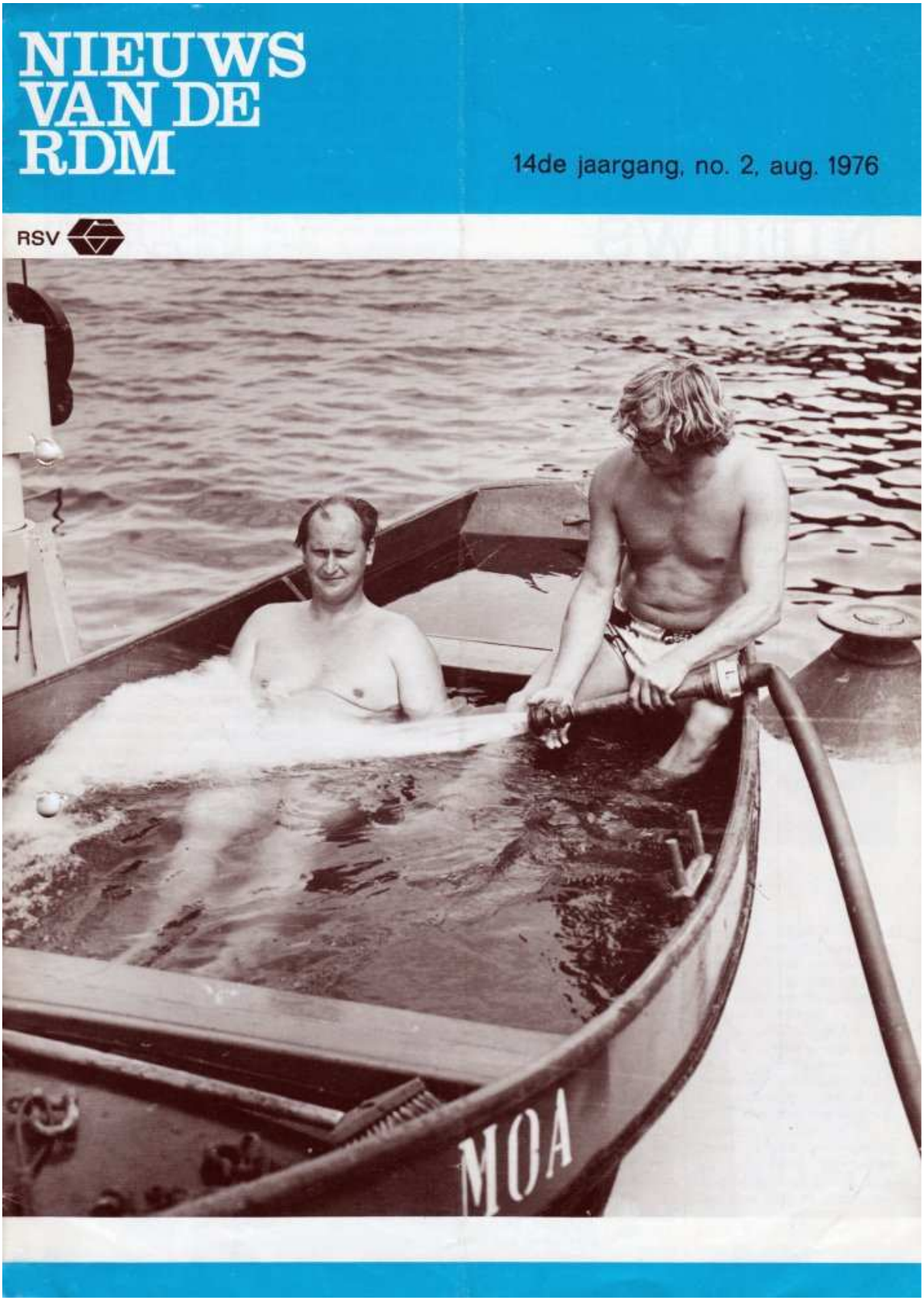
“Nieuws van de RDM”, augustus 1976, 14e jaargang, nummer 2.

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



NIEUWS VAN DE RDM

Personeelsorgaan van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij B.V., Scheepsbouw Maatschappij Nieuwe Waterweg B.V. en Rotterdam Nuclear B.V.

Verschijnt maandelijks

Redactie-commissie: A. Woerlee, **voorzitter;** J. Boekholt; G. J. van Gaalen; G. C. Heins; L. M. Idsinga; N. Poldermans; P. Sannes; J. van Sliedregt; H. Staas; C. J. Stok; P. J. C. Vermeeren; J. P. Weys; S. Slis, **eind-redacteur.**

Medewerker: J. G. de Reus

Foto van de maand:

Het varend personeel had het zo kwaad nog niet. In de lunchpauze was een verkoelend bad tijdens de warme periode zeer welkom. (zie pag. 7).

