Stork-Werkspoor en behoren tot het type TM 410. Elke motor heeft een vermogen van 6000 pk. De vier hoofdmotoren zullen het passagiersschip een snelheid geven van 24 knopen.

Uitslag kerstpuzzel

Hoewel wij van verschillende kanten hebben gehoord dat de kerstpuzzel ditmaal beslist geen „makkie" is geweest, zijn er toch niet minder dan 169 oplossingen binnengekomen. Het deed ons plezier dat de meeste inzenders getoond hebben nauwkeurige puzzelaars te zijn. Omdat wij ons wilden wapenen tegen al te gemakzuchtige puzzelaars, hadden wij de overbekende slogan „Glaasje op laat je rijden" in een iets gewijzigde vorm als goede raad in de puzzel verwerkt. De juiste oplossing luidde namelijk „Glaasje op laat u leiden". In totaal zijn er nog 19 personen ingelopen.

Volgende keer is het dus beter oppassen geblazen. Omdat het aantal goede inzendingen vele malen groter was dan het aantal beschikbare prijzen, heeft het lot de gelukkigen moeten aanwijzen.

Een boekenbon ter waarde van f 10,— is gewonnen door mevrouw J. van 't Hof, Keizersdijk 110 te Maasdam en door de heer S. van Gelderen, Jan Thyssenstraat 48 te Vlaardingen. De twee boekenbonnen ter waarde van f 7,50 gingen naar mejuffrouw H. J. v.d. Ouden, Mijdrechtstraat 32 te Rotterdam en de heer E. Docters van Leeuwen, Dir. de Gelderstraat 51 te Rotterdam. De boekenbonnen van f 5,— werden tenslotte in de wacht gesleept door mevrouw Kegel, Lekstraat 104a te Schiedam en de heer L. v. d. Boogerd, Oranjelaan 41 in Stad aan het Haringvliet.

Alle inzenders hartelijk dank en tot een volgende keer zullen wij maar zeggen.

Redaktie.

Mededelingen van WEK

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

Het pas opgerichte WEK-Mannenkoor repeteert elke week op Heijplaat.

WEK Mannenkoor present op C'70

Goed nieuws is er te melden van het op 30 oktober van het vorig jaar opgerichte Mannenkoor; een onderafdeling van de personeelsvereniging. Dat er voor dit koor grote belangstelling bestaat blijkt wel overduidelijk uit het grote aantal aanmeldingen. Nog steeds druppelen nieuwe leden binnen en het bestuur hoopt dat het ledental snel de honderd zal overschrijden.

Het bestuur van de vereniging is alsvolgt samengesteld:

Voorzitter: J. Erkelens
Secretaris: J. Bouwens
Penningmeester: M. P. Noordzij
Musicaris: F. Viergever
Algemeen bestuurslid: J. Hans.

Het koor wordt gedirigeerd door de heer J. Slootmaker.

Op 19 november zijn de repetities van start gegaan. Wekelijks wordt er op maandag gerepeteerd in de Openbare School aan de Vestastraat op Heijplaat.
Het koor heeft van de organisatoren van de manifestatie C '70 reeds een uitnodiging gekregen om mee te werken aan het omvangrijke openingsprogramma van de manifestatie die in mei begint. Deze opening zal plaatsvinden in De Doelen.
Inlichtingen over de vereniging kunt u inwinnen bij de bestuursleden, terwijl de heer J. van Kooten Niekerk als contactman op de Nieuwe Waterweg fungeert. U kunt hem vinden bij de afd. lassers.
P.S. Het bestuur is nog op zoek naar een goede piano. Wilt u een dergelijk instrument kwijt of weet u een goed exemplaar te koop, neemt u dan even contact op met een der bestuursleden. Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

De heer Erkelens (links) schudt als voorzitter van het mannenkoor de hand van de heer Schot, voorzitter van WEK, nadat het koor een officiële onderafdeling van WEK is geworden.

„Bloemen voor Barbara"

Actie was er voldoende in „Bloemen voor Barbara".

De Toneelgroep WEK heeft op vrijdagavond 12 december 1969 met de opvoering van de komische thriller „Bloemen voor Barbara" in de roos geschoten. Zij heeft hiermede het grote aantal toneelliefhebbers dat de schouwburgzaal van Odeon bijna geheel bezette enkele fijne en gezellige uurtjes bezorgd.
Het toneelstuk, door regisseur Schaap goed voorbereid en begeleid, was niet alleen vlot van opzet, maar had ook een flink aantal scene's waarin een toneelspeler zich eens „lekker kan uitspelen", En dat heeft de spelers van WEK's toneelgroep zeker beïnvloed, want met enthousiasme werden de taferelen vlot gebracht. Aan het slot volgde dan ook een gul en spontaan applaus, waarmee „de zaal" van zijn waardering blijk gaf.
Natuurlijk hadden de meer geroutineerde spelers minder moeite met hun rol en waren zij vlotter in hun spel dan de wat minder begaafde medespelers, maar dat is een amateurgezelschap eigen. Na afloop was er nog gelegenheid voor een gezellig dansje, waarvan velen gebruik maakten.
Op zaterdag 17 januari jl. werd het stuk opnieuw opgevoerd in Hoogvliet. Voor de bejaarden aldaar in de „Zevensprong". Gratis. En dat was een tweede schot in de roos.

DANKBETUIGINGEN

Mede namens mijn vrouw dank ik Directie en collega's voor de prachtige schaal met fruit die ik met de kerstdagen mocht ontvangen.

W. J. Noordzij

Hiermede betuig ik, ook namens mijn vrouw, mijn hartelijke dank aan de Directie voor de schaal met fruit die ik met de feestdagen in verband met mijn langdurige ziekte mocht ontvangen.

C. Broere

WEK, Spaarclub draaierij en allen die onze 25e huwelijksverjaardag tot een onvergetelijke dag hebben gemaakt, mede namens mijn vrouw en kinderen onze oprechte dank.

B. G. van Bree

Hierbij wil ik u allen, ook namens mijn vrouw en kinderen, hartelijk danken voor de belangstelling en het prachtige geschenk bij mijn afscheid van de RDM. U allen die daaraan hebben medegewerkt kunt ervan overtuigd zijn dat deze dag voor ons een onvergetelijke dag is geworden.

J. H. Huysman

Mede namens mijn vrouw wil ik langs deze weg nogmaals mijn dank betuigen aan allen die meegewerkt hebben om de dag van mijn afscheid van de RDM tot een onvergetelijke te maken.

W. F. de Jong

Hartelijk dank aan het personeel van het magazijn voor de ontvangen fruitmand.

T. van der Stoep

IN MEMORIAM

Wij geven met leedwezen kennis van het overlijden van onze medewerkers

ALBERTUS PIETER BOUWENS
onderhoudsmonteur elektriciëns, geboren 5 april 1919, wonende Wolphaertsbocht 245b, R'dam. Hij overleed op 21 november 1969. Op 1 april 1946 kwam hij in onze dienst.

PIETER NOELS
schilder, geboren 3 april 1920, wonende Sirrahstraat 3, Rotterdam. Hij overleed op 5 december 1969. Op 19 augustus 1937 kwam hij in onze dienst.

CORNELIS ARIE CORNELISSE
constructiewerker, geboren 12 maart 1905, wonende Vestastraat 19, Rotterdam. Hij overleed op 23 december 1969. Op 24 maart 1947 kwam hij in onze dienst.

HENDRIK DE WOLF
gereedschapmaker, geboren 29 augustus 1908, wonende Numansdorpsestraat 16b, Schiedam. Hij overleed op 27 december 1969. Op 25 mei 1936 kwam hij in onze dienst.

JAN PAULUS SLINGERLAND
transporteur, geboren 23 maart 1899, opgenomen in het Streekverpleegtehuis De Plantag te Brielle. Hij overleed op 27 december 1969. Op 4 maart 1938 kwam hij in onze dienst.

JOHAN FREDERIK DE HAAS
elektriciën, geboren 1 februari 1905, wonende Havenstraat 235c, Rotterdam. Hij overleed op 11 januari 1970. Op 17 mei 1946 kwam hij in onze dienst.

CORNELIS THEODORUS RIGTERS
werkvoorbereider nieuwbouw, geboren 28 november 1906, wonende Snelliussingel 38, Schiedam. Hij overleed op 18 december 1969. Op 15 maart 1937 kwam hij in onze dienst.

IN MEMORIAM OUD-WERKNEMERS

ADRIANUS BUITENDIJK
luchtaansluiter klinkers, gepensioneerd 1 januari 1962, overleden op 15 november 1969.

JOHANN GOTTFRIED VAN DER WIJK
wtrkmeester elektriciëns, gepensioneerd 1 januari 1959, overleden op 24 november 1969.

HENDRIK NICOLAAS BINNENVELD
bankwerker, gepensioneerd 1 augustus 1965, overleden op 28 november 1969.

JACOBUS JOHANNES HERMANS
werkmeester bankwerkers, gepensioneerd 14 augustus 1954, overleden op 1 december 1969.

JACOBUS JOHANNES VAN ESCH
koperslager, gepensioneerd 1 maart 1960, overleden op 3 december 1969.

JAN VAN DER BERG
metselaar, gepensioneerd 1 mei 1948, overleden op 16 december 1969.

PIETER TEUNIS VERSCHOOR
opzichter Bouwmaatschappij Heijplaat, gepensioneerd 1 juni 1964, overleden op 21 dec. 1969.

LEENDERT TERMIJN
smid, gepensioneerd 16 augustus 1952, overleden op 23 december 1969.

CORNELIS SEIP
magazijnmeester NW, gepensioneerd 1 november 1969, overleden op 30 november 1969.

DIRK ROODNAT
centerdraaier, gepensioneerd 1 januari 1962, overleden op 27 december 1969.

PIETER HERMANUS MARINUS HOUTZAGER
stoker-wasmachine bediener, gepensioneerd 1 februari 1962, overleden op 3 januari 1970.

JOHANNES WILHELMUS VAN BURGH
ijzerwerker-voormontage, gepensioneerd 31 maart 1969, overleden op 4 januari 1970.

ARIE VAN IJSSELSTIJN
hulp gieterij, gepensioneerd 1 januari 1962, overleden op 6 januari 1970.

GERARDUS JOHANNES AKEN
mach. houtbewerker, gepensioneerd 1 juli 1968, overleden op 9 januari 1970.

DANKBETUIGINGEN

Mede namens mijn vrouw en kinderen dank ik de Directie hartelijk voor de mooie mand met fruit bij mijn thuiskomst uit het ziekenhuis.

L. Roos

Wij willen van deze plaats of de collega's en de medewerksters van de Sociale Afdeling hartelijk danken voor de getoonde belangstelling en het medeleven tijdens de ziekte en na het overlijden van mijn man.

Mevrouw G. Aret-Van Mullem en kinderen

Voor het medeleven betoond tijdens het ziekzijn en bij de teraardebestelling van mijn man wil ik, mede namens de kinderen en de familie, de Directie en de collega's hartelijk danken.

Mevrouw M. A. Seip-Immerzeel

Langs deze weg dank ik, mede namens mijn familie, de Directie en het personeel van de RDM voor de betoonde belangstelling na het overlijden van mijn broer.

A. C. J. Cornelisse

Hiermede betuig ik mijn hartelijke dank voor de sympathie en de collegialiteit ondervonden bij mijn afscheid van de RDM.

G. Veerman

Hiermede dank ik de Directie van de RDM en Nieuwe Waterweg voor de prachtige geschenken die ik mocht ontvangen bij mijn afscheid. Tevens wil ik het gehele personeel van de NW danken voor de belangstelling en leuke cadeaus bij het afscheid van mijn collega's. Dit afscheid zal voor mijn vrouw, kinderen en mij een zeer aangename herinnering blijven.

B. H. Brink

DANKBETUIGINGEN

Mag ik langs deze weg u allen hartelijk danken voor de prachtige verrassingen (kerstkrans, fruitschaal) die ik van u mocht ontvangen. Het blijkt wel dat je, al ben je niet meer actief, er toch bijhoort. Ik wens u veel goeds in 1970.

A. van Houte

Hiermede betuigt ondergetekende, mede namens zijn echtgenote, zijn hartelijke dank aan Directie, chefs, bazen en collega's voor de prachtige geschenken en de vele blijken van sympathie bij zijn afscheid van de RDM.

M. Monsma

Hartelijk dank aan de Directie en het personeel afd. schilders van de RDM voor de mooie schaal met fruit i.v.m. mijn ziekzijn.

N. de Winter

Langs deze weg dank ik, mede namens mijn vrouw, de Directie voor de fijne schaal met fruit tijdens mijn verblijf in het ziekenhuis.

F. Scherpenisse

Geacht bestuur van WEK, heel hartelijk dank voor de heerlijke taart die wij mochten ontvangen op ons 40-jarig huwelijksfeest.

J. P. Kleinjan en echtgenote

Mede namens mijn vrouw dank ik het bestuur van WEK voor de heerlijke taart ons aangeboden bij ons 25-jarig huwelijk.

G. P. Simonis

Geacht bestuur van WEK, mede namens man vrouw dank ik u hartelijk voor de heerlijke taart die wij t.g.v. ons 50-jarig huwelijk van u mochten ontvangen. Met de beste wensen voor u en voor de vereniging,

Joh. Veldt

JUBILEA

25 jaar RDM

W. H. OLTHOFF
groepsleider tekenkamer S.
17 januari 1970

40 jaar RDM

A. HERTOGHS
magazijnbediende,
19 december 1969

M. T. VAN WOLFEREN
aanhouder/brander,
9 januari 1970

B. VAN DER SCHANS
aanhouder/hakker,
14 januari 1970

AFSCHEID

Met ingang van 1 oktober 1969 werd gepensioneerd de heer

A. J. v. d. BOS
kantoorbediende afd. Expeditie, van 19 juni 1946 af in onze dienst.

(In het vorige nummer werd van de heer A. J. v. d. Bos geen foto geplaatst, een nalatigheid die wij hiermede hopelijk weer hebben goedgemaakt).

Met ingang van 1 december 1969 werden gepensioneerd de heren

G. J. H. BOKHOVE
transporteur, van 22 juli 1946 af, met een onderbreking, in onze dienst

A. KROOK
sorteerder, van 10 februari 1919 tot 19 maart 1924, met onderbreking, en van 22 oktober 1945 af in onze dienst

L. DE RUITER
voorman kotteraar, van 6 februari 1928 af in onze dienst

G. M. VEERMAN
elektriciën, van 6 februari 1919 af, met onderbreking, in onze dienst

T. B. SMEDING
dokverver, van 2 januari 1936 af in onze dienst

M. BIJL
transporteur, van 3 juli 1958 af in onze dienst

M. MONSMA
bankwerker, van maart 1930 af, met een onderbreking, in onze dienst

W. F. DE JONG
hoofdbaas bankwerkers nieuwbouw, van 1 februari 1937 af in onze dienst

Met ingang van 1 januari 1970 werden gepensioneerd de heren

TH. H. DE WIT
ijzerwerker, van 31 maart 1947 af in onze dienst

J. ZOON
pijpfitter, van 14 januari 1957 af in onze dienst

J. K. DE MUNCK
gereedschaphersteller, van 19 december 1936 af in onze dienst

H. J. GORREE
schilder, van 16 maart 1942 af in onze dienst

A. COMBEE
plaatwerker, van 15 november 1937 af in onze dienst

J. P. VAN DER PADT
sorteerder, van 26 april 1935 af met onderbreking in onze dienst

H. VAN DEN BERGHE
kantoorbed. afd. Boekhouding, van 15 januari 1946 af in onze dienst

G. DE KEIZER
kantoorbediende Loonadministratie, van 15 februari 1924 af met onderbrekingen in onze dienst

J. H. HUYSMAN
portier, van 11 augustus 1947 af in onze dienst

A. VAN DER STAD
scheepmaker, van 20 november 1956 af in onze dienst

L. TROOST
transporteur afd. Expeditie, van 18 juni 1957 af in onze dienst

N. VAN VEELEN
assistent Algemene dienst, van 2 januari 1942 af in onze dienst

B. GLIMMERVEEN
ass. bedrijfsleider koperslagerij, van 29 januari 1926 af in onze dienst

J. A. EBELI
elektriciën, van 23 augustus 1929 af werkzaam bij de NW en de RDM

A. VAN DEN DRIES
transporteur afd. Expeditie, van 17 maart 1947 af in onze dienst

B. H. BRINK
transporteur, van 17 nov. 1947 af met een onderbreking werkzaam bij de RDM en NW