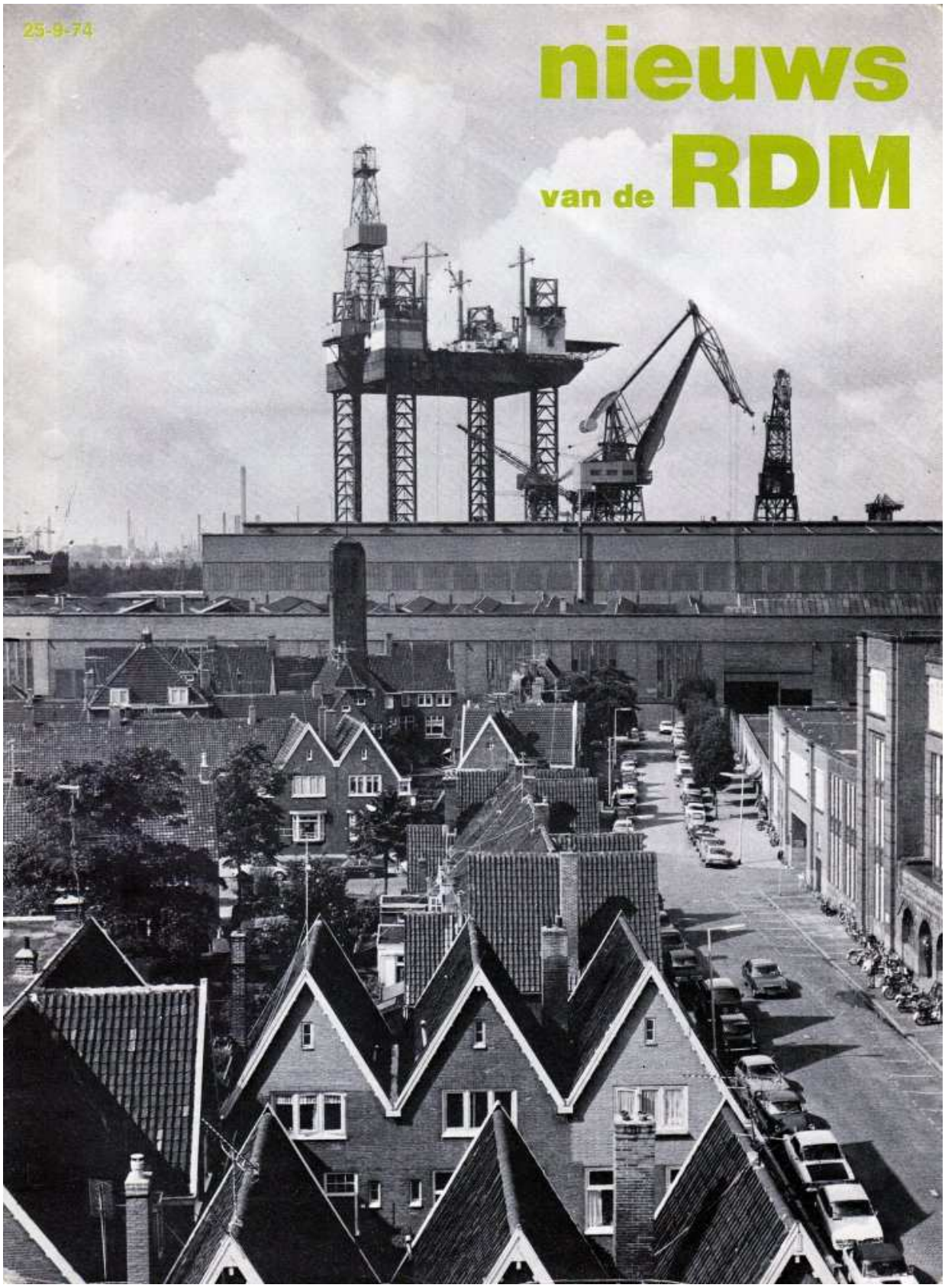
“Nieuws van de RDM”, september 1974, 12e jaargang, nummer 2.

Ontvangen van Rob van den Broek, ’s-Hertogenbosch; uit het archief van Piet van der Horst, Rotterdam.



september 1974
12e jaargang - nummer 2

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) 87 20 12

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

- Sjaak Ruhl een man van gewicht
- Waalhaven blijft
- Rook (bijdrage van P. Sannes)
- Nieuws van de RSV-partners
- Offshore activiteiten aan de NW
- Reparatie op hoog niveau
- Mededelingen van WEK
- Voorkomen is beter dan genezen
- Grote opdracht voor afdeling reparatie

BIJ DE VOORPLAAT

Hoog boven wonen en werken.

Reparatie op hoog niveau

Al vanaf 10 augustus wordt het beeld van onze werf bepaald door een hoog boven alle gebouwen en kranen oprijzend 4-potig booreiland.
Dit booreiland 'Gulftide' van Canam Offshore is, na ruim drie en een halfjaar dienst als productieplatform op het Ekoviskveld voor de Noorse kust, dringend aan onderhoud toe.
Deze onderhoudswerkzaamheden concentreren zich in het bijzonder op de vier poten waarlangs het boorplatform omhoog gevijzeld wordt. Deze stalen poten worden gegritstraald, waarna de Röntgen Technische Dienst via een z.g. Magnaflux onderzoek alle lasnaden op scheuren controleert. Vervolgens worden alle ontdekte scheuren uitgegutst, geslepen en opgelast. In verband met het speciale materiaal zal voor en tijdens het lassen een warmtebehandeling worden toegepast. Een arbeidsintensief karwei, want de totale lengte van elk der poten is maar liefst 109 meter.
Teneinde de aan- en afvoer van mensen en materiaal mogelijk te maken is een kabellift aangebracht, die zelfs als het platform tot 80 meter boven de waterspiegel is opgevijzeld, het heen-en-weer transport kan verzorgen.

Een schoonmaakbeurt is wel nodig.

Vanaf deze hoogte een duidelijk beeld van de werkzaamheden op helling 8.

Scheepswerf en machinefabriek Waalhaven B.V. blijft behouden

45 jaar geschiedenis

Scheepswerf en Machinefabriek Waalhaven B.V. vanaf eind 1970 een volledige dochter van de RDM gaat niet ten onder in de herstructureringsstroom. Aan de maandenlange onzekerheid van ruim 150 werknemers is een einde gekomen.
Deze kleine reparatiewerf, gelegen aan pier 4 in de Waalhaven heeft in haar 45-jarig bestaan al vele ups en downs meegemaakt. In 1928 begonnen als Scheepswerf en Machinefabriek Lith & Madern aan de Waaldijk in Rotterdam-Delfshaven, werd in 1933 het bedrijf gevestigd aan pier 4 in de Waalhaven. Na de crisis van de dertiger jaren kwam het bedrijf tot grote bloei. De oorlogsjaren die daarop volgden werden zonder veel kleerscheuren overleefd en meeprofiterend van de grote vraag naar scheepsruimte die daarna ontstond leverde Waalhaven een belangrijk aandeel in het herstel van de vloot van kleine en middelgrote schepen.
In 1951 werd het bedrijfsoppervlak uitgebreid van 18.000 tot 34.000 m². Voor de reparatie van schepen werd tot dan toe gebruik gemaakt van de 130 meter lange dwarshelling en van een tweetal Gemeentedokken. In 1964 werden van de gemeente twee drijvende dokken overgenomen met een hefvermogen van resp. 2000 en 5000 ton. Een nieuwe werkplaats voor de reparatie van scheepsmachineonderdelen werd in 1970 geopend.
De gunstige ligging van het bedrijf en het feit dat Waalhaven zich richt op de reparatie van kleinere schepen zoals coasters, vissersschepen en baggermateriaal heeft er toe geleid dat in de loop der jaren een grote klantenkring is opgebouwd. Deze kleine reparatiewerf neemt dan ook binnen de RSV-groep een geheel eigen plaats in.

Ter discussie

De discussienota voor een RSV strategie in het Nieuwe Waterweggebied sloeg hier dan ook in als een bom en heeft niet nagelaten de stemming onder het personeel negatief te beïnvloeden. In een gezamenlijke nota van Staf en Ondernemingsraad werd in december 1973 aan de Raad van Bestuur te kennen gegeven dat Waalhaven zeker in staat was de eigen plaats binnen de RSV te handhaven.
Naar aanleiding van de discussienota werd door de werknemersleden van de Centrale Ondernemingsraad met instemming van de Raad van Bestuur de Herstructureringsadviescommissie, afgekort HAC, ingesteld.
Deze commissie, samengesteld uit 5 leden van de Centrale Ondernemingsraad en vijf vertegenwoordigers van de Bedrijfsledengroepen, heeft na een uitgebreid onderzoek de COR van advies gediend inzake het voortbestaan van Waalhaven. Het door de HAC voorbereide en door de COR overgenomen advies werd ter kennis gebracht aan de Raad van Bestuur.

Raad van Bestuur besluit

In een schrijven van deze raad, gedateerd 16 augustus 1974 en gericht aan de gekozen leden van de COR werd medegedeeld dat naar aanleiding van het uitgebrachte advies het besluit is genomen om Scheepswerf en Machinefabriek Waalhaven B.V. niet af te bouwen, maar de positie van dit bedrijf te versterken.
Om dit te bewerkstelligen zullen zo spoedig mogelijk onderstaande maatregelen getroffen worden:

Luchtfoto van de werf vóór 1970.

1. WHV zal een monodivisionele onderneming worden en de direktie van dit bedrijf zal dus direkt rapporteren aan het hoofd van divisie II. Informatie- en kommunikatielijnen blijven nog lopen via de werkmaatschappij RDM.

2. Zo spoedig mogelijk zal een **full-time bedrijfsdirekteur** bij WHV worden aangesteld.

3. De organisatiestruktuur met bijbehorende bevoegdheden en taakomschrijvingen zal opnieuw worden opgezet en zonodig worden gewijzigd en/of aangevuld.

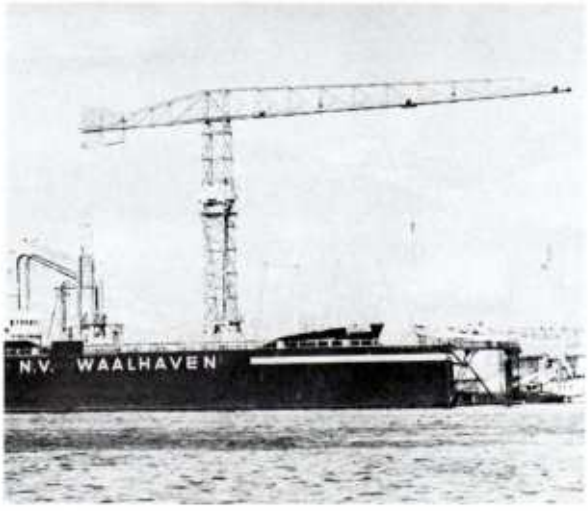
4. Vanuit de reparatie-divisie zal assistentie worden verleend om bij WHV een agressief acquisitiebeleid te gaan voeren.

5. Arbeidsvoorwaarden en kommunikatiepatronen, voor zover deze afwijkend mochten zijn, zullen zo nodig worden aangepast aan de binnen RSV geldende normen en voorschriften.

Er wordt momenteel in het kader van de herstrukturering een studie verricht om te bezien in hoeverre het mogelijk is om specifieke reparatie-werkzaamheden bij WHV te koncentreren. Wij zullen u zo spoedig mogelijk van de uitkomsten van deze studie op de hoogte stellen.
Indien dit noodzakelijk geacht wordt, kan bij WHV een begeleidingskommissie worden ingesteld, die betrokken kan worden bij de uitvoering van genoemde maatregelen.
Opgelucht en zeer dankbaar vertolkte de heer A. de Geest, sekretaris OR, de dank van het gehele personeel aan de Raad van Bestuur, de Centrale Ondernemingsraad en de Herstructureringsadviescommissie voor het vele werk dat was verzet en uiteindelijk had geleid tot het behoud van Waalhaven B.V.

Na de verbouwing.

Het grote dok.



Helling 6 geveld onder slopers geweld

Helling 6 waarop sedert 1915 tientallen schepen zijn gebouwd moet plaatsmaken voor opslagruimte t.b.v. de scheepsnieuwbouw. Nijvere slopers heb-

ben reeds een deel van de helling met de grond gelijk gemaakt.
Bouwnummer 219 Hr. Ms. „De Zeven Provinciën" brak wel alle records v.w.b. bouwtijd op deze helling. Vanaf 19 mei 1939 tot 22 augustus 1950 nam de kruiser de helling in beslag.

De ondernemingsraad geeft opening van zaken

„Het is voor de eerste maal dat thans door de gekozen leden dit jaarverslag over het werk van de Ondernemingsraad is gemaakt. De waarde van het Ondernemingsraadwerk is groot en de betekenis en invloed van de Ondernemingsraad is duidelijk groeiend.
Graag spreek ik mijn waardering uit voor dit duidelijke en onopgesmukte verslag".
Met deze korte kernachtige inleiding werd door de heer W. Bos, als voorzitter van de Ondernemingsraad, het eerste jaarverslag van dit college ten doop gehouden.
Ook de secretaris, de heer M. A. Geluk, gewaagde met voldoening van het feit dat dit verslag aan de lezers een goed overzicht geeft van het vele werk dat in 1973 door de O.R. is verricht.
Het verslagjaar was voor de O.R. een bijzonder moeilijk jaar en een aantal gebeurtenissen zoals de overgang van de Apparatenfabriek en Smederij naar Rotterdam Nuclear, de aanpassing van ons bedrijf in de nieuwe divisie-structuur, waarvan de reorganisatie in de scheeps-nieuwbouw deel uitmaakte, bezorgde de Ondernemingsraad vele problemen.
Ondanks de achterstand, die in het werk van dit college werd veroorzaakt door de onderbreking van het overleg gedurende en na de werkstaking is men er toch in geslaagd een goed en bovenal overzichtelijk beeld te geven van wat er door de O.R. en de verschillende commissies uit haar midden voor het bedrijf is gedaan.
Hoewel de meesten van onze lezers regelmatig via de verslagen van de O.R.-vergaderingen op de hoogte worden gehouden leek het ons nuttig om door middel van een korte bloemlezing uit dit jaarverslag het vele belangrijke werk, dat door de O.R.-leden in ons aller belang wordt verricht, extra te belichten.

Zeven en twintig keer kwam de O.R. in officiële vergadering bijeen en een groot aantal onderwerpen kwam ter tafel. Een willekeurige greep:

Overgang van de apparatenbouw naar R.N.

Het kostenbesparingsprogramma

Het strategie plan tot herstructurering

Bedrijfsregelingen werknemers

Reorganisatie in de scheepsnieuwbouw

Vervoerskwesties

Orderpositie

O.R. reglement.

Ook de vaste commissies hadden een aandeel in het totale pakket van werkzaamheden dat in het afgelopen jaar werd verzet.

Voor wat betreft het werk van de commissie van overleg valt in het verslag een wat somber geluid te horen. Dit laatste vooral in betrekking tot het aantal malen dat werd vergaderd. Er wordt zelfs gewag gemaakt van commissies die in het geheel niet bijeenkwamen.
Dit laatste is een probleem waarmee de vaste commissie uit de O.R., speciaal belast met het werkoverleg, zich momenteel druk bezig houdt. Men wil trachten tot een betere vorm van werkoverleg te komen.

Verder lezen we in het verslag dat de gezamenlijke commissies in het totaal 2880 klachten van uiteenlopende aard hebben behandeld.
Al met al een degelijk stuk werk, waarvan de uitgave zeker in het Waterweggebied als een primeur mag worden gezien.

We zouden de samenstellers in overweging willen geven een volgende uitgave in een groter aantal te doen verspreiden zodat het werk van de Ondernemingsraad in bredere kring bekendheid zal krijgen.

Mutaties

Met ingang van 1 september 1974 is aangesteld tot werkmeester groot machinaal in de Machinefabriek

de heer M. van Meijeren

en als werkmeester lassers afdeling Nieuwbouw Montage

de heer K. Smidtman.

Fazant en haas moeten wijken voor RSV offshore activiteiten

Wilde fauna veranderd in asfalt en beton

Het is gedaan met de jarenlange alleenheerschappij van hazen en fazanten op het grote braakliggende terrein dat deel uitmaakt van de Scheepsbouwmaatschappij "Nieuwe Waterweg" B.V. Waar tot voor kort tussen braamstruiken en riet wilde katten jacht maakten, grommen nu de bulldozers en graafmachines. Een sedert tientallen jaren tussen werfaktiviteiten sluimerend natuurgebied verandert zienderogen in een door wegen doorsneden asfaltvlakte. Tweeëndertig duizend vierkante meter verhard terrein zal binnen enkele maanden deze rustieke reparatiewerf een ander aanzien geven.

Met het oog op reeds verkregen en nog te verkrijgen opdrachten voor het RSV concern op Offshore gebied, moeten binnen zeer korte tijd een groot aantal voorzieningen worden getroffen. Het zeer gunstig aan een open verbinding met de Noordzee liggend terrein biedt hiervoor alle mogelijkheden.

slopen en bouwen

De firma Voormolen, die reeds vele opdrachten voor de RDM uitvoerde is met het werk belast onder supervisie van de afdeling Gebouwen. De op het terrein staande oude spantenloods, stammend uit de periode dat op deze werf nog regelmatig schepen werden gebouwd, moest gesloopt, evenals een aantal kleinere obstakels die al jaren niet gebruikt werden.
De twee oude hellingen 6 en 7, voor een groot deel overwoekerd door groen, moesten blootgelegd en uitgegraven: In totaal worden 1540 betonpalen van elk 6½ meter lengte, die als fundering voor de hellingen hebben gediend, verwijderd.
Nadat alle aanwezige hindernissen zijn gesloopt wordt het grootste deel van het terrein voorzien van een laag asfalt, waar om — en doorheen — nieuwe wegen worden aangelegd.
Aan de rivierzijde komt een 185 meter lange stalen damwand, als afzetting voor een te graven haven, die uiteindelijk een afmeting zal krijgen van 70 x 140 meter, bij een diepte van 5,65 meter. Deze haven zal straks dienen om de op dit terrein te construeren objecten via pontons gemakkelijk te kunnen verschepen. Het oorspronkelijke plan om dit transport via de bestaande wal te doen plaatsvinden, moest worden opgegeven in verband met te verwachten moeilijkheden met het scheepvaartverkeer op de Nieuwe Waterweg.
De te vervaardigen objecten, z.g. **modules,** waarvan het gewicht kan oplopen tot boven de 1700 ton, maken het noodzakelijk speciale voorzieningen aan te brengen onder het steiger waar de modules op de in de haven afgemeerde pontons worden gezet.
Het verplaatsen van de modules vanaf het werkterrein naar de steiger zal plaats vinden via een z.g. "Skidway", een glijbaan waarover de modules naar de waterkant gesleed worden. Aan het eind van deze baan moet de module via een scharnierconstructie van zware stalen balken op de ponton gebracht worden. Op dat moment

komt het gehele gewicht op de op het steiger bevestigde scharnierbalk te rusten. Het aanbrengen van een zware betonconstructie is daarom noodzakelijk. Tweeënnegentig betonpalen van elk 24 meter lengte moeten hiervoor worden geslagen. Hierop komt een drie meter dikke gewapend betonnen vloer van 50 x 8 meter.

De tijd dringt

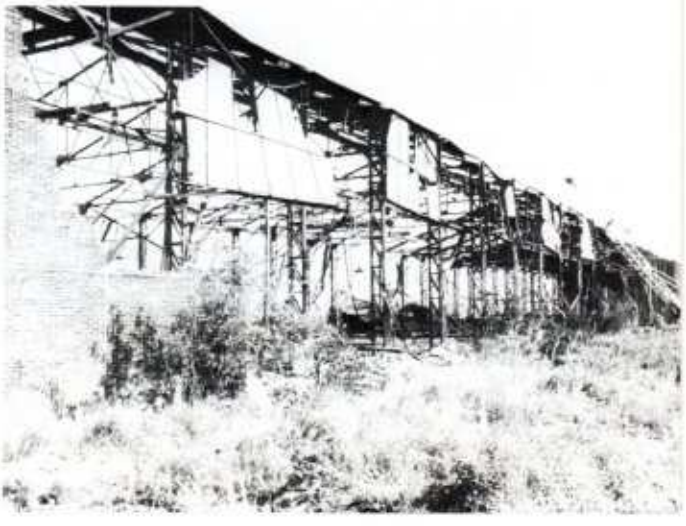
Deze werkzaamheden moeten binnen zeer korte tijd gerealiseerd worden. Binnen tien weken, gerekend vanaf medio augustus, moet het werkterrein gereed zijn. Nog eens tien weken later de haven en de Skidway. Rondom het gehele terrein komt een 2½ meter hoge afrastering, zodat het in feite afgezonderd wordt van de overige werfactiviteiten.
De bramenzoekers zullen een andere mogelijkheid moeten vinden.

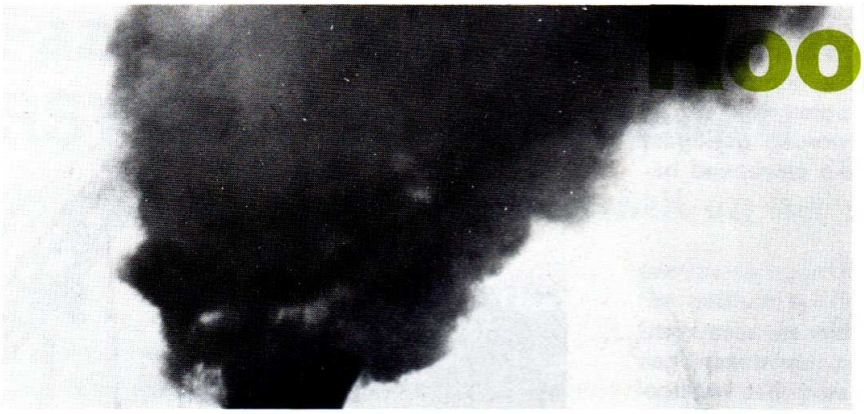
Over de aard en omvang van de nieuwe Offshore activiteiten het volgende.

Als subgroep Productengroep Energievoorziening, vallend onder divisie IV, Apparaten en Machinebouw, zal RSV-Montage in nauwe samenwerking met de montage afdelingen van Verolme Machinefabriek IJsselmonde en Wester Pijpleidingen op het straks gereedgekomen terrein modules gaan samenstellen. Deze modules, waarvan voorlopig twee opdrachten voor in totaal 5 stuks zijn verkregen, bestaande uit 2 bemanningsverblijven en 3 equipment modules, zijn als het ware voorgefabriceerde complete eenheden. De 2 bemanningsverblijven, die wat indeling en montage betreft veel overeenkomst vertonen met de verblijven op booreilanden worden gebouwd onder toezicht en met medewerking van de afdeling montage van de RDM. Het samenstellen van z.g. equipment modules, vergelijkbaar met het montage werk voor b.v. raffinaderijen, zal geschieden door werknemers van Wester Pijpleidingen, VMY en RSVM.

In de Noordzee verrijzen steeds meer vaste stalen constructies, verankerd in de bodem van het continentale plat, waarop een platform is aangebracht. Deze platforms kunnen geheel zelfstandig opereren en zijn daarvoor volledig uitgerust. Deze uitrusting die kan variëren van compleet ingedeelde bemanningsverblijven tot pompinstallaties en energieopwekkingseenheden, worden als blokken uit een blokkendoos op het platform gestapeld. Elk van deze eenheden, module of package genoemd, kan apart geleverd worden.
Gezien de toenemende vraag naar gas en olie is de verwachting gerechtvaardigd dat in de nabije toekomst de grote vraag naar deze modules zal aanhouden.
Alleen al in de Noordzee zullen binnen 6 à 7 jaar ongeveer tweehonderd van de eerder genoemde platforms worden gebouwd.

De oude spantenloods voor en tijdens de sloop.



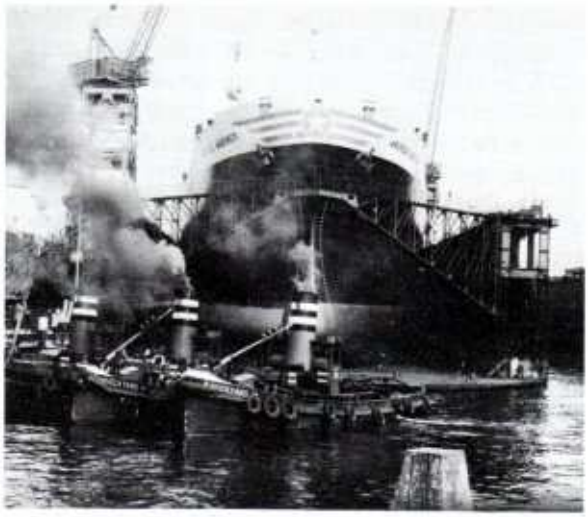


rook

Het moet er al geweest zijn vanaf het begin. Toen in een oneindige reeks van processen de materie in het heelal zich verdichtte tot een ronde bol, die we heden ten dage nog steeds aarde noemen. Rook, naaste verwant van het element vuur. In die oertijd vulde het werkeloos de dalen, die waren ontstaan na talloze erupties, of het hing doelloos rond een top van een zich omhoogwerkende vulkaan.
Maar zie, nauwelijks had de mens een voet op aarde gezet of hij zag in de rook een mogelijkheid om buiten stembereik iets aan anderen kenbaar te maken.
Kain en Abel hebben die toepassing het eerst in praktijk gebracht. Zij poogden het directe contact met hun Schepper, dat na de verbanning uit het paradijs verloren was gegaan, door middel van rook (offer) te herstellen. Het gedrag van de door hun toedoen ontstane rook, leidde zelfs tot de eerste moord.
Vanaf die tijd werd rook in het bestaan van de mens een teken, een sein of een markering.
Neem de oorspronkelijke bewoners van Noord-Amerika, de Indianen die door middel van rook hun berichten overbrachten. Doch naarmate de techniek vorderde en ene Mr. Bell een systeem had uitgevonden waarmee men zelfs voorbij de horizon de ander kon bereiken, leek het er op dat de rol van de rook als 'melder' was uitgespeeld. Heden ten dage wordt het zelfs al, in opperste miskenning, in één adem genoemd met luchtverontreiniging.
Gelukkig vindt men in Europa nog twee plaatsen waar rook als berichtgever nog in ere wordt gehouden. Daar heeft het nog de status waar het historisch gezien volkomen recht op heeft. Eén van die plaatsen is Vaticaanstad waar men zelfs na het concilie ons door middel van rook laat weten wie van het college van kardinalen tot paus is gekozen.
Het andere centrum van rookbeschaving ligt geo-

grafisch wat noordelijker, in Nederland, om precies te zijn in Rotterdam-Heijplaat. Ook daar bevindt zich een instelling die de rook in ere houdt. En dit niet uit toeristisch oogpunt alleen gedurende de zomermaanden, nee het hele jaar door tref je daar in de tempel van de scheepsreparatie, waar de altaren bestaan uit sleepboten, de rook aan. Rook zoals die behoort te zijn, dik en zwart, voortspruitend uit goudeerlijke fossiele brandstof, uit het carboon.
Nauwelijks gekanaliseerd door de rode schoorstenen met de wit zwarte banden. Daardoor ongebreideld uitwaaierend over en langs de rivier en zodoende een dimensie van grauwheid toevoegend aan het reeds verontreinigde water.
Een beeld oproepend zoals we dit alleen nog kennen van het tableau der havenschilders uit de dertiger jaren. Penetrant doordringend in kantoren en werkplaatsen, ons daar omgeven en

voorzien van een odeur die je in geen enkele spuitbus zult vinden.
Mocht u een dezer dagen de rook in deze vorm waarnemen, dan moet u dit niet direct in verband brengen met een wat overleefde manier van energie opwekken. Evenmin het vermoeden laten rijzen, dat het geschiedt uit hang naar dingen uit grootmoeders tijd, het kenmerk van de zeventiger jaren, en zeker niet de meldkamer van Rijnmond bellen. Hetgeen u dan waarneemt is geheel in overeenstemming met het voorgaande, het is een sein of een bericht dat er weer een schip gerepareerd en wel, het dok verlaat. Een teken dat langs de rivier tot aan de overzijde, zelfs voorbij Schiedam en Vlaardingen begrepen dient te worden, dat op de andere oever, op Heijplaat nog volop leven aanwezig is!



‚dokken' belangrijk gereedschap reparatie afdeling

In één van de films die over ons bedrijf gemaakt zijn komt de tekst voor: "De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, die als eerste Nederlandse werf drijvende dokken in gebruik nam".
We moeten hiervoor ver terug in de geschiedenis van de werf en wel naar augustus 1903.
Het eerste drijvende dok werd weldra gevolgd door een tweede en beide zouden ze de naam gaan dragen van de toenmalige Prins der Nederlanden, Z.K.H. Prins Hendrik. In de loop der jaren is het aantal dokken uitgebreid en momenteel kan onze afdeling Reparatie beschikken over een tiental drijvende dokken, variërend in hefvermogen van 3.000 tot 54.000 ton. (zie ook pag. 12 t/m 14)

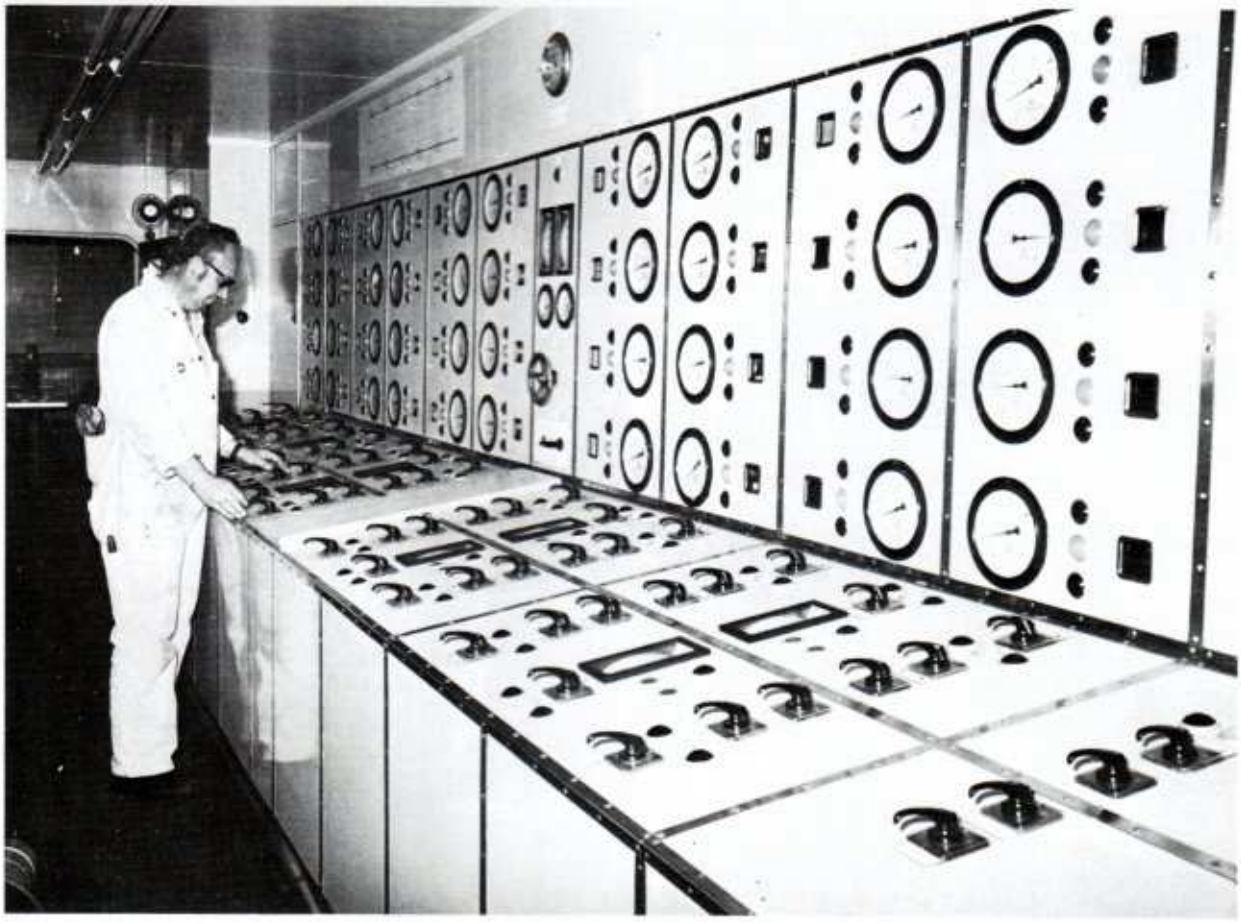
Ieder schip moet regelmatig in het dok. Dit is namelijk de plaats waar een schip onder de waterlijn kan worden gecontroleerd en eventueel gerepareerd. We kunnen dus een dok gerust één van de belangrijkste stukken gereedschap van een scheepsreparatiebedrijf noemen.

Wat is nu een dok en hoe werkt het? Het zou een onderschatting van de meeste lezers zijn als de vraag gesteld werd: "Hoe ziet een dok eruit?" Gaan we echter verder en vragen: "Hoe werkt een dok en wat komt er kijken voor een schip 'droog' staat", dan zouden velen het antwoord schuldig blijven.
Een drijvend dok is een U-vormig gevaarte, bestaande uit een uit pontons samengesteld draaggedeelte met aan beide zijden in de lengterichting de zijkasten. In en op deze zijkasten bevindt zich de technische uitrusting van het dok zoals pompen, kranen, kaapstanders en controleapparatuur. Aan de voor- en achterzijde is het dok open. Draaibare brugverbindingen maken de zijkasten onderling toegankelijk.
Midden over de dokvloer zijn in de langsrichting een groot aantal z.g. 'kielblokken' opgesteld. Deze blokken ontlenen hun naam aan het schip. De bodem van de meeste schepen is vlak, vandaar dat men ook wel spreekt van het 'vlak'. Midden over de lengterichting van dit vlak loopt een plaatstrook van dikker materiaal, de 'kiel'. De kiel vormt tezamen met de inwendige versteviging, het middenzaathout genoemd, de ruggegraat van het schip. De ribben aan deze ruggegraat worden gevormd door de dwarsversterkingen in de dubbele bodem of tanken.
Deze dwarsversterkingen lopen door tot in de 'kim'. De 'kimblokken' waar we later op terugkomen dienen ter ondersteuning van de stuur- en bakboordzijde van het vlak.
De kielblokken zijn vervaardigd van een harde houtsoort en zijn aan de dokvloer bevestigd. Het bovenste gedeelte bestaat uit een laag opgespijkerd zacht hout. Dit z.g 'stophout' dient om als het schip bij het dokken op de kielblokken komt te rusten, de kleine afwijkingen van het scheepsvlak op te vangen.
Bij een leeg dok steekt de dokvloer ± 30 cm boven de waterlijn. De pontons zijn echter niet leeg. Hierin bevindt zich water, waarvan het gewicht gelijk is aan het hefvermogen van het dok. Stel dat een dok bestaat uit een achttal gelijke pontons (secties) en elk van deze pontons bevat 500 ton water, dan is het hefvermogen van dat dok 8 x 500 ton = 4000 ton.
In de pontons zijn inlaatschuiven aangebracht die bij het opendraaien van de afsluiters water inlaten. Om het ongehinderd binnenvaren van het schip mogelijk te maken moet het dok zover zakken dat er tussen kielblokken en scheepsbodem ongeveer 60 cm water staat. Op de wanden van de zijkasten van het dok zijn op diverse plaatsen de diepgangen vanaf de bovenzijde kielblokken aangegeven, zodat het steeds mogelijk is de juiste stand van het dok te bepalen.
Wat gaat eraan vooraf voor het schip het dok kan binnenvaren en drooggezet?
Op een dag komt een schip naar de werf voor reparatie. Dit kan een bodemreparatie, schroef- en roerwerk of 'knippen en scheren' zijn. Dit laatste omvat het afschrappen van schelpen en ander aangroeisel en opnieuw verven van de scheepshuid.
Allereerst dient de dokbaas kennis te nemen van de diepgang, het gewicht, lengte en breedte en de vorm van voor- en achtersteven van het te dokken schip. Deze gegevens worden hem verstrekt via de afdeling Dok en Haven, waar aan de hand van de 'planning' bepaald wordt in welk dok het schip komt te liggen. Het gesprek over diepgang en ballastcondities van het te dokken schip geschiedt meestal vooraf aan boord of wordt via telex-telefoonverbinding geregeld, door de medewerkers van de afdeling Dok en Haven. In noodzakelijke gevallen wordt er door duikers een onderzoek ingesteld om eventuele abnormaliteiten onder water te constateren.

Uw verslaggever heeft om zijn theoretische kennis van het dokken te toetsen aan de hand van de praktijk, een dokking in dok 9 meegemaakt.
In de vroege ochtend, enkele uren voordat de normale dagploeg op het werk verschijnt, was er op de brug van het dok, ook wel 'handelhuis' genoemd, reeds een grote bedrijvigheid. Een tiental dokknechten, een kraanmachinist, een elektriciën en een bankwerker waren onder leiding van twee dokbazen al druk in de weer om het m.s. 'Amilla', tijdig voor de komst van de reparatiedagploeg, droog te zetten. De afsluiters waren al opengedraaid en langzaam verdween de dokbodem onder het met olie en drijfhout bedekte wateroppervlak. Toen de peilschalen op de dokwand een diepte van 18 voet aanwezen werden de inlaten gesloten en het dok bleef op deze diepte liggen, wachtend op het schip.
Met behulp van een aantal sleepboten werd de Amilla voor het dok gemanoeuvreerd. Tot op dat moment had de kapitein of loods de touwtjes in handen, maar vanaf het ogenblik dat het schip binnen de dokwanden verscheen en de dokknechten via de overgebrachte meerdraden het contact met het schip tot stand hadden gebracht was het schip zoals het heet 'voor de dokbaas'.
Hij was vanaf dat moment de verantwoordelijke persoon en onder zijn toeziend oog werd het schip door de slepers naar de van te voren be-

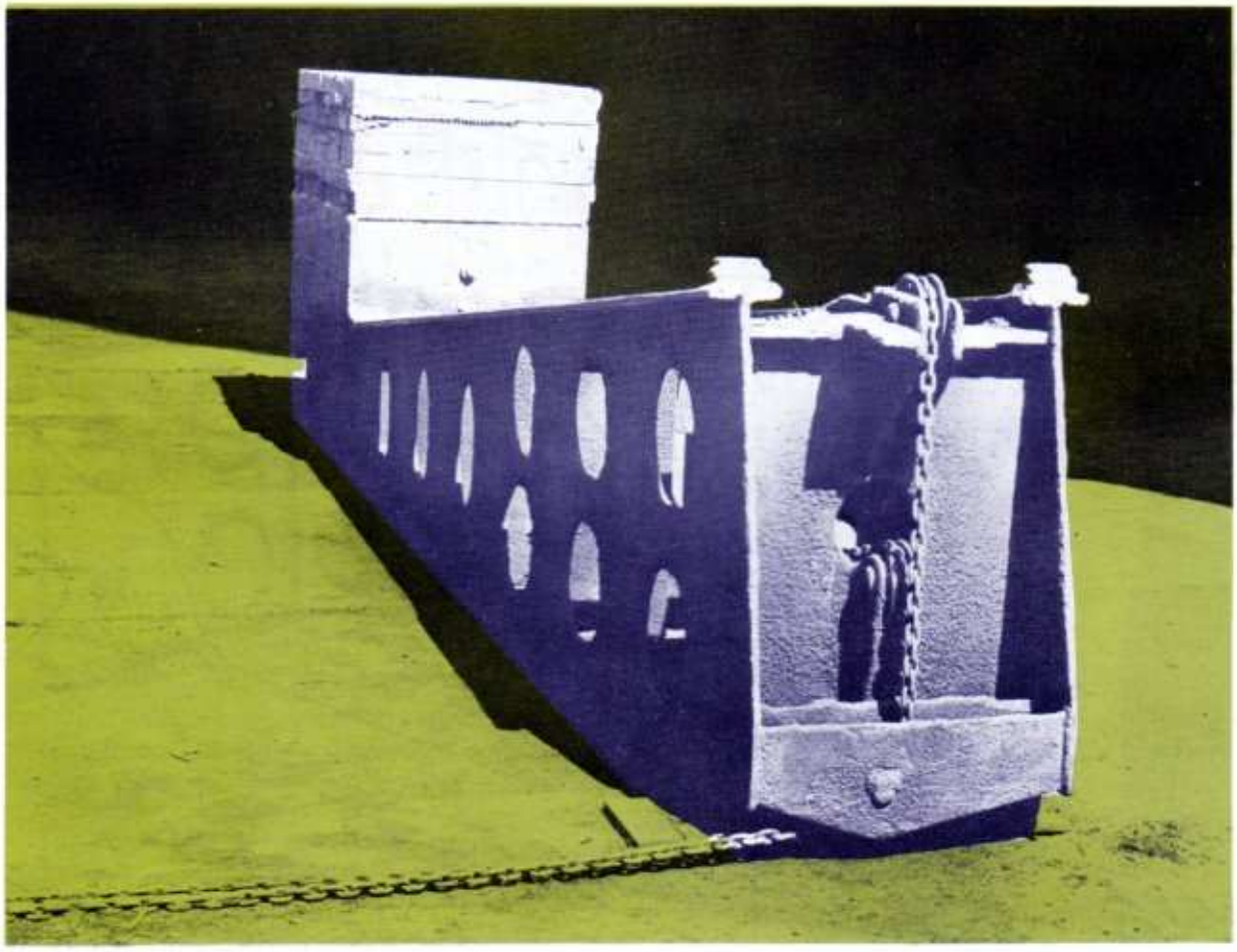
paalde plaats in het dok gesleept. De sleepboten werden bedankt en met behulp van een kraan werden een viertal zware staaldraden, elk bevestigd aan een kaapstander, aan boord van het schip belegd. Het schip lag nu op de juiste plaats in het dok, d.w.z. de juiste plaats ten opzichte van de lengterichting. Om het precies boven de nog onzichtbare kielblokken te krijgen bleek een karwei dat veel inzicht en vakmanschap vereiste. Via de draaibare brugverbinding werd een lijn overgebracht, die de breedte van het dok overspande. Aan deze lijn werd een lichte ketting bevestigd waarop op vaste plaatsen haken van verschillende kleur zijn aangebracht. De haken bevinden zich aan de beide uiteinden van de ketting en wel op een zodanige plaats dat b.v. een rode haak links zich evenver uit het midden van de ketting bevindt als de rode haak rechts.
Precies midden aan de ketting is een zware loden staaf bevestigd, door de dokknechten aangeduid met een naam die de censuur niet kon passeren. Een van de dokknechten, uitgerust met een portofoon, nam nu een positie in midden tussen de twee dokwanden, namelijk op het punt waar de gesloten draaibruggen elkaar raakten. De geel geverfde loden kegel hing door zijn gewicht iets door, zodat de ketting waarvan elk der beide uiteinden aan een vast punt op de dokwanden waren bevestigd, als het ware een grote V vormde. Het midden van deze V bevond zich precies boven het midden van de kielblokken. Het middenschip is vanzelfsprekend het midden van de voorsteven en vanaf het vaste punt op de draaibruggen gemakkelijk te bepalen. Door middel van aanwijzingen via de portofoon werd nu met behulp van de op de kaapstanders bevestigde staaldraden het schip zodanig verplaatst dat de V van de ketting in één lijn kwam met het hart van de voorsteven.
Een zelfde werkwijze werd nu toegepast ten opzichte van het achterschip, zij het dat de ketting nu via twee aan weerszijden op de dokwand aangebrachte palen werd gespannen.
Het schip lag nu nauwkeurig op de juiste plaats boven de kielblokken en er werd een begin gemaakt met het oppompen van het dok. Het was echter nog niet zover dat het schip geheel drooggezet kon worden. Eerst moest een eventueel overhellen van het schip naar stuur- of bakboord worden aangepast aan het dok. Om dit te con-

Overzicht van het handelhuis.



troleren en eventueel te corrigeren nam de dokbaas een positie in op een hoog punt in het midden schip. Door een vast punt op de beide dokwanden in het oog te houden (alle vaste punten op de dokwanden zijn symmetrisch ten opzichte van elkaar) kon hij via de portofoon de nodige correcties aan het handelhuis doorgeven, waar met behulp van de pompen het dok in de vereiste stand werd gebracht. Toen dit was gebeurd kon het oppompen verder gaan. Na het moment dat de kiel de kielblokken raakte werd nog een halve voet doorgepompt, in vaktermen gezegd, tot het schip een halve voet geboeid lag. Vervolgens werd opnieuw gecontroleerd, waarna het oppompen verder ging. Tamelijk snel kwamen dok en schip omhoog. Toen het schip 3 à 4 voet geboeid lag, werd opnieuw gestopt voor het aandraaien van de kimblokken of kimstoppings.
Kimblokken zijn, in de langsrichting van het dok aangebrachte schuin oplopende frames waarlangs een blok (stopping) omhoog kan worden getrokken. Dit gebeurt met behulp van kettingen die vanaf de zijwanden worden bediend. Nadat de kimblokken waren aangedraaid rustte het schip met kiel en kim op de kiel- en kimblokken. Het schip had voldoende steun en kon zich 'zetten', zodat bij het verder droogpompen kapseizen uitgesloten was.
Het centrale punt van waaruit het hele dokkingsproces werd geregeld is het handelhuis, te vergelijken met de brug van een schip. Hier bevinden zich alle instrumenten voor het bedienen van pompen en afsluiters. Met een voor de leek onvoorstelbare zekerheid werden schakelaars omgezet en meters afgelezen.
Nadat het laatste water uit het dok was weggestroomd begaf de loodsbaas zich met de lift naar de dokvloer om zijn controleronde te maken.
Alles bleek in orde en het schip werd vrijgegeven voor het werk waarvoor het was drooggezet. Lucht, water, gas, elektriciteit en zuurstof werden in snel tempo via de vaste aansluitingen op de dokwanden naar het schip gebracht en de reparatieploeg kon beginnen.
De vakkennis en inzet van een aantal medewerkers maakt het mogelijk één van de belangrijkste instrumenten van onze afdeling Reparatie snel en efficiënt te gebruiken.

Een kimblok.



Sjaak Ruhl

een man van gewicht

Mocht u, geachte lezer, in de veronderstelling verkeren dat de enkele maanden geleden aangekochte vijzelwagen voor de scheepsbouw de enige op onze werf is die zware lasten kan tillen, dan zult u na het lezen van dit verhaal tot andere gedachten komen.
Sinds oktober van het vorige jaar werkt op het bedrijfskantoor Scheepsbouw de 23-jarige Sjaak Ruhl, met zijn 1,96 meter en een gewicht van omtrent 100 kilo bepaald geen figuur om over het hoofd te zien.
Na het behalen van het MTS diploma werktuigbouw ging hij na het vervullen van zijn dienstplicht naar de dag MTS scheepsbouw om d.m.v. een twee jarige cursus ook het MTS diploma scheepsbouw het zijne te kunnen noemen.
Hoewel Sjaak zeker niet van plan is om terwille van zijn hobby een toekomstige loopbaan te schaden, gebruikt hij wel alle vrije uren om tot optimale prestaties te kunnen komen. In een kort gesprek dat we met hem hadden vertelde hij het één en ander over zijn ideaal, het verbeteren van het Nederlands record kogelstoten wat al vele jaren met 17.09 meter op naam van Piet van der Kruk staat.
Sjaak doet al ruim vijf jaar aan athletiek. In zijn geboorteplaats Maassluis begon hij bij de plaatselijke AV Maassluis op het nummer (800 meter) hardlopen. Toen de familie Ruhl naar Rotterdam verhuisde kwam hij via districtstrainer Van der Kruk bij Metro terecht. Na een eerste gerichte training stootte hij de kogel al meteen naar 15.50 meter en op 3 juni jl. liet hij op de sintelbaan aan het Langepad 16.62 meter aantekenen. Zijn laatste recordpoging kwam op 16.97 meter.

Zware training

Deze snelle opeenvolging van successen kwam niet zomaar. In de afgelopen winter trainde hij zes keer per week met gewichten, waarbij het wekelijks geheven gewicht gemiddeld 70 ton bedroeg. Zelfs in de zomer pakt hij wekelijks toch nog zo'n 21 ton, een aantal kilo's om u tegen te zeggen.
Tijdens het gesprek kwamen we ook op het tegenwoordig in diverse takken van sport in zwang komende gebruik van z.g. spierversterkende middelen.
Als er iets is dat Sjaak veroordeelt dan is het wel het gebruik van 'spierpillen'. Hij acht dit schadelijk voor zijn gezondheid en vindt het bovendien een oneerlijke vorm van sportbeoefening. Hij is ervan overtuigd dat hij ook op puur natuur de 18 meter zal kunnen halen.

Hij is nog niet zover en het gebrek aan internationale ervaring voelt hij als een groot gemis. Ook zijn gewicht, wat er toch wel zijn mag, is een beletsel om nu al tot een optimale prestatie te komen.
Voor dit zware werk tel je pas mee bij 125 kilo, wat voor hem voorlopig moeilijk haalbaar blijft. Om hieraan te komen zou ik me als het ware te barsten moeten eten en daar moet ik thuis niet mee aankomen. Eten wat de pot schaft is daar het degelijke principe en bunkeren als een dijkwerker is er echt niet bij.
Toch blijft hij optimistisch en vast besloten zijn sportieve doel te bereiken. Maar nogmaals, zo herhaalde hij aan het eind van ons onderhoud: „mijn maatschappelijke toekomst stel ik niet in de waagschaal voor de athletiek". Wie weet horen we nog wel van hem.

De influenza van de komende winter kan nù nog doeltreffend worden bestreden

ZORG DAT U ER NIET BIJ BENT . . .
Als u van de winter influenza krijgt bent u waarschijnlijk de enige niet. Influenza (ook wel genoemd: spaanse griep, aziatische griep of hongkong griep) is een zeer besmettelijke ziekte, die ferm om zich heen kan slaan. Elke winter krijgen duizenden Nederlanders griep. Bij een epidemie zijn het er zelfs honderdduizenden. De patiënt is meestal een paar dagen hard ziek en na zijn herstel voelt hij zich nog geruime tijd erg slap. Als de influenza hem eenmaal te pakken heeft, is het te laat. Dan is er naar medische maatstaven weinig of niets meer tegen te doen.

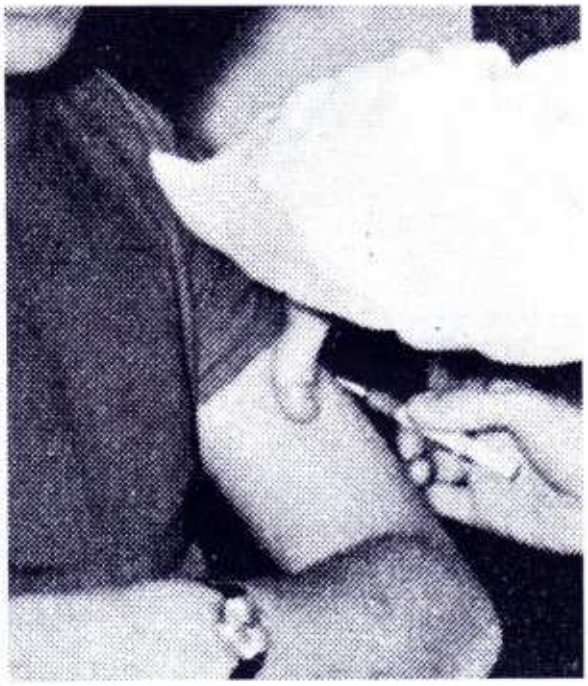
INFLUENZA: EEN BELANGRIJKE VOLKSVIJAND
Influenza is geen ongevaarlijke ziekte. Bekende complicaties van influenza zijn longontsteking en bronchitis. Jaarlijks sterven in Nederland honderden mensen aan influenza en haar complicaties; tijdens epidemieën zelfs honderden per week.
Verder is influenza een belangrijke volksvijand, omdat er dikwijls zoveel mensen tegelijk ziek zijn. Bedrijven komen lam te liggen, het normale gezinsleven raakt ontwricht.

VACCINATIE, de enige uitkomst
In deze tijd hoeft men niet meer weerloos af te wachten tot de influenza toeslaat.
Er is een vaccin, dat de vatbaarheid sterk vermindert. Door u te laten inenten bent u de hele winter zo goed mogelijk tegen de ziekte beschermd. Dat is in uw eigen belang, maar ook in het belang van uw gezin en uw bedrijf. Als u influenza krijgt lopen uw huisgenoten een grotere kans te worden besmet, uw collega's zullen uw werk moeten overnemen, waardoor ze extra worden belast.

GOED OM TE WETEN
Het vaccin bevat geen levende smetstof. Het is dus uitgesloten dat een vaccinatie ooit influenza zou kunnen veroorzaken.

Verkoudheid is iets anders dan influenza. Dat vaccinatie verkoudheid zou voorkómen, is niet wetenschappelijk aangetoond. Wel staat vast, dat verkoudheid nooit een gevolg van de inenting kan zijn.

Influenza-vaccinatie:
een prikje van niks



Het vaccin wordt met een fijne naald vlak onder de huid gespoten, of naaldloos onder druk in het onderhuidse weefsel gebracht. In beide gevallen is de inenting praktisch pijnloos.
In de meeste gevallen zal men na de inenting niets merken. Soms kan er op de plaats van de inenting enige roodheid ontstaan. Deze plek kan jeuken of een beetje gevoelig zijn. Deze verschijnselen zijn echter van geringe omvang en veroorzaken weinig last. Ze verdwijnen in het algemeen binnen 24 uur.
Personen, die overgevoelig zijn voor kippevlees, -eieren of veren (en hiervan jeuk, galbulten of „brand" krijgen, mogen zich niet laten inenten.
Voor ieder ander bestaat er niet het minste bezwaar.

GOEDE RAAD
Zorg dat u er bij bent, wanneer u de gelegenheid krijgt zich te laten inenten. Dan maakt u de beste kans dat u er bij de volgende influenzagolf „niet bij bent".

Mededelingen van WEK

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

THEATERREIS DRIE DAGEN PARIJS MET UW WELKOM-UIT PASPOORT

Vertrek: vrijdag 25 oktober 1974 om 8.56 uur van Rotterdam CS
Terug: zondag 27 oktober 1974 om 22.22 uur.
Deze reis omvat een retour 2e klasse Rotterdam-Parijs, vervoer van en naar het hotel, logies met ontbijt, vier warme maaltijden, excursie per touringcar door Parijs, bezoek aan twee theaters.
Deelnemers ontvangen bovendien een gids van Parijs.
Deze reis is speciaal voor Welkom-uit in samenwerking met N.S. en FTS georganiseerd.
De reissom bedraagt inclusief alle bovengenoemde faciliteiten slechts f 198,—.
Tegen bijbetaling is het mogelijk om:
— 1e klasse te reizen
— kamer met douche te bespreken
— een éénpersoonskamer te bespreken.
Opgave kan (door degenen, die een Welkom-uit Paspoort hebben aangevraagd) geschieden bij de sekretaris WEK.

FEESTMIDDAG VOOR GEPENSIONEERDEN

Hiermede nodigen wij u uit tot bijwoning van de jaarlijkse feestmiddag voor gepensioneerden en uitgetrokken zieken op donderdag 10 oktober a.s. in de grote zaal van De Doelen.
Aanvang 14.00 uur. De zaal gaat open om 13.30 uur.

Medewerkenden: Herman Emmink, Siska Peters, Ronny Tober, Toby Rix,
Kwartet: Luut Buisman en organist.
Vervoer: Vanaf de rechter Maasoever is een speciale bus ingelegd vanaf:

Maassluis:	Domisseplein	12.30 uur
	Seringenstraat	12.30 uur
Vlaardingen:	Visbank	12.45 uur
	Station Oost	12.45 uur

Vanaf de linker Maasoever:

Hoogvliet:	Oudewal	12.45 uur
Pernis:	Ozingaplein	13.00 uur
Heijplaat:	Rondoplein	13.00 uur

Alle anderen dienen op eigen gelegenheid te komen. Het beste is voor de meesten waarschijnlijk de metro.
Indien u op de feestmiddag aanwezig wilt zijn, dan verzoek ik u het strookje in te zenden (voorzover dit tenminste nog niet is gebeurd), zodat wij u de toegangskaarten kunnen sturen.
Wij wijzen u er nogmaals met nadruk op dat kinderen beslist geen toegang hebben.
Deze middag is bedoeld voor gepensioneerde RDM-ers en NW-ers en bij deze bedrijven uitgetrokken zieken. De toegangskaarten zijn dan ook strikt persoonlijk. Alle anderen zullen zonder meer worden geweigerd. Zullen we er allemaal aan meewerken dat hieraan de hand wordt gehouden?
Hierlangs afknippen en in enveloppe met een postzegel van 45 cent zenden aan de Secretaris H. Staas, Elskamp 1, Rotterdam 3023.

Ondergetekende:

Naam: .....

Adres: .....

Woonplaats: .....

Administratienummer ..... Pensioen no. .....

komt op de feestmiddag van 10 oktober 1974. Handtekening .....

Aantal personen: ..... (max. twee).

Maakt gebruik van het speciale vervoer zoals vermeld en stapt in bij de halte (zie boven):

.....

Afd. reparatie bouwt Griekse bulk-carrier om tot voorraadschip voor PSF

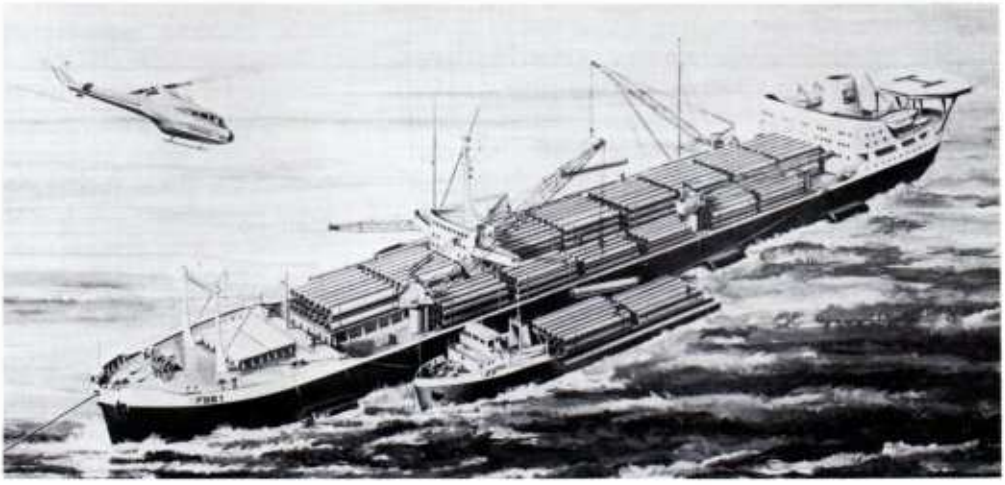
Als bulk-carrier in volle zee.

Onze afdeling Reparatie heeft van PSF Offshore Logistics BV te Rotterdam een belangrijke verbouwingsopdracht verkregen. Genoemde maatschappij heeft onlangs van de Griekse rederij Marine Service Ltd. een 32.000 tons bulkcarrier aangekocht met het doel dit schip te laten ombouwen tot een voorraadschip ten behoeve van de offshore activiteiten op de Noordzee.

Het voorraadschip zal begin 1975 in de vaart moeten komen. Dat in de vaart komen houdt in: **op locatie komen te liggen,** want dergelijke schepen worden gemaakt om te werken en niet om te varen. De naam werkschip is echter een te grootse aanduiding, de naam drijvende supermarkt past beter. Het wordt een voorraadbasis dicht bij het werkterrein. De aanvoer van het materiaal zal plaats vinden met een kustvaarder terwijl de in het offshorejargon als heen en weer boten aangeduide schepen voor de bevoorrading van de in de buurt liggende booreilanden zullen zorgen.
Om het schip voor deze nieuwe taak geschikt te maken zal een aantal ingrijpende wijzigingen worden aangebracht t.w.

- voorzieningen in de ruimen voor de opslag van 14.000 ton pijpen
- voorzieningen op de luiken en bovendeks voor het opslaan van nog eens 4000 ton pijpen
- verlengen van de bestaande luikhoofden en eventueel aanbrengen van nieuwe luiken
- installeren van 4 Manitowoc dekkranen
- aanbrengen van een helicopterdek op het achterschip, inclusief voorzieningen voor brandbeveiliging.
- het plaatsen van tanks voor 3000 ton dieselolie
- ruim 1 voorzien van een tussendek en het aanbrengen van magazijnen voor de opslag van offshore materiaal, levensmiddelen en dergelijke
- voorzieningen maken voor een z.g. 'single point Moorings system'.

Na oplevering zal het schip worden verankerd in een baai nabij de Shetland eilanden.
Een opdracht waarmee de reparatieafdeling eer kan inleggen.



Een artist-impression van het voorraadschip.

Als binnen afzienbare tijd de voor eigen rekening gebouwde 1200 pk sleepboot in gebruik is gesteld zullen een aantal pas geslaagde en nog in opleiding zijnde leerlingen vol trots kunnen zeggen: "Daar heb ik nog aan gewerkt".
In het kader van hun opleiding hebben leerlingen van de bedrijfsschool pijpbewerken een belangrijk aandeel gehad in het vervaardigen van de aan boord geïnstalleerde pijpen. Een karwei waarop zij terecht trots kunnen zijn.
Ook de leerlingen van leermeester A. J. van Hengel, in opleiding voor metaalbewerker in de scheepsbouw, hebben hun plaatje bijgedragen. Zij vervaardigden o.a. alle patrijspoorten, vloeren in machinekamer en bemanningsverblijf, machinekamerbordessen en trappen en leverden ook hun bijdrage bij het installeren aan boord. Ook het hangen van waterdichte deuren en het aanbrengen van de kabelbaan, waarlangs de elektriciëns kilometers draad trokken, kan op hun naam worden geschreven.
Voor de leerling scheepsbeschieters, die na hun Bemetelexamen nog tijdelijk onder leiding van hun leermeesters G. Verbaas en W. Vermeulen

Bedrijfsschoolleerlingen in de praktijk

bleven werken, was het betimmeren (beschieten) van stuurhut, bemanningsverblijf en andere ruimten een ware uitdaging. Voor het eerst kwamen zij in aanraking met de zeeg en dekrondte van een schip. Het recht toe recht aan werk dat zij gedurende hun opleiding en tijdens het examen te doen kregen gaf onvoldoende aansluiting op de praktijksituatie van het scheepsbeschieten. Vandaar dat deze unieke gelegenheid, om aan boord het geleerde in praktijk te brengen, dankbaar werd aangegrepen. Ook het meubilair aan boord is door hen vervaardigd. De beide leermeesters zijn vol lof over de geleverde prestaties en vonden het een prachtige gelegenheid voor hun jongens, naast het vele oefenwerk.
De staf van de afdeling Opleiding, die zeer enthousiast bleek over de geboden gelegenheid, uitte de wens dat in de toekomst vaker een beroep op de leerlingen zal worden gedaan. Zij waren unaniem van mening dat het inschakelen van jonge mensen tijdens en direct na hun opleiding, voor de verdere ontwikkeling van het vakmanschap onontbeerlijk is.

Gerrie Bos bezig met het beschieten van het stuurhuis.

RSV-nieuws

Opdracht van ruim 800 miljoen voor RSV

De Marine heeft nu definitief de opdracht gegeven aan het RSV-concern voor de bouw van vier standaardfregatten.
Nog dit jaar zal worden beslist over nog een opdracht voor een serie van vier van deze schepen.
De oorlogsschepen worden gebouwd bij de Koninklijke Maatschappij 'De Schelde' te Vlissingen.
Om de bouw van deze fregatten mogelijk te maken wordt op deze werf, ter vervanging van een helling, een tweede overdekt bouwdok gemaakt.
Het eerste fregat zal op 1 april 1978 gereed zijn voor de proefvaart, de andere drie volgen negen maanden later.
De fregatten, die elk een bemanning krijgen van 185 koppen, hebben een waterverplaatsing van 3500 ton en een vaarsnelheid van ongeveer 30 knopen.

Perspectieftekening
standaardfregatten

Uit het Wilton Fijenoord Nieuws

Het doet ons genoegen u hierbij mede te delen, dat de Divisie Scheepsnieuwbouw van Rijn-Schelde-Verolme Machinefabrieken en Scheepswerven N.V. voor buitenlandse rekening in opdracht heeft ontvangen de bouw van een bulkcarrier met een draagvermogen van ca. 70.000 tdw. Dit schip zal onder bouwnummer 808 op onze werf worden gebouwd.

De hoofdafmetingen zijn als volgt:

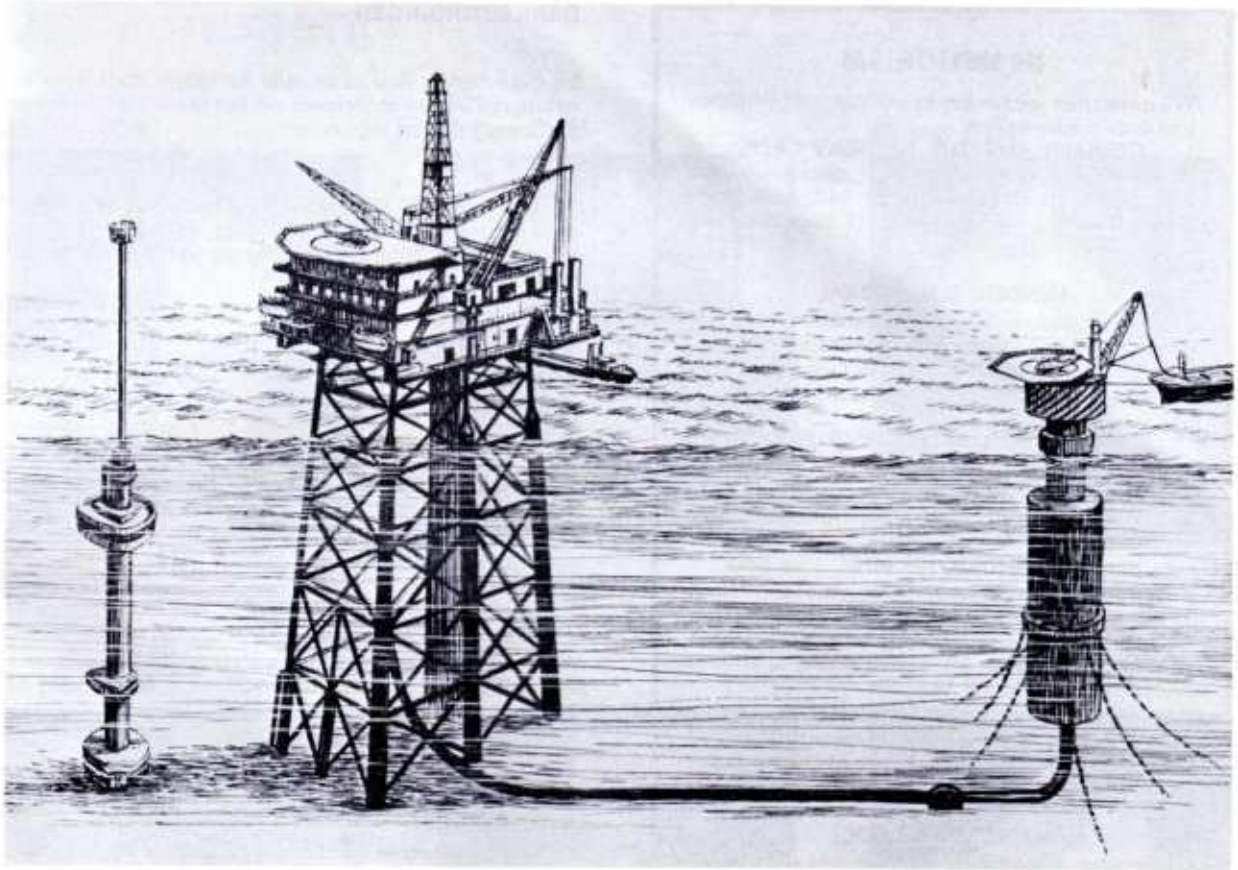
lengte tussen de loodlijnen:212.16 m
breedte: 32.25 m
holte: 19.81 m
diepgang: 14.09 m.

De voortstuwing zal geschieden door middel van een dieselmotor, die een vermogen kan ontwikkelen van 18.500 apk (metrisch).
De oplevering zal eind augustus 1976 plaatsvinden.

'SPAR' OP BRENTFIELD . . .

Wanneer het gehele "Spar"-projekt gereed is, komt deze drijvende buffertank voor ruwe olie op het Brentfield te liggen.
De hierbij afgedrukte "artist impression" geeft duidelijk weer hoe ons bouwnummer 806 (met het Gusto-deel erop op het Engelse continentale plat zal worden gestationeerd (zie rechts op de foto). Uiterst links staat de Euromast om de afmetingen en verhoudingen te tonen. In het midden staat het boor/productie-platform, waar de opbrengst uit de boorputten wordt ontwaterd en ontgast. Het platform is in aanbouw in Engeland. WF heeft meegewerkt aan de vervaardiging van de knooppunten ervan.

De "Spar" fungeert als tussenstation tussen het platform en de olietankers, die hun lading komen halen. De "Spar" maakt een kortere laadtijd



mogelijk. Op de locatie wordt de laadtijd liefst zes maal bekort: laden bij het platform zelf zou namelijk drie dagen vergen. Drie dagen bij de bron dus om de tanker helemaal te vullen.
Nog een voordeel van de "Spar" is, dat men de tanker vult met behulp van ladingpompen, zodat men niet afhankelijk is van de druk in de productieput.
De Engelse staat gebruikt op de "Spar" nog een controlesysteem om de belasting te kunnen innen. In het accommodatie-gedeelte is namelijk een oliemeetinstallatie geïnstalleerd, die ter plekke steeds weer geijkt kan worden door de ambtenaren. Dit voorkomt smokkelen van olie van de "Spar" naar de wal.
De lege tanker meert af aan het bovenste deel van de constructie, een zogenaamde draaitafel, waardoor elke gewenste stand kan worden ingenomen, doordat de tanker vrij kan draaien rond de "Spar", teneinde de gunstigste positie in te nemen. Dat "draaien" is nodig in verband met wind, golven en stroming.

Op de foto is de tanker toegerust met een laadstation op de bak (voorschip).

Door de euromast terzijde krijgt men een indruk welk een gigant wij aan het bouwen zijn.

Het is maar dat u het weet

Voor al uw geldzaken kunt u vanaf 14 oktober a.s. terecht bij de nieuwe

Amrobank,
Zeven Provinciënplein 8 - 9.

Erg handig zo midden op de Heyplaat.

•

IN MEMORIAM

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

GERHARD ALBERTUS ANDREAS CARIS
medewerker in de magazijndienst, geboren 6 april 1943, wonende Kruiningenstraat 148, Rotterdam. Hij overleed 4 juli 1974. Vanaf 12 augustus 1968 was hij in onze dienst.

HENDRIK BLIEKENDAAL
elektrisch lasser, geboren 3 december 1916, wonende Kamperfoeliestraat 8a, Rotterdam. Hij overleed 5 juli 1974. Vanaf 15 juni 1971 was hij in onze dienst en voordien bij de Fa. Klopcon N.V.

CORNELIS JOHANNES JACOBUS DOE
aanbouwer, geboren 30 juli 1910, wonende 2e Pioenstraat 31c, Rotterdam. Hij overleed 11 juli 1974. Vanaf 21 april 1926 was hij in onze dienst.

HENDRIK HELMINK
medewerker in de magazijndienst, geboren 19 april 1919, wonende Margrietstraat 18, Hendrik Ido Ambacht. Hij overleed 14 augustus 1974. Vanaf 18 augustus 1952 was hij in onze dienst.

PIETER NIEUWENHUIZEN
corveeër, geboren 19 mei 1910, wonende Baardsestraat 17, Rotterdam. Hij overleed 17 augustus 1974. Vanaf 5 juli 1971 was hij in onze dienst.

MARINUS FREDERIKS
leermeester pijpenbewerkers, geboren 4 maart 1919, wonende Spaansebocht 14b, Rotterdam. Hij overleed 18 augustus 1974. Vanaf 26 maart 1946 was hij in onze dienst.

IN MEMORIAM OUD-MEDEWERKERS

ARIE VELTHOEN
schilder, gepensioneerd 8 januari 1955, overleden 24 juni 1974.

ARIE KROOK
transporteur, gepensioneerd 1 december 1969, overleden 3 juli 1974.

JOOST BEYER
werkmeester ijzerwerkers, gepensioneerd 2 januari 1954, overleden 16 juli 1974.

HENDRIK DE BRUIN
werkmeester ijzerwerkers, gepensioneerd 1 juli 1960, overleden 21 juli 1974.

JAN DE JONG
ijzerwerker, gepensioneerd 1 oktober 1963, overleden 3 augustus 1974.

JAN DE JONG
hoofd scheepsbouw/financieel afd. reparatie, gepensioneerd 1 juli 1968, overleden 4 augustus 1974.

FELIX GERRIT VAN LUYK
ketelmaker, gepensioneerd 14 augustus 1954, overleden 15 augustus 1974.

DANKBETUIGINGEN

Bij deze betuig ik u allen mijn hartelijke dank voor uw belangstelling en medeleven na het overlijden en tijdens de begrafenis van mijn man.

F. Caris-ten Hoorn

Mede namens mijn kinderen wil ik direktie, OR en collega's onze hartelijke dank betuigen voor de vele blijken van belangstelling tijdens de ziekte en de begrafenis van mijn man.

S. Doe-Kamp

Voor de vele blijken van belangstelling na het overlijden en tijdens de begrafenis van mijn man betuig ik u mijn hartelijke dank.

J. Krook-van Veelen

Bij deze betuig ik u, mede namens mijn kinderen, mijn hartelijke dank voor uw belangstelling na het overlijden en tijdens de begrafenis van mijn man.

P. van Vliet-van Oosten

Wij ontvingen dankbetuigingen naar aanleiding van:

Afscheid:
De heer C. W. Siermans, Blondeelstraat 140, Rotterdam

40-jarig huwelijk:
De heer en mevrouw Van Katwijk, Gasstraat 41, Schiedam

45-jarig huwelijk:
De heer en mevrouw Van Yperen, Prof. Poelslaan 60c, Rotterdam

50-jarig huwelijk:
De heer en mevrouw Van den Broeke, Bejaarden flat 'Wilgenplas', Schiebroek

De heer en mevrouw Pont, Bejaardenflat 'Thurlede', Schiedam

55-jarig huwelijk:
De heer en mevrouw De Lijster, Arenastraat 3b, Rotterdam.

Gevraagd. Vrije 3- of 4-kamerwoning in randgemeente van Rotterdam. Ik ben in het bezit van huurmachtiging en Rijnmondpas. I. Driesse. Adrianastraat 72b, Rotterdam 3003.

Ik ben in het bezit van **EEN MISDRUK** van een **NEDERLANDS BLAUW TIENTJE.** Wie heeft belangstelling?
P. Rila, Tek. TU, toestel 2606, Hoogvliet 010-163040.

Jubilarissen

25 jaar RDM

C. VAN DER VELDE
werkmeester lassers
16 augustus

40 jaar RDM

W. VISSER
kotteraar
6 augustus

40 jaar RDM

A. VAN BUUREN
brander
6 augustus

40 jaar RDM

C. P. KOK
brander
9 augustus

40 jaar RDM

H. VAN DEN HERIK
adj. chef inkoop
13 augustus

40 jaar RDM

W. HANS
ijzerwerker/aftekenaar
18 augustus

40 jaar RDM

B. VAN WINGERDEN
plaatwerker
18 augustus

25 jaar NW

D. VAN KESTEREN
elektrisch lasser
11 augustus

40 jaar NW

Wegens langdurige ziekte
geen foto beschikbaar.

C. VOOYS
medewerker in de magazijndienst
28 augustus

Afscheid

met ingang van 1 september werden gepensioneerd de heren:

A. BERKELAAR
boorder, vanaf 13 oktober 1924 was hij in onze dienst

S. VAN DER ENT
aanbouwer, vanaf 15 januari 1947was hij in onze dienst

A. DE JONG
boorder, vanaf 7 juli 1930 was hij in onze dienst

P. MEULEMAN
pijpbewerker, vanaf 14 april 1937 was hij in onze dienst

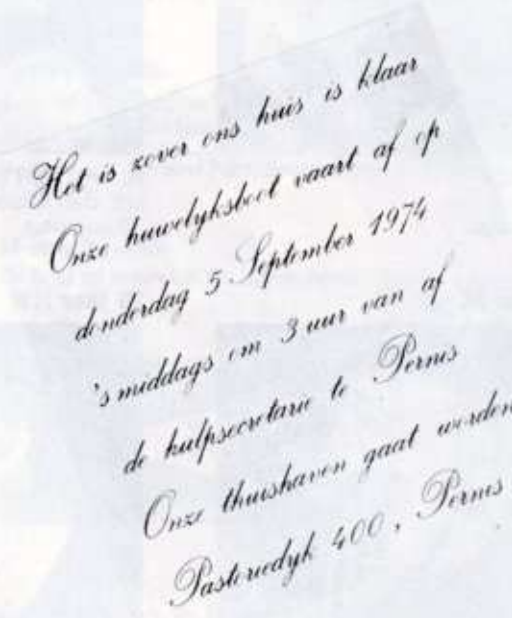
C. OSKAM
ijzerwerker/samensteller, vanaf 19 december 1924 was hij in onze dienst

A. M. VAN DE REE
machineboorder, vanaf 13 maart 1946 was hij in onze dienst.

J. DE VOS
lichtdrukker MF, vanaf 2 januari 1956 was hij in onze dienst

Afscheid RN

P. VAN DER HOOFT
smid/smeedpersmachinist, vanaf 1 januari 1974 was hij in onze dienst, voordien bij RDM



Van Ineke de Reus, werkzaam in de verbandkamer, ontvingen wij deze originele huwelijksaankonding. Wij wensen hen een behouden vaart.