Inhoud

1 Officiële mededelingen / Spoedreparatie aan "BAR 280"

2 Omvangrijke krukasreparatie aan hoofdmotor "Calypso N" / "Selma Dan" werd na dokking "Astoria"

3 Reparatie "Capirona" een uitstekend karwei / Dokhaven altijd boeiend werfbeeld

4 Jaarlijks onderhoud aan "Amorgos" / "Dockyard V" en "Dockyard VI"voor onderhoud in dok 7 / "Teamwork: basis voor continuering van het bedrijf"

5 Jubilarissen van de maand

6 RDM-ers grijpen graag kans voor bijscholing

7 Warmte en de gevolgen voor het menselijk lichaam

8 Ondernemingsraad / Energie en energievoorziening (4)

10 Sportdagen Bedrijfsschool geslaagd evenement

11 Bedrijfsschool RDM leverde kranige bijdrage aan Jeugdland

12 Leerrijke reis in luisterrijk land (2)

14 Dankbetuigingen / WEK-mededelingen

15 In memoriam

16 Afscheid

Het overnemen van artikelen, foto's of gegevens is niet toegestaan, tenzij met duidelijke bronvermelding. - Voor het overnemen van foto's is tevens de toestemming van de redactie vereist.

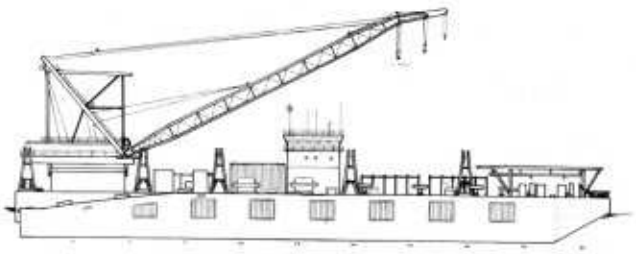
Kopij volgend nummer: de kopij voor het septembernummer dient vóór 10 september in het bezit van de eindredacteur te zijn.

CIELEMEDE
ELINGENOF
FICIELEMED
DEDELINGE
ENOFFICIEL
EMEDELING

Officiële mededelingen

AFDELING SCHEEPSBOUW/ OFFSHORE BOEKT BELANGRIJKE ORDER DOOR INDIA

De RDM heeft na zeer lange projektbehandeling en scherpe onderhandeling een opdracht geboekt van de Indiase staatsoliemaatschappij Oil & Natural Gas Commission, ONGC, voor de bouw van een kombinatie kraanbak/pijpenlegger.
Het werkschip, waarvan het ontwerp in samenwerking met opdrachtgever door de Offshore-afdeling is ontwikkeld en dat geschikt is voor de specifieke eisen van het Bombay High olie- en gasveld, zal in het najaar van 1977 moeten worden afgeleverd. Een levertijd die uitermate kort is, mede gelet op het feit, dat de totale equipment-levering ook door de RDM zal worden verzorgd.



Zijaanzicht van de te bouwen kraanbak/pijpenlegger, met de 800 tons kraan. Afmetingen: lengte 120 m, breedte 30,5 m en diepte 9,15 m.

Zoals hierboven reeds aangegeven, is dit projekt uiterst scherp aangenomen en wij vragen derhalve om een uiterste inspanning en samenwerking van allen, die bij de realisering van het projekt zijn betrokken.
Voor de werkbezetting van de scheepsbouw/offshore-afdeling in 1977 is deze opdracht een belangrijke bijdrage.

De Direktie

Spoedreparatie aan "BAR 280"

De pijpenbegraver „BAR 280" kwam eind juni aan de werf voor het ondergaan van een spoedreparatie aan diverse dekwerktuigen. Bij haar offshore werkzaamheden op de Noordzee had het vaartuig schade opgelopen aan onder andere de ankerwinches.
Aan boord staan in totaal vijf dubbele winches opgesteld. Vier ervan bedienen de acht ankers, waarmee de barge zichzelf voortbeweegt. De vijfde winch bedient het zogenaamde A-frame, dat de BAR het aanzien van een bok geeft.
Nadat de tien kabeltrommels gedemonteerd waren, volgde een inspectie in de Machinefabriek Reparatie, die resulteerde in het repareren en tevens verzwaren van de beschadigde flenzen van de trommels.
Ondanks het warme weer en het veel omvattende werk is de reparatie in zeer korte tijd uitgevoerd.

"BAR 280"

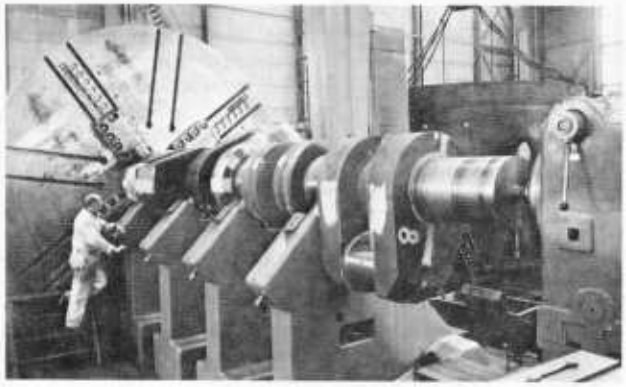
Eén van de kabeltrommels van de "BAR 280" in de machinefabriek

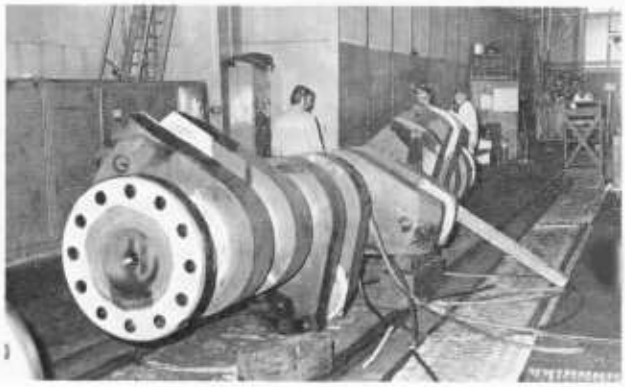
Taak

De taak van deze pijpenbegraver is om de door een pijpenlegger over de zeebodem gelegde pijpleiding in de zeebodem te werken.
Dit gaat ongeveer als volgt. Men laat een soort slee zakken over de pijpleiding op de zeebodem. Deze slee is op de foto zichtbaar onder het A-frame. Aan de slee vast, zitten flexibele slangen, die met behulp van een slangenhaspel aan boord gevierd of ingehaald kunnen worden. Een en ander hangt onder meer af van de diepte, waarop de pijp zich bevindt. Door de slangen perst men onder een druk van ongeveer 175 en 25 atmosfeer respectievelijk water en lucht.
De in de slee gemonteerde sproeiers spuiten dus onder de pijp zand en stenen weg. Daardoor zakt de leiding geleidelijk aan in de ontstane sleuf. Na verloop van tijd slibt de sleuf weer vanzelf dicht.

Omvangrijke krukasreparatie aan hoofdmotor "Calypso N"

Het Griekse vrachtschip "Calypso N" meerde half juli af bij de Nieuwe Waterweg met zware averij aan de hoofdmotor.
Bij inspectie bleken alle lagers uitgelopen en de krukas zwaar beschadigd te zijn.
Ondanks buitenlandse concurrentie verkreeg de Nieuwe Waterweg de reparatie-opdracht.
De motor wordt geheel gedemonteerd. Het lichten van de krukas gebeurde met behulp van een drijvende kraan, die de as naar de machinefabriek van de RDM transporteerde. Daar werd de krukas in vier stukken gebrand.
Vier krukken waren nog goed bruikbaar. De beschadigde en afgebrande ashalzen werden hieruit verwijderd. Daarvoor in de plaats kwamen nieuwe door ons geleverde ashalzen. Kruk nummer vijf werd afgekeurd. De machinefabriek vervaardigde daarom een compleet nieuw exemplaar. Het vervangen van de ashalzen omvatte onder meer het draaien plus honen van de gaten in de krukwangen en het krimpen van de nieuwe ashalzen.
De machinale bewerking van de krukas en onderdelen daarvan vond successievelijk plaats op de grote krukassenbank, grote pennenbank, carrousselbank, kotterbank en hoonbank. Op een kleinere bank zuiverde men de stuwas en de as voor aandrijving van de spoelpomp op. Met deze omvangrijke klus is duidelijk aangetoond, dat wij het vervaardigen van een krukas nog helemaal meester zijn.
Intussen gingen op de Nieuwe Waterweg de werkzaamheden aan de motor gewoon door. Daar werden onder andere alle hoofdlagers vernieuwd en alle andere lagers opnieuw ingegoten en bewerkt.
Nadat de krukas gereed was, volgde de opbouw van de motor.
Een en ander zal eerst medio september klaar zijn, waarna een proefvaart zal plaatsvinden.
Al eerder had de "Calypso N" in dok een speciale survey beurt ondergaan.





"Selma Dan" werd na dokking "Astoria"

De Deense tanker "Selma Dan" (58.100 dwt) kwam onlangs naar onze werf voor een verkoopdokking. In dok 9 werd zij onder handen genomen. Na een flinke verfbeurt ging de tanker over naar Griekse eigenaars.
Daarmee kreeg zij tevens de naam „Astoria". Schepen met dubbele schoorstenen ziet men regelmatig. Doch de typische plaatsing ervan op de "Astoria" is geen alledaags gezicht.

Reparatie "Capirona" een uitstekend karwei

De bulkcarrier "Capirona" (26.000 dwt) werd eind maart bij de Nieuwe Waterweg in dok 4 opgenomen. Zij had een flinke bodemschade opgelopen op koraalriffen in de Caraïbische Zee.
De afmetingen van het schip waren dusdanig, dat het voorschip 25 meter buiten het laatste kielblok stak. Daarbij reikte ook een gedeelte boven het water. Hoe kwam men bij dát gedeelte ? De vindingrijkheid van de reparatiemensen lijkt echter onbeperkt. Zij lasten eenvoudigweg twee balken op de dokvloer. Hierop plaatste men boven het water een bordes van circa vijftien bij acht meter, waarmee alle problemen waren opgelost. Dat het voorschip over genoemde lengte niet ondersteund werd, was geen bezwaar.
Voor de arbeidsintensieve bodemreparatie was in totaal 220 ton staal nodig. Begin mei, ruim binnen contracttijd, was het schip gereed voor vertrek.

Dokhaven altijd boeiend werfbeeld

Steeds weer opnieuw een leuk gezicht is de bedrijvigheid, die zich rond de volle dokhaven afspeelt.
In dok 7 ligt het 8.577 dwt vrachtschip "Neuenfels" voor een verkoopdokking. In zeer korte tijd werd dit schip voorzien van een nieuwe onderwater verflaag.
Op de achtergrond is zichtbaar het motorvrachtschip "Kingsnorth" (27.128 dwt). Zij was in dok 8 opgenomen voor routine-onderhoud. Tijdens de dokking repareerde men ook de bodemschade.

Jaarlijks onderhoud aan "Amorgos"

De 22.850 dwt bulkcarrier "Amorgos" onderging eind juni in dok 8 een dokbeurt. Naast het jaarlijkse onderhoud werden diverse andere werkzaamheden uitgevoerd. Het schip is eigendom van de Amerikaanse rederij Orion & Global Chartering in New York.

"Dockyard V" en "Dockyard VI" voor onderhoud in dok 7

Eind juni onderging de sleepboot "Dockyard VI" een onderhoudsbeurt in dok 7. Dit was voor haar de eerste dokking na de indienststelling in 1974.
Vanwege de vorm van de romp gaf de dokking wel enig denkwerk. Doch de afdeling Reparatie staat voor niets. Na enkele speciale voorzieningen in het dok aangebracht te hebben, werd zij probleemloos drooggezet. Kort na weer aan haar element toevertrouwd te zijn, volgde de dokking van de "Dockyard V". Ook zij was toe aan een onderhoudsbeurt.
De werkzaamheden aan beide sleepboten bestonden onder andere uit het bekende knippen en scheren. Verder kregen de rompen een nieuw verfje en werden allerlei bijkomende karweitjes uitgevoerd. Voor de Dockyard VI" vielen deze grotendeels onder garantiewerk van de afdeling Nieuwbouw.

Directeur W. Bos bij jubilea:

"Teamwork: basis voor continuering van het bedrijf"

„De afgelopen jaren hebben een aantal bijzondere ontwikkelingen plaatsgevonden. Zonder uw medewerking waren deze niet mogelijk geweest".
De heer W. Bos, directeur RDM, richtte het woord tot de jubilarissen tijdens de bijeenkomst op 2 juli jl. in de oude directiehal. Aanwezig hierbij waren eveneens de heren J. C. Melcherts en J. H. Blok, respectievelijk directeur van de Nieuwe Waterweg en Rotterdam Nuclear.
De heer Bos vervolgde: „Zoiets vraagt evenwel een goede onderlinge samenwerking. Wederzijds begrip en vertrouwen, dat uitgroeit tot kameraadschap. Dat nu, is pre-

Ontspannen keuvelen na de toespraak

cies wat we nodig hebben. Daardoor is teamwork mogