“Nieuws van de RDM”, maart 1974, 11e jaargang, nummer 6.

Ontvangen van Rob Lampen, Rotterdam.

maart 1974
11e jaargang - nummer 6

nieuws van de RDM

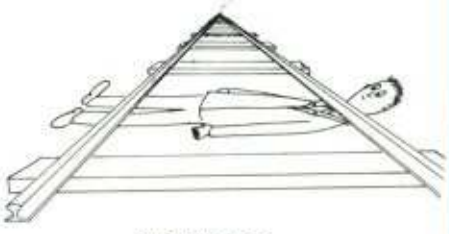
Bedrijfsblad van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij B.V.
Scheepswerf en Machinefabriek Waalhaven B.V., Scheepsbouw Maatschappij Nieuwe Waterweg B.V. (Lid van de Rijn-Schelde-Verolme Groep)
en Rotterdam Nuclear B.V.

Redaktie: W. Groeneweg, N. Poldermans, G. C. Heins en C. Bezemer.
Correspondentie: Postbus 913, Rotterdam - Telefoon (010) 872012

VAN DE REDAKTIE

In dit nummer wordt o.a. aandacht besteed aan:

- Dok moet dokken
- 20 jaar D. C. Endert Jr Stichting
- Van spantenvloer tot afbouwkade
- Jongerenrubriek 23 min
- Mededelingen van WEK
- Ouderdag Bedrijfsschool
- Voorzittershamer OR verwisseld



DWARSLIGGERS

BIJ DE VOORPLAAT: hier ziet men het **grote klein.** ⟶

Dok moet dokken

Al heel vroeg in de morgen van 17 mei 1959, 1e Pinksterdag, werd het scheepvaartverkeer op de Nieuwe Waterweg stilgelegd. Deze maatregel werd nodig geacht om het door de RDM van de Britse Admiraliteit gekochte dok uit Plymouth veilig de Heijsehaven binnen te slepen.
Bijna 15 jaar later, maandag 4 februari 1974 werd opnieuw het in en uitgaande scheepvaartverkeer gewaarschuwd en via de MARIFOON op de hoogte gehouden van de positie van hetzelfde dok.
Zes slepers, waaronder de 1600 pk "Maasbank" maakten vast, terwijl twee RDM Dockyards standby bleven. Totaal 7500 pk, die onder toezicht van een havenloods, de logge massa langzaam de rivier optrokken. Daar werd de havenloods afgelost door een rivierloods en met een 2 mijls vaart begon de tocht naar het grote dok van Verolme in de Botlek. Walradar, sleepbootkapiteins en de loods op de brug van het dok (ruim 20 meter boven het water-oppervlak) brachten het 261 meter lange gevaarte veilig naar zijn bestemming. Bij het naderen van de Botlek werd de rivierloods weer vervangen door een havenloods en kwamen twee Verolme slepers assistentie verlenen. Door de Rijks- en Gemeentelijke havendienst werd nu ook het scheepvaartverkeer op de Botlek stilgelegd. Het ging naar de zin van de loods niet snel genoeg. De manoeuvre in de drukke scheepvaartroute ging te lang duren en het verkeer lag te dringen. Via kanaal 8 van de MARIFOON werden nog eens twee slepers te hulp geroepen, de ARGUS en de ATLAS. Met 10 driftig trekkende en duwende sleepboten werd tegen de inmiddels fel doorzettende ebstroom opgetornd. Decimeter voor decimeter kroop de sleep tussen boei en wal door en om half zes, precies vier uur na vertrek, werd afgemeerd.

GROTE INSPECTIEBEURT

Na jarenlange trouwe dienst was de drager van vele en spectaculaire reparatiekarweien dringend aan onderhoud toe. Om een algehele onderwater-inspectie mogelijk te maken moest het dok zelf drooggezet worden. Het grote dok in de Botlek bood hiervoor een goede gelegenheid.
De inspectie is inmiddels achter de rug, het dok ligt weer op zijn vertrouwde plaats. Het resultaat van het onderzoek is dat dok 10 nog een lange reeks van jaren mee kan. Er moeten wel enkele kostbare reparaties worden verricht. Bij Verolme is het gehele onderwater gedeelte opnieuw geteerd. Alle verdere reparaties worden in de komende tijd op eigen werf verricht. Ons grootste dok blijft in gebruik en zal hopelijk nog veel bijdragen aan de goede naam van de RDM als reparatiewerf.

Met 7500 pk de rivier op.

20 jaar D. C. Endert Jr. Stichting

Een idee werd geboren

Het idee werd geboren in 1952. Toen in dat jaar de RDM haar 50-jarig bestaan vierde, kwam uit de toenmalige directie het idee naar voren om een geschenk aan te bieden; een blijvend geschenk, dat ten dienste zou moeten staan van de werknemers. Maar wat moest het worden? Er kwamen verschillende ideeën uit de bus. Eén ervan wees duidelijk in de richting van de oud-werknemers. Dit voorstel kwam van Mevrouw Van der Pols en zij stelde voor: bouw, als feestgeschenk, een bejaardentehuis op Heijplaat. Het klonk goed en na veel wikken en wegen kreeg dit plan dan ook de voorkeur en werd uitgekozen om verwezenlijkt te worden. En zo werd zij de geestelijke moeder van dit huis, dat voorlopig nog een naamloos kind was.

Toen moesten woorden omgezet worden in daden en dat laatste bleek beslist geen kleinigheid. Goed, we hadden hulptroepen in eigen huis, de afdeling gebouwen, maar ook voor de heer Th. Verzijlbergh was het op papier zetten van een bejaardenhuis geen dagelijkse bezigheid. Naar alle kanten heeft men toen zijn licht opgestoken. Veel werd er gereisd en bejaardenoorden bezocht tot in Friesland en Overijssel toe, om een zo goed mogelijk beeld te krijgen van het meest ideale huis voor Heijplaat. Het ontwerp kwam uiteindelijk van architect J. Baks, in nauwe samenwerking met bouwbureau RDM. De bouw werd in handen gelegd van de firma Voormolen.

In de zomer van 1953 werd de eerste steen gelegd voor de D. C. Endert Jr Stichting, zo genoemd naar oud-directeur Endert, die in 1951 was overleden. Deze handeling werd verricht door zijn oudste kleinzoon.

En een jaar later, in juli 1954 was de D. C. Endert Jr. Stichting klaar. Op een goede plaats aan de Courzandseweg lag het daar, strak van lijn en mooi om te zien, te wachten op de eerste bewoners. Na enige aarzeling kwamen ze. Wie kijkt niet graag eerst de kat uit de boom. Het was plezierig te merken hoe spoedig deze echtparen zich op hun gemak voelden.

Wat later meldden zich de alleenstaanden en zij kregen er volledige verzorging.

Dat het huis lang niet gek was voor die tijd, bleek uit het aantal bezoekers, dat zich wilde oriënteren op dit gebied. Zij kwamen van de gemeente Rotterdam, van allerlei instanties elders in ons land en zelfs van over de grenzen. Zij bekeken het hoofdgebouw, met de kamers voor de alleenstaande heren en de twee zijvleugels met de achttien zelfstandige woningen.
De grote zaal in het hoofdgebouw heeft een sociale functie voor het gehele dorp, evenals enkele ruimten in het huis voor medische verzorging (lijkt dit laatste al niet op een tegenwoordige dienstencentrum?).

Iedereen weet, dat de groei van bejaardenoorden een stormachtige ontwikkeling heeft doorgemaakt en nog doormaakt. Er zijn zoveel grotere en vooral duurdere huizen uit de grond gestampt, maar de sfeer in dit huis is gezellig, 't is er intiem. Een groot compliment is dat het nu, na 20 jaar, nog zo modern aandoet. Dat daartegenover de exploitatiekosten van dit betrekkelijk kleine huis in deze dure tijd erg hoog zijn, is gemakkelijk te begrijpen.

WITTE RAVEN

Een heel voornaam punt is dat het dienstdoende personeel, tot nu toe, bijna allemaal gerecruteerd kon worden uit de Heijplaatse bevolking. Mensen met hart voor de zaak, omdat het **onze bejaarden zijn.** We moeten niet te licht denken over een functie in een bejaardenhuis. Witte raven moeten het zijn, die doelmatig een zeer groot gezin moeten kunnen leiden, lekker kunnen koken en goed met mensen van de oudere generatie kunnen omgaan. Ze moeten bovendien bereid zijn om bij toerbeurt weekend diensten te verrichten en zo nodig moeten zij 's nachts hun bed uit om hulp te verlenen. Als we u dan nog vertellen dat ze op de hoogte moeten zijn van de moderne bejaardenzorg en verpleging, dan weet u het wel. Een bejaardenhuis is een zeer intensief, nooit aflatend continubedrijf.
Ronddwalend door dit huis, doet het deugd nog vele bejaarden tegen te komen van het eerste uur. We zien de heren Baljé, Goor, Van Eijk, Vermeer en Van Veelen en de familie Dekker, die hier een goede levensavond genieten, temidden van de **nieuwkomers.**
En dan kijk je toch wel even verwonderd op als blijkt dat niet alle oud-werknemers van de RDM en Nieuwe Waterweg op de hoogte zijn van het feit dat er een mogelijkheid is, zo ze dit willen, ook in dit huis te komen wonen.
Mocht u er nu of in de toekomst voor voelen, verzuim dan niet u op te geven bij de Personeelsafdeling van de RDM. De heer W. den Otter zal u graag van advies dienen.
Misschien schuilt er onder u een toekomstige bewoner van de D. C. Endert Jr. Stichting. Wie weet?

Na gedane arbeid....

De witte raven v.r.n.l. mevr. Vermeer, mevr. Van Dommelen en mevr. Kramer

Het echtpaar Dekker, al 20 jaar thuis.

Bedrijfsbrandweer Nieuwe Waterweg blijft paraat

Voor het goed functioneren van de bedrijfsbrandweer op een scheepswerf is een allereerste vereiste dat geoefend personeel beschikbaar is. Een ploeg, die met het aanwezige materiaal in staat is in voorkomende gevallen doeltreffend op te treden. Op de Nieuwe Waterweg is er sedert jaar en dag een bedrijfsbrandweer. Een hoofd brandwacht, 2 brandwachten 1e klas en 3 brandwachten 2e klas vormden met een aantal zelf opgeleide hulpkrachten de brandploeg. Door pensionering, ziekte en anderszins is deze groep de laatste jaren sterk uitgedund. Toen in de loop van het vorige jaar het nodig was dat een aantal werknemers beschikbaar kwam, die geoefend waren in het dragen van persluchtmaskers, bleek dat deze opleiding alleen mogelijk was voor hen die in het bezit waren van het Rijksdiploma Brandwacht 2e klas. Om in deze behoefte te kunnen voorzien en om tevens de bestaande ploeg te completeren werd contact opgenomen met de afdeling opleiding.
Met medewerking van de Schiedamse brandweer, waarmee zeer goede contacten bestaan, startte in het najaar 1973 een achttal vrijwilligers met een officiële opleiding. Onder de enthousiaste leiding van onderbrandmeester F. Schukken (Schiedamse brandweer) wordt een avond in de week geoefend.

Theoretische lessen over brandbestrijding en sedert enige weken ook praktisch werken met slangen en straalpijp. De groep die bestaat uit 3 electriciëns, 4 dokwerkers en 1 bankwerker, neemt in april a.s. aan het examen deel. Dit examen wordt op het bedrijf afgenomen en de geslaagden ontvangen het Rijksdiploma Brandwacht der 2e klasse. Eén van de voornaamste onderdelen van het lesprogramma is het leren werken in teamverband. Steeds weer worden dezelfde handelingen herhaald, totdat de leerlingen bijna blindelings de opdrachten kunnen uitvoeren. De animo onder de deelnemers is heel goed, het aantal verzuimde lesuren minimaal en de inzet waarmee wordt geoefend zal hopelijk in april voor alle acht resulteren in een diploma. Dan zal de bedrijfsbrandweer van de NW weer over een complete, goed opgeleide brandweer beschikken.

Oefenen aan de waterkant.

rotterdam nuclear kiest ondernemingsraad

Het ligt in de bedoeling om op 27 maart a.s. over te gaan tot het houden van een verkiezing voor de nieuwe ondernemingsraad.
De verkiezing zal worden gehouden op basis van het voorbeeldreglement dat is uitgegeven door de Bedrijfskommissie, een kommissie waarin werkgevers en werknemers in de metaalindustrie zijn vertegenwoordigd.
Wanneer de ondernemingsraad is geïnstalleerd, zal in overleg met de voorzitter een definitief reglement worden opgesteld.
Het tijdschema voor de verkiezing is in vergelijking met de gebruikelijke werkwijze, aanzienlijk ingekort. Dit is gebeurd om een snelle verkiezing mogelijk te maken.

AKTIEF EN PASSIEF KIESRECHT

Ook de bepalingen aangaande het mogen kiezen (aktief kiesrecht) en het gekozen worden (passief kiesrecht) wijken af van de gebruikelijke normen. Dit is geschied in verband met de bijzondere omstandigheden waaronder de verkiezing plaats vindt.
Kiesgerechtigd en verkiesbaar zijn alle werknemers die per 1 januari 1974 in onze dienst zijn getreden. Ook zijn kiesgerechtigd en verkiesbaar de werknemers van RDM en Wilton aan wie per 1 januari 1974 een dienstverband is aangeboden, doch van wie de overgang in verband met de afhandeling van de beroepszaken nog niet is gerealiseerd, of van wie de overgang op een latere datum dan 1 januari is gerealiseerd.
Tenslotte kunnen ook de werknemers van de RDM die na 1 januari overkomen of zijn overgekomen naar RN meedoen aan de verkiezingen op voorwaarde dat hun namen uiterlijk 4 maart bekend zijn.

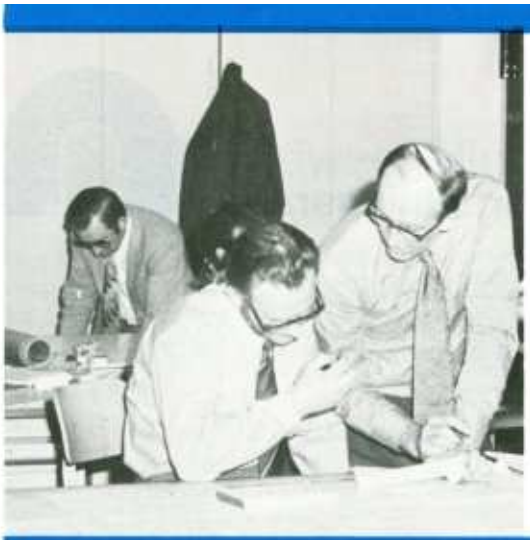
HET UITBRENGEN VAN DE STEM

De kiesgerechtigde werknemers zullen voor deelname aan de verkiezingen persoonlijk worden uitgenodigd door middel van een uitnodigingskaart die eind maart via de salarisenveloppe zal worden uitgereikt. Deze kaart dient bij het uitbrengen van de stem te worden ingeleverd op het stembureau.
Over de plaatsen en openingstijden van de stembureau's zal eveneens via de salarisenveloppe een bekendmaking worden uitgereikt.
Werknemers die op het tijdstip van de verkiezing niet op het bedrijf aanwezig zijn, kunnen een andere kiesgerechtigde werknemer machtigen namens hen een stem uit te brengen. Zij dienen in dit geval de achterzijde van de uitnodigingskaart in te vullen, te ondertekenen en mee te geven aan de werknemer die voor hen een stem uitbrengt. Ook deze kaarten dienen bij het uitbrengen van de stem te worden ingeleverd bij het stembureau.

BELANGRIJK

Het verkiezen van een ondernemingsraad is een zeer belangrijke zaak, in verband met het scheppen van een goede overlegstruktuur. Daarom zouden wij een ieder willen uitnodigen aan het tot stand komen van de ondernemingsraad mee te werken door het uitbrengen van zijn of haar stem.

De RN samenwerking werd bekrachtigd op 11 januari in Chicago, v.r.n.l. de heren G. J. Stathakis, M. G. Mitchell, M. C. v. Veen en W. Bos.



Van spantenvloer

Op de linker- en rechterfoto de werkvoorbereiders A. Molenaar,

Nieuwbouworder voor 116.000 tons tanker was de kop waaronder in het decembernummer mededeling werd gedaan van de bouwopdracht van PETROFINA voor een tanker. Een vrij zakelijk bericht, waarin behalve enkele technische gegevens, niets bijzonders stond te lezen. Een opdracht zoals er in de geschiedenis van onze werf reeds velen zijn geweest. Een scheepswerf bouwt nu eenmaal schepen en een van de pijlers waarop de RDM rust is de Scheepsbouw.
Enkele maanden na het bericht over de opdracht lees je dan het een en ander over de kiellegging. In een nog later stadium volgt, met foto's, iets over de tewaterlating, de proeftocht en uiteindelijk de overdracht.
In een aantal artikelen willen we de komende maanden aandacht besteden aan bouwnummer 334, het grootste schip ooit op onze werf gebouwd. We willen trachten de lezer een indruk te geven van wat **"anderen"** doen, naast de activiteiten die zijzelf verrichten.

WERKERS ACHTER DE SCHERMEN

Al geruime tijd voor de eerste kras op de spantenvloer wordt gezet, heerst er achter de schermen een grote bedrijvigheid. De afdelingen Begroting, Planning, Inkoop en de tekenkamers zijn reeds, voordat een opdracht is geboekt, ingeschakeld.

BEGROTING

De taak van deze afdeling is veelomvattend. Voor de bouw van deze tanker werd gebruik gemaakt van al bestaande gegevens (Verolme Brazilië). Aan de hand hiervan werd een z.g. "Outline-Specification" gemaakt. Hierin staan de meest belangrijke gegevens van het schip, zoals de afmetingen, het type motor, de tonnage enz. In een later stadium kwam men tot het **voorstel contract bestek.** Alle benodigde gegevens staan hierin vermeld. Aan de hand van dit bestek werd uiteindelijk het **defintieve bestek gemaakt.**

De prijs waarvoor het schip zal worden gebouwd is berekend door de afdeling Begroting. Om hiertoe te komen moet men kunnen beschikken over vele gegevens. Het benodigde materiaal moet worden uitgetrokken en met medewerking van de afdeling Inkoop de materiaalprijzen vastgelegd.
Ook het aantal manuren, die voor de bouw nodig zijn, moet worden bepaald. Omdat deze opdracht voor een vaste prijs is aangenomen is het nodig bij het vaststellen van de loonkosten rekening te houden met loonstijgingen die zich tijdens de bouw kunnen voordoen. De materiaalprijzen zijn eveneens regelmatig aan stijging onderhevig. Met deze en nog vele andere factoren wordt rekening gehouden.
Verder behoort tot de taak van afdeling Begroting de budgetverdeling. Dit laatste wil zeggen, dat alle afdelingen die bij de bouw betrokken zijn, een budget krijgen voor het uit te voeren werk. In het ene geval zal hierin vermeld staan het aantal manuren, in het andere geval een geldbedrag voor de inkoop.
Ook het maken van berekeningen betreffende sterkte, stabiliteit en stapelloop wordt door deze afdeling uitgevoerd. Hiervoor maakt men gebruik van een computer. Gedurende de bouw behoort het tot de taak van Begroting van tijd tot tijd een prognose te maken aan de hand van de ontwikkelingen.

INKOOP EN PLANNING

Behalve de medewerkers van Begroting zijn ook onze mensen van Inkoop en Planning zeer nauw betrokken bij een dergelijke opdracht. Het benodigde materiaal moet worden besteld. Een van de voorwaarden voor een snelle bouw is het tijdig aanwezig zijn van het materiaal. Honderden gesprekken en brieven zijn hiervoor nodig. Al deze werkzaamheden vragen de uiterste nauwkeurigheid en de grootst mogelijke inzet
De afdeling waarvan het werk als een rode draad

tot afbouwkade

I. Heerema, F. van de Meyde en K. Huyser aan het werk.

door het gehele gebeuren heenloopt is de Planning. Hier wordt het schema ontworpen waarin de bouwvolgorde van week tot week nauwkeurig is vastgelegd. Als een legpuzzel moeten straks de verschillende bouwfases in elkaar passen. Als er tijdens de bouw door wat voor oorzaak ook stagnatie optreedt, behoort het tot de taak van deze afdeling een oplossing te vinden en door middel van besprekingen met de betrokken afdelingen trachten de voortgang van de bouw zo min mogelijk te doen stagneren.

TEKENKAMER EN WERKVOORBEREIDING

Een van de afdelingen die vanzelfsprekend een groot aandeel heeft in de bouw van een schip is de tekenkamer Scheepsbouw. De bouw van een schip vindt plaats onder toezicht van een classificatiebureau. In het geval van bouwnummer 334 is dit Lloyd's. Tekenkamer S maakt de z.g. classificatietekeningen aan de hand waarvan dit bureau controleert of aan alle internationale voorschriften wordt voldaan. Ook de keurtekeningen voor de opdrachtgever worden hier vervaardigd. Al het werk in de productieafdelingen gebeurt aan de hand van werktekeningen. Voorheen gingen deze tekeningen vanaf de tekenkamer direct naar de verschillende productieafdelingen. Met bouwnummer 334 is voor de eerste keer gekozen voor een iets andere werkmethode. Als tussenschakel is sinds kort de afdeling Werkvoorbereiding S tot stand gekomen. Deze afdeling, gehuisvest op tekenkamer S, bestaat uit een drietal vaste medewerkers, die tot voor kort nog werkzaam waren in verschillende productieafdelingen. Zij worden voorlopig begeleid door een medewerker van Piet Smit jr. die reeds jaren op dit terrein werkzaam is en onze eigen mensen met raad en daad terzijde staat.
Deze voor onze afdeling Scheepsbouw nieuwe werkwijze heeft o.a. ten doel het contact tussen tekenkamer en productie op de meest doeltreffende wijze te onderhouden.

In het kort wordt de gang van zaken als volgt; Elke werktekening gaat naar de afdeling Werkvoorbereiding. Hier worden de tekeningen bestudeerd en voorzien van bewerkingstekens. Met hun grote praktijkervaring, opgedaan in jaren werken op de spantenvloer en in de montage, maken de werkvoorbereiders als het ware in gedachten de werkstukken die op de tekening zijn aangegeven. Zij bespreken de problemen die zich bij het maken van de verschillende onderdelen kunnen voordoen en trachten hiervoor vooraf een oplossing te vinden. Wekelijks is er bovendien overleg met de productieafdelingen, waardoor een voortdurend contact met deze afdelingen gewaarborgd is. Een werkwijze, die gezien de ervaring op andere werven, zeer zeker een verbetering mag worden genoemd.
Ook tekenkamer Werktuigbouw heeft een zeer belangrijk aandeel in het tot stand komen van een dergelijke opdracht.
Deze afdeling vervaardigt o.a. alle schema's voor de leidingsystemen in de machinekamer, de pompkamers, de ladingtanks en de accommodatie. Aan de hand van deze schema's worden capaciteit en vermogen berekend. Ook tekenen zij de voortstuwingsinstallatie en de ventilatie en airconditioning systemen. De werkzaamheden verbandhoudend met de fundatie van hoofdmotor en hulpwerktuigen (inclusief de ketel) worden in nauwe samenwerking met tekenkamer S verricht.
De gehele accommodatie van het schip wordt ontworpen en getekend door tekenkamer Interieur. Een belangrijk onderdeel in de bouw van deze tanker, aangezien alle hutten en bemanningsverblijven aan de hoogste eisen moeten voldoen. In een volgend nummer zullen we verder ingaan op de werkzaamheden in de productieafdelingen. De werkers achter de schermen en zij die in de productieafdelingen hun taak verrichten zien als product van hun gezamenlijke inspanning uiteindelijk een schip dat nu nog onder bouwnummer 334 te boek staat, het volgend jaar aan de afbouwkade liggen.

Noorse zeesleper 'Herkules' maakt einde aan slepende geschiedenis

DUNDRUM BAY VAN DE KETTING

Zaterdagmiddag 16 februari werd de laatste schakel van de ketting waarmee het Liberiaanse motortankschip "DUNDRUM BAY" aan de RDM lag gekluisterd verbroken. De Noorse zeesleper "Herkules" vergezelde het onfortuinlijke schip naar de sloper, waarmee een einde kwam aan de langdurigste beslaglegging in de geschiedenis van de Rotterdamse haven. Het langzamerhand tot de inventaris van onze werf gerekende schip arriveerde in maart 1970 met een lading spijsolie in Rotterdam. De lading bleek bij aankomst bedorven en aangezien het schip was ingericht voor vervoer van minerale oliën en geen spijsolie had mogen vervoeren, weigerde de verzekering de schade te vergoeden. De toenmalige eigenaar, een Argentijnse veeboer, liet de agenten J. E. Turner & Co uit Buenos Aires met een strop van ruim 80.000 dollar zitten. Laatstgenoemde liet beslag leggen op het schip, dat inmiddels op onze werf gerepareerd werd. Sinds 1970 is de vordering van de RDM opgelopen tot ruim 2 miljoen gulden.

Bij gerechtelijke uitspraak van 19 februari 1971 werd het schip aan de ketting gelegd.

KOOPJE BIJ DE RECHTER

Teneinde hun vordering op de eigenaar van het schip binnen te krijgen en de beslagname ongedaan te maken, liet schuldeiser Turner op 30 januari jl. het schip bij opbod voor de Rotterdamse rechtbank verkopen. De RDM, als voornaamste schuldeiser, beriep zich echter op het recht van „retentie" en dat was de reden dat zowel bij het opbieden als bij het afslaan alleen de stem van de deurwaarder klonk en niemand „mijn" riep. Het recht van retentie houdt namelijk in, dat de eventuele koper zich tevens verplicht de schuldenlast over te nemen, in dit geval de vordering van de RDM.

Voor het bedrag waarmee de verkoop was ingezet nl. *f* 10.000,— werd Turner eigenaar. Dit wilde echter nog niet zeggen dat de kettingen konden worden losgemaakt. De vordering van de RDM bleef bestaan en de nieuwe eigenaar moest deze zaak regelen.

NAAR DE SLOPER

De kleine kans die bestond dat het schip alsnog haar 25-jarig zeeleven zou rekken is nu voorgoed van de baan. De regeling met de RDM is getroffen en de "Dundrum Bay" gaat naar de sloper. Van de geschatte opbrengst van 1½ miljoen krijgt de RDM het leeuwendeel.

In Santander (Spanje) valt het doek. Het vertrouwde beeld, dat jaren lang het gezicht van onze werf mede bepaalde is verdwenen. We zullen het missen.

Een vertrouwd beeld.

Buitenlandse RSV-agenten bijeen in Rotterdam

De vertegenwoordigers van de RSV-kantoren in het buitenland, alsmede een groot deel van de in het buitenland werkzame RSV-agenten hebben op uitnodiging van de Raad van Bestuur een bezoek van drie dagen aan Rotterdam gebracht. Tijdens bijeenkomsten in het nieuwe hoofdkantoor van RSV (Adriaan Volker Huis) hielden de leden van de Raad van Bestuur, de heren C. H. Meeuwisse en ir. J. van der Meer een inleiding. De heer Meeuwisse sprak over de opbouw van RSV en uiteraard over de reparatie-activiteiten van de onder hem ressorterende Divisie Scheepsreparatie.
De inleiding van de heer Van der Meer had betrekking op de acquisitiemethoden en over de activiteiten van de onder hem ressorterende Divisie Scheepsbouw.
Een deel van het bezoek werd gewijd aan het bespreken van routinezaken tussen de agenten en de reparatie-functionarissen van de betrokken werven.

De heren Melcherts en Van Ommen bevonden zich onder de gasten.

De buitenlandse gasten hebben kennis kunnen nemen van de opbouw en werkwijze van de RSV Groep, hetgeen zeker een steun in de rug kan zijn bij het uitoefenen van hun werkzaamheden in de toekomst . . . .

Het gezelschap voor het Adriaan Volker Huis, waar het hoofdkantoor van RSV is gevestigd.

"Drieëntwintig min" is een jongerenrubriek opgenomen in het bedrijfsblad van de RDM, onder redactie van: Irene Westerveld, Leen Notenboom, Nelleke Besterveld, Loet Lens, Pedro Montoya en Loek Bergsma.

Deze maanlander werd gemaakt door Bertus Engels, 2e kl. metaalbewerken in de scheepsbouw van de bedrijfsschool.

We vonden dit geschikt als 23-min kop.

Van wie komt het volgende idee.

Redactie 23-min zal jullie inzendingen graag gebruiken.

OPRICHTING POPGROEP MISLUKT

In het decembernummer stond onder de kop van 23 min een artikel met foto over een op te richten Popgroep.

Van de initiatiefnemer, Juan Arjona kregen we het volgende relaas te horen;

Er zijn verschillende jongens bij mij geweest die wel belangstelling hadden en mee wilden werken een eigen popgroep op te richten. Het grote probleem dat zich echter bij allen voordeed was dat er 's avonds, in eigen tijd geoefend moest worden. Zij waren van mening dat er overdag gelegenheid moest zijn om te repeteren.
Dit laatste is natuurlijk wel wat te ver gezocht.
Aan de hand van deze en andere ervaringen, kwam bij de redactie van 23 min de vraag naar voren of alle bij de RDM werkzame jongeren nu werkelijk zo laks en gemakzuchtig zijn.
Laat ons nu eens zien, dat we ongelijk hebben en doe eens iets. Help mee om een prettige sfeer en verstandhouding op de RDM te scheppen.

Ach was ik maar....

Jonge werknemers en de militaire dienst

Bij de jongere werknemers op ons bedrijf blijkt de behoefte te bestaan aan informatie omtrent de handelwijze bij het verlaten van en de terugkeer naar de RDM na een oproep voor militaire dienst. We willen trachten hierover het een en ander te zeggen.

Na ontvangst van de **eerste oproep** dient men zich bij de (zijn) personeelchef te melden.

Met hem wordt een afspraak gemaakt over de laatste werkdag en de vacantiedagen die opgenomen kunnen worden voor de aanvang van de diensttijd. Bij het vaststellen van deze laatste werkdag heeft betrokkene ook inspraak.

Het is ook mogelijk de vacantiedagen die men tegoed heeft uitbetaald te krijgen, maar dan moet men blijven werken tot één dag voor vertrek. Op de laatste werkdag dienen verschillende zaken geregeld te worden o.a.

het inleveren van werkkleding en het inleveren van in bruikleen ontvangen gereedschap. Dit laatste dient te geschieden aan de hand van een formulier, waarop alle magazijnen zijn vermeld. Bij elk magazijn krijgt men een handtekening of paraaf van de magazijnbeheerder.

Na deze handelingen is men met **militair verlof.** Dit houdt onder meer in dat het dienstverband met de RDM **niet** is verbroken.

Voor het einde van de diensttijd moet men zich bij de werkgever melden voor hernieuwde kennismaking en het maken van een afspraak omtrent een nieuwe keuring en de aanvangsdatum van de werkzaamheden. Hiervoor kan men op verzoek een dag verlof van dienst krijgen.

Is men van plan na de diensttijd van werkgever te veranderen, dan moet men zich toch eerst officieel bij de RDM melden en een verzoek tot ontslag indienen. Hierdoor voorkomt men veel moeilijkheden.

Gedurende de diensttijd gaat de salarisverhoging normaal door, zodat na terugkeer bij de RDM het salaris wordt betaald waarop je recht zou hebben als de mil. dienst er niet tussen was gekomen.

De bonusuitkering die tijdens de diensttijd heeft plaats gehad blijft gereserveerd en wordt uitbetaald drie maanden nadat het werk is hervat.

Het spreekt vanzelf dat als men na zijn diensttijd bij een andere werkgever gaat werken deze bonus niet wordt uitbetaald.

We hopen met dit stukje noodzakelijke inlichtingen te hebben gegeven.

Evoluon, triomf der techniek

Op 15 november was het dan zover. De reeds lang in het vat zittende excursie naar het Evoluon in Eindhoven ging door. In een stralend humeur, wie zou dat niet hebben als een werkdag in een vacantiedag verandert, vertrok onze groep bankwerkers. Om 8 uur passeerde de bus de Oostpoort en zette koers richting Brabant. Onderweg werd, onder het genot van een drinkbare bak koffie, besproken hoe deze vrije dag ingedeeld moest worden.
De tocht werd voortgezet onder heerlijk rustige muziek, gefabriceerd door de recorder van de chauffeur. Het was bijna 10 uur, toen vanuit de rustig snorrende bus een gevaarlijk uitziend voorwerp zichtbaar werd. Het bleek de blikvanger te zijn van ons einddoel, het Evoluon.
Bij de kassa was onze eerste indruk dat we verdwaald waren en in de een of andere Duitse plaats terechtgekomen. De taalbarrière was al gauw overwonnen, doordat we met gebarentaal ons verstaanbaar konden maken. Na ons van de nodige informatie voorzien te hebben, trokken we in groepjes naar de verschillende afdelingen. Een aantal zaken trokken onze bijzondere belangstelling zoals; milieuverontreiniging, ruimtevaart, electronica en recreatie.
Sommige onderdelen waren zeer realistisch weergegeven. Bij het aspect milieu zagen we wat de verontreiniging tot gevolg heeft niet alleen voor de huidige generatie, maar ook voor die na ons komt. Jammer was dat men niet liet zien dat er ook nog waardevol afval is dat gebruikt kan worden om nieuwe bouwstoffen te maken.
De invloed van het hedendaagse verkeer werd in een kleine ruimte vol spiegels weergegeven. Duidelijk zichtbaar werd wat het verkeer voor velen is nl. levensgevaarlijk en egoïstisch, waardoor vele mensenlevens verloren gaan. Ook zagen we hoe dat zelfde verkeer een bijdrage levert aan bodem en luchtverontreiniging.
Op een vuilnisbelt zagen we de afvalproducten van onze welvaartmaatschappij, die door de natuur niet worden vernietigd.
Onze welvaart werd weergegeven door middel van een quiz, handelend over de voedselverdeling in onze wereld. We kwamen wel tot het inzicht dat er in het rijke westen schandalig met voedsel wordt omgesprongen.
Bij de afdeling techniek werd een werkstuk tentoongesteld, vervaardigd door leerlingen van vroeger. Een model van een stoomgemaal, zoals er bij Kees een vlak voor de deur heeft gestaan, al zal hij dat zelf niet meer weten.

Ook de meest ingewikkelde schakelingen op electronisch gebied werden er getoond, alsmede de werking van een computer. De bezoekers konden zelf schakelingen maken en via de computer het resultaat zien.
Bij de afdeling ruimtevaart zagen we o.a. doorsneden van zenders, zoals gebruikt in ruimtevaartuigen.
Een model van een werkende stoommachine troffen we in de kelder van de tentoonstellingsruimte. Omdat we er niet uit konden komen waar al die onderdelen voor dienden, werd de hulp ingeroepen van de meer bejaarden in het gezelschap. Van die museumstukken hadden wij als moderne jeugd beslist geen kaas gegeten. De gelegenheid jezelf via een monitor te zien fietsen werd dankbaar benut. Ondertussen was het al aardig naar de kleine uurtjes gelopen en de meeste magen werden opstandig. Gezellig bijeen in een klein zelfbedieningsrestaurant werden de wederwaardigheden uitgewisseld. Binnen de groep, die bestond uit leerlingen en oud-leerlingen ontstond een band die we niet voor mogelijk hadden gehouden. De wens kwam naar voren om het contact niet alleen voor deze dag te doen zijn. De jongens die in juni de opleiding met de werkplaats hadden verwisseld voelden zich wat aan hun lot overgelaten. Ze misten de sfeer van de opleiding.

Na het matig gebruik van een glas spuitwater met schuimrand, werd de bus weer opgezocht en de thuisreis aanvaard.
Op tijd voor het bedrijfsvervoer kwamen we weer op ons bekende honk terug. Een leerzame en boeiende dag.

Ouderdag bedrijfsschool geslaagd

Er heerste zaterdag 9 februari jl. een gezellige sfeer in de geheel bezette filmzaal van onze Bedrijfsschool. De ouders van de in augustus 1973 aangenomen leerlingen waren te gast bij de afdeling Opleiding. Behalve de ouders gaven ook enkele consulenten van het leerlingstelsel Bemetel, alsmede vertegenwoordigers van de Dienst van Sociale Zaken en de Ondernemingsraad blijk van hun belangstelling.
Als hoofd van de Bedrijfsopleiding opende de heer G. C. Heins. Hij heette alle aanwezigen hartelijk welkom, in het bijzonder enkele gasten.

Een aandachtig gehoor.

Daarna kwam de heer Th. Bezem, als chef van de theorieschool aan het woord. Met behulp van een overhead-projector gaf deze een duidelijke uiteenzetting over de functie van de theorieschool in het geheel van de opleiding. De meeste leerlingen zo vertelde de heer Bezem hebben weinig belangstelling voor de zgn. AVO vakken zoals ned. taal, wiskunde, natuur- en werktuigkunde. Maar zo beklemtoonde hij, zonder deze theorie zal uw zoon er nooit in slagen een allround vakman te worden. In deze tijd, waarin veranderingen zich opvolgen als depressies aan de Noordzeekust, is een goede theoretische ondergrond naast de praktijk een eerste vereiste. Hij vroeg de medewerking van de ouders bij de contrôle op het huiswerk. Maak u er niet te gemakkelijk vanaf. Het gaat om de toekomst van uw zoon.
Vervolgens nam de heer Meinster, chef praktijkopleiding, de microfoon ter hand. In het kort schetste hij de problemen en de mogelijkheden bij de praktijkopleiding. Ons doel is, aldus de heer Meinster, de jongeren een beroep te leren aangepast aan de eisen van deze tijd. We trachten dit zodanig te doen dat zij na het beëindigen van de opleiding zich kunnen inpassen in de grote werkgemeenschap. We leren hen praktische vaardigheden, maar doen ook aan persoonsvorming. Na deze opleiding, die in veel gevallen slechts een eerste stap is, moeten de jongens verder. De afdeling opleiding beperkt zich niet slechts tot het vakdiploma, maar verleent ook bij voortgezette studie alle medewerking.
Als laatste in de rij van sprekers nam de heer Schoof, consulent van de Stichting Bemetel het woord. Op de hem eigen vlotte wijze richtte hij zich tot de aanwezigen. Hij vertelde de ouders het een en ander over de taak van de Bemetel.
In nauwe samenwerking met school en bedrijf draagt deze stichting zorg voor het totaalprogramma van de opleiding. Ze regelt de examens, de praktische zowel als de theoretische. Verzorgt verder de vervolgopleiding, kortom een onmisbare

Leermeester Andernach in gesprek met een ouderpaar.

schakel. Ook hij vroeg de ouders om hun medewerking. De vorderingen van uw zoon kunt u o.a. zelf controleren in zijn werkboekje. U krijgt dit regelmatig onder ogen en tekent het.
Met een broodje en een glaasje werd nu het sein gegeven voor een meer ongedwongen samenzijn, de pauze.

KENNISMAKEN

Rond het middaguur werden de ouders in de gelegenheid gesteld nader met leermeesters en leraren kennis te maken. Hiervan werd een dankbaar gebruik gemaakt. In de lokalen van de theorieschool was er de mogelijkheid voor een gesprek met één of meerdere leerkrachten. Juist dankzij deze contacten krijgen de ouders een juist beeld van de sfeer en omstandigheden waarin hun zoons dagelijks verkeren.
In de verschillende afdelingen van de Bedrijfsschool gaven leermeesters aan de hand van opgestelde werkstukken en gereedschappen, een uiteenzetting over de manier waarop het praktijkonderricht wordt gegeven.
Na het bezoek aan de diverse afdelingen kwamen allen naar de filmzaal terug, vol lof over hetgeen ze gezien en gehoord hadden.
Per bus, de algemene dienst had ook deze keer de zaak weer voortreffelijk geregeld, keerden de ouders huiswaarts. Uit hun enthousiaste opmerkingen bij het vertrek was het niet moeilijk de conclusie te trekken dat zij het een bijzonder geslaagde ouderdag hadden gevonden.

In de leerschool pijpenbewerken gaf leermeester Huyzer tekst en uitleg.

Mededelingen van WEK

Secretariaat: H. Staas - Elskamp 1 - Rotterdam-23 - Telefoon 80 81 89

Aan de leden van WEK

April 1974 is de maand waarin WEK zijn 30-jarig bestaan viert. In verband hiermede wil het bestuur in samenwerking met de leden verschillende aktiviteiten organiseren. Het bestuur heeft de volgende suggesties:

excursies

- ★ Visrokerijen in Katwijk en Scheveningen
- ★ Westland, bloemen- en groentekassen
- ★ Waterleiding
- ★ Dag vissen op zee vanuit Scheveningen

Voor de dames gaan de gedachten uit naar een naai- en knipcursus en bloemschikken.
Het is de bedoeling om in september een fietstocht te organiseren vanaf Rozenburg. Voor vervoer naar Rozenburg met fiets wordt zorg gedragen.
Tevens wil het bestuur een avond organiseren in oktober die door de leden zelf verzorgd zou moeten worden.

N.B. Hier vindt U een strook die graag ingevuld door het bestuur wordt terugontvangen met uw eigen ideeën erop vermeld.
Indien U dit blad niet wilt verknippen kunt U de benodigde gegevens ook overschrijven en inleveren.

Ondergetekende ..... Adm.nr: .....

adres .....

woonplaats .....

wil deelnemen aan de volgende aktiviteiten

excursies (welke?) . . . . aantal personen
bloemschikken . . . . aantal personen
naai- en knipkursus . . . . aantal personen
fietstocht . . . . aantal personen
bustocht (mei) . . . . aantal personen
feestavond (eigen bijdrage) . . . . . .

Andere ideeën of suggesties graag op dit formulier vermelden en indien mogelijk zal het bestuur dit verwezenlijken.
De strook in de bekende bus voor de tijdkontrôle deponeren.

In afwachting,
het bestuur WEK.

Dit moet u beslist niet lezen

Het bestuur, u weet wel die mensen die WEK als hobby hebben, nodigt alle leden uit voor de jaarvergadering op donderdag 25 april a.s.

Het zou prettig zijn als uw aandeel dit jaar niet alleen zal bestaan in het aanvragen van kaarten voor feestavonden en dergelijke. Uw WEK viert haar 30e verjaardag. Een massale opkomst naar de jaarvergadering zou een prachtig geschenk zijn. Laat het niet steeds aan anderen over. We hebben in deze tijd onze mond zo vol over inspraak en medezeggenschap. Maak dan ook gebruik van dit recht en reserveer deze avond. Kaarten behoeft u er niet eens voor aan te vragen. Met bus 68 vanaf het Metrostation Zuidplein komt u gemakkelijk in gebouw "COURZAND" aan de Courzandseweg. Noteert u het alvast. Donderdag 25 april om acht uur 's avonds.

Redactie

AGENDA

1. Opening
2. Notulen
3. Jaarverslag Secretaris
4. Jaarverslag Penningmeester
5. Mededelingen
6. Vaststelling contributie
7. Bestuursverkiezing
8. Verkiezing kascontrôlecommissie
9. Rondvraag
10. Sluiting.

Aftredende bestuursleden zijn de heren P. Schot, T. Schilder en P. L. Otting. Ze stellen zich allen herkiesbaar. Namen van tegencandidaten kunt u tot 10 april indienen bij de secretaris.
De heer J. Bouwens is aftredend als lid van de kascontrôlecommissie. De kasbescheiden liggen voor de leden ter inzage ten huize van de penningmeester de heer T. Schilder, Jan Kruyffstraat 9, Rotterdam, na telefonische afspraak (010 - 76 88 02).

N.B. In de via de salarisenvelop ontvangen uitnodiging stond abusievelijk de heer A. Keetelaar vermeld als aftredend lid van de kascontrôlecommissie.

Overdracht van het voorzitterschap

In verband met de werkzaamheden van de heer Van Veen voor de Raad van Bestuur van de RSV is het hem niet langer mogelijk het voorzitterschap van de ondernemingsraad RDM te vervullen. De heer Bos gaat de heer Van Veen in deze funktie vervangen. De ondernemingsraad nam met enkele welgekozen woorden afscheid van de heer Van Veen als voorzitter en hoopte met zijn opvolger, de heer Bos, op eenzelfde wijze te kunnen samenwerken.

De heer Van Veen draagt de voorzittershamer over aan de heer Bos.

De Volksrepubliek China en de R.S.V. tentoo

In een korte serie artikelen geschreven door de heer J. B. van Aken, werkzaam in de publiciteitsafdeling van Thomassen Holland b.v. in De Steeg en aangesteld als standmanager tijdens de R.S.V.-presentatie te Peking, probeert hij U een indruk te geven van deze R.S.V.-deelname en het China van vandaag.

Wie het China anno 1974 bezoekt, zal merken dat er veel fascinerende dingen zijn en ook nogal wat kwesties, die ons westerlingen vreemd voorkomen. Dit traditionele China met zijn grootse artistieke erfenis, of de Volksrepubliek China met zijn culturele revolutie — dat verre land biologeert je ten volle.
De luchthaven van Rangoon, hoofdstad van Birma,

De Schrijver.

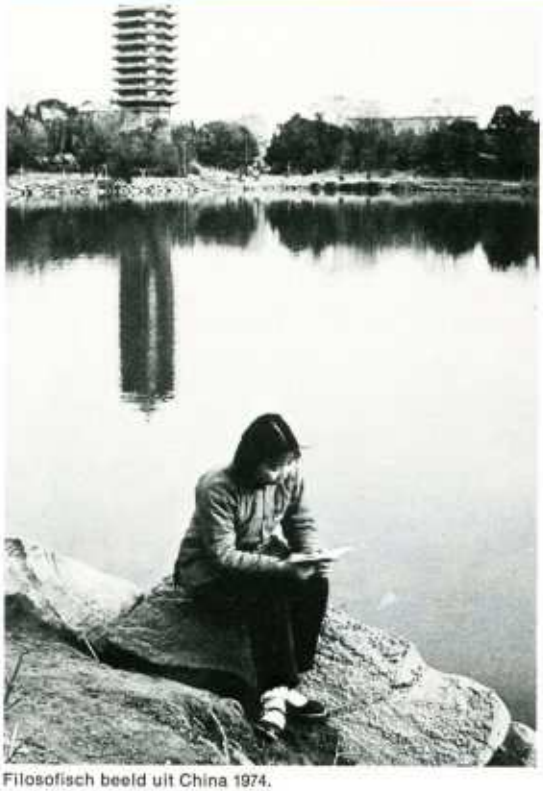
onze laatste vluchtstop vóór Peking, was benauwd en warm geweest, zelfs om 10 uur 's avonds. Lopen over het platform was een onaangename gewaarwording. Het was alsof je over een heet luchtrooster liep. De kleffe hitte kroop langzaam je broekspijpen binnen.
In de transito-passagiersruimte waren behalve de 12 jonge Chinezen, die reeds vanaf Parijs onze medepassagiers waren geweest, weinig mensen aanwezig. Op hun vermoeide gezichten stond duidelijk te lezen dat ze naar huis verlangden. Lusteloos zaten zij op de houten banken.
Ook wij, de heer ir. C. O. Weekhout van Thomassen Motorenfabriek b.v. (thans Thomassen Holland b.v.) en ikzelf, waren moe en gaar. We hadden eigenlijk al in Peking moeten zijn maar de bijna 4½ uur vertraging op het vliegveld Orly bij Parijs had ons de vermoeide das omgedaan en het zag er naar uit dat Rangoon ons ook nog de nodige vertraging zou brengen.
Je weet van tevoren dat het een lange reis zal worden, die ons zou voeren langs de luchthavens van Athene, Caïro, Karachi en Rangoon, maar toch valt dat grote aantal vlieguren weer tegen.
Zondagmorgen, 4 november 1973 waren wij uit Amsterdam vertrokken en nu was het al maandagavond met nog verschillende vlieguren voor de boeg. We waren blij dat de service en maaltijden van Air France aan boord, tot de beste behoorden. Een bijna volle maan schitterde op de lange lichtmetalen bakboordvleugel van de Boeing 707, vlucht

Bakfietsen met hoog opgestapelde kratten melk....

AF 913, die nu weer rustig ronkend een noordoostelijke koers volgde naar het einddoel van onze reis, Peking, de hoofdstad van de Volksrepubliek China.
Onder de glanzende machine trok, door de heldere

nstellingsdeelname in haar hoofdstad Peking

maan verlicht, een landschap voorbij, dat doorkruist was met rivieren, met hier en daar een stad of dorp of commune aan de vele lichten te zien en natuurlijk ergens daar beneden ook de 3000 km lange Chinese muur, die in het nachtelijk duister niet te zien was. Doezelend in de vliegtuigstoel trokken de vele maanden van voorbereiding, verzet door de gezamenlijke R.S.V.-publiciteitsmensen, aan mijn geest voorbij. Al in het voorjaar had de Raad van Bestuur van het R.S.V.-concern besloten deel te nemen aan de Nederlandse technische tentoonstelling, die van 20 november tot 3 december 1973 te Peking gehouden zou worden. Een juiste beslissing!
China is een groot en belangrijk marktgebied voor



Filosofisch beeld uit China 1974.

vele industrieën, waar zeer zeker ons concern niet mag ontbreken.
Met mijn branderige ogen gesloten en wat men noemt "bewust" slapend "trok" de Boeing 707 op circa 6000 meter hoogte zijn snelle kilometers. De groep van 12 Chinezen had de onverstaanbare conversatie gestaakt en was opnieuw innig omhelsd door de armen van Morpheus.
Behalve deze groep en enkele andere buitenlanders, zat ook de heer Weekhout diep weggezonken in zijn stoel en sliep de slaap des rechtvaardigen. We hadden geluk op deze vlucht, er was genoeg ruimte om even "plat" te gaan.
Een kleine trilling ging door de machtige Boeing, die mij de ogen deed openen en kijkend door het kleine raam, zag ik dat het toestel een flauwe bocht naar rechts maakte . . . .
"Excuse me, Sir", een vriendelijke doch luide stem van de charmante Franse stewardess deed mijn ogen verschrikt opengaan. Ik had de laatste uren

Een "stukje" Peking....

vast geslapen.
"In about 20 minutes we will land at Peking airport, will you complete your immigration papers"?
De 12 Chinezen werden iets luidruchtiger en trokken hun zwarte tuniekjassen aan. Zij waren zichtbaar verheugd bijna thuis te zijn.
Het bordje "fasten your seatbelts" werd verlicht en 20 minuten later maakte de Franse gezagvoerder een landing volgens het boekje, doch wel met 6 uur vertraging.
Het was dinsdagmorgen, 6 november 01.05 uur plaatselijke tijd. Op het stille en koude vliegveld van Peking, waar de grote verlichte foto van de Chinese leider, Mao Tse Tung, het luchthavengebouw sierde, was het voor de 2 R.S.V.-kwartiermakers een indrukwekkend en historisch moment.

We hadden voet gezet in het grote China, waar we zo belangstellend naar hadden uitgekeken. China, het China van de nachtmerrie voor miljoenen, het China van de toekomst voor miljoenen. Bijna een miljoen vierkante kilometer groot, bijna 300 × de afmeting van ons eigen Nederland, circa 800 miljoen inwoners. Twintig eeuwen geleden het machtigste keizerrijk ter wereld, nog vóór Rome. Twintig jaar geleden nog ellendig onontwikkeld. Vandaag de grootste communistische natie, het eerste land dat het marxisme-leninisme toepaste en de nieuwe mens schiep zoals die door Marx was aangekondigd. Daar lag het dan voor onze ogen uitgestrekt. Inderdaad een historisch moment, dat mij stil maakte, terwijl wij vlot en efficiënt door de diverse controles werden geholpen.
"Good morning", een beleefde en zachte stem, die vloeiend engels sprak, bracht mij uit mijn overpeinzing, die slechts enkele seconden had geduurd. 'Are you Mr. Weekhout and Mr. Van Aken"? Na onze bevestiging ging hij verder: "I am Mr. Chang from the China travel agency, welcome in the people republic of China'.
Hij bracht ons welwillend, enkele van onze koffers dragend, naar een voor het gebouw gereedstaande solide taxi van Russische makelij, die de 30 kilometer lange, stille en nachtelijke weg, met slechte verlichting in een half uur aflegde en met onze bagage afzette bij de receptie van gebouw 3 van het Pekingse Friendship Hotel, ons tehuis voor de weken die voor ons lagen.

Een pompeus gebouw....

In de hotelkamer lachte mij een echt bed uitnodigend toe. De kamer was eenvoudig gemeubileerd met kasten van het type uit de dertiger jaren . . . ach, het drong om 02.00 uur 's morgens niet meer zo goed tot me door. Slapen was het parool! Over enkele uren moesten we op het tentoonstellingsterrein zijn om de R.S.V.-stand in te richten en een 12-tons zuigercompressor op te bouwen en we wisten dat ons daarbij nog vele moeilijkheden te wachten stonden . . . .
Ik schrok wakker uit een diepe droomloze slaap door hard kloppen op mijn kamerdeur, keek slaperig op mijn horloge . . . 09.30 uur! Allemachtig! En dat terwijl ik om 08.00 uur aan de ontbijttafel had afgesproken. Het tijdsverschil van 8 uur had me te pakken gehad. Ik opende mijn kamerdeur en drie vriendelijk knikkende jonge Chinese hotelbedienden, gekleed in donkerblauw gewatteerde broeken en witte jasjes, probeerden mij in gebroken engels tegelijk toe te spreken. "Are you okay Sir". "We think you sick". Ik lachte hen met een door slaap vertrokken gezicht toe, bedankte hen, op dit voor mij vroege uur, zo vriendelijk mogelijk en mompelde dat ik mij had verslapen. Grinnikend verdwenen zij door de lange, kale hotelgang.
Na een stevig ontbijt, geserveerd in de grote eetzaal door jonge Chinese meisjes, wandelden wij — met boven ons een stralende blauwe lucht, in een temperatuur van circa 12° C — naar het hoofdgebouw, waar bij het bestellen van een taxi naar het tentoonstellingsgebouw de eerste Nederlands-Chinese taalverwarring ontstond. Zelfs de engelse taal hielp niets of weinig, maar met veel gebaren zaten wij tenslotte na 20 minuten in een Japanse Toyota, die ons in 10 minuten naar het doel bracht. Onze eerste werkdag in China was begonnen.

(wordt vervolgd)

ZOEKLICHTJES

Wie ruilt mijn 3-kamerwoning (2e etage op Zuid) met vrij uitzicht voor 3-kamerwoning op Heijplaat.
Tel. 845956. Na 6 uur.

Gevraagd: Benedenwoning in Groenehagen-Rotterdam-Zuid of Capelle in ruil voor 3-kamerwoning boven.
L. A. M. Naaktgeboren, Kruiningenstraat 185, Rotterdam-23. Tel. 814230.

Gevraagd: 4-kamerwoning in Pernis in ruil voor vrije 4-kamerwoning.
Tel. 298347. Streefkerkstraat 28. Rotterdam-Heijplaat.

Aangeboden: Een vrije 3-kamerwoning met voor- en achtertuin of een grote vrije bovenwoning met 4 kamers aan de Rondolaan 107 b.

Gevraagd: Een vrije 4-kamerwoning onverschillig waar. Brieven aan: A. G. de Bruin, Bisonstraat 3, Rotterdam-22.

IN MEMORIAM

Wij geven met leedwezen kennis van het overlijden van onze medewerker:

HENDRIK HERMAN WEBER
ijzerwerker NW, geboren 19 januari 1918, wonende Alphons Ariënsstraat 108, Schiedam. Hij overleed 10 februari 1974. Vanaf 22 maart 1965 was hij in onze dienst.

IN MEMORIAM OUD-WERKNEMERS

FRANCISCUS VAN ASSENDELFT
modelmaker, gepensioneerd 26 juni 1950, overleden 3 december 1973.

AUKE POST
chauffeur, gepensioneerd 1 maart 1970, overleden 9 februari 1974.

MAARTEN LEENDERT 'T HART
bankwerker-boorder, gepensioneerd 1 oktober 1966, overleden 12 februari 1974.

ARIE VAN PELT
hoekijzersmid, gepensioneerd 6 oktober 1956, overleden 12 februari 1974.

NICOLAAS LOENDERSLOOT
opperman, gepensioneerd 24 mei 1952, overleden 19 februari 1974.

DANKBETUIGINGEN

Mede namens mijn kinderen betuig ik u allen mijn hartelijke dank voor de vele blijken van deelneming na het overlijden en tijdens de crematie van mijn man.

A. Hamme-Lugten

Langs deze weg wil ik gaarne, mede namens de familie, hartelijk dankzeggen voor de belangstelling die wij mochten ondervinden bij het overlijden van onze vader.

M. Peeman

Voor het medeleven na het overlijden van mijn man betuig ik langs deze weg onze hartelijke dank.

K. W. van der Wielen-van Dijke
en kinderen

Wij ontvingen dankbetuigingen naar aanleiding van:

Attentie tijdens ziekte:
A. P. Beck en echtgenote
C. K. de Roode en echtgenote

25-jarig huwelijk:
J. W. F. de Wolf en echtgenote

40-jarig huwelijk:
P. van der Hooft en echtgenote

40-jarig jubileum:
G. F. Boogaart en echtgenote
P. C. de Wolf en echtgenote.

Jubilea

H. VAN MARION
corveeër
3 oktober 1973

C. VELDMEYER
werkmeester
bankwerkers
17 februari

W. A. VAN HEIJNINGEN
centerdraaier
28 februari

G. DE BRUIJN
plaatwerker
28 februari

H. H. P. CLEMENT
chef rekenkamer
en begroting
28 februari

J. F. DE JONG
assistent
magazijnmeester
20 februari

C. OOMS
timmerman
12 februari

C. KOOGJE
bankwerker
19 februari

Jubileum RN

J. SCHEULLER
werkmeester lassers
3 februari, vanaf
20 maart 1933 bij de
RDM en per 1 januari
1974 bij RN.

B. VAN MEETEREN
werkmeester
ijzerwerkers NW,
vanaf 2 juni 1925 was
hij in onze dienst.

J. F. HOOGSTEDEN
electrisch lasser NW,
vanaf 10 februari 1947
was hij in onze dienst.

L. VAN SCHIJNDEL
loodgieter/pijpfitter,
vanaf 12 maart 1925
was hij in onze dienst.

Afscheid

M.i.v. 1-2-74
werden gepensioneerd

A. BLOM
electriciën,
vanaf 14 december 1953
was hij in onze dienst.

A. P. PUNT
administratief
medewerker in de
magazijndienst, vanaf
2 november 1936 was
hij in onze dienst.

A. C. M. LAMBREGTSE
modelmaker NW,
vanaf 15 januari 1923
was hij in onze dienst.

A. SCHOT
ijzerwerker,
vanaf 19 juli 1937
was hij in onze dienst.

G. J. DIJKE
aftekenaar/
samensteller, vanaf
26 november 1937 was
hij in onze dienst.

M. VAN DER STOEP
magazijnmeester,
vanaf 25 februari 1926
was hij in onze dienst.

P. E. LEENDERTS
chauffeur, vanaf
15 november 1945 was
hij in onze dienst.

M.i.v. 1-2-74
werd gepensioneerd

J. VAN BUREN
plaatwerker,
vanaf 3 juli 1939 was
hij in onze dienst.

M.i.v. 1-3-74
werd gepensioneerd

J. CHRISTEN
medewerker in de
magazijndienst NW,
vanaf 12 maart 1937
was hij in onze dienst.

W. H. DE LEEUW
medewerker in de
magazijndienst, vanaf
28 november 1955 was
hij in onze dienst.

M.i.v. 1-3-74
werden gepensioneerd

A. N. COLLIGNON
portier,
vanaf 3 oktober 1955
was hij in onze dienst.

Ir. H. A. S. LEICHER
chef begroting S,
vanaf 17 januari 1938
was hij in onze dienst.

Afscheid RN
M.i.v. 1-3-1974

J. P. CORVELEIJN
begroter,
vanaf 1 januari 1974
was hij in onze dienst
en voordien bij de RDM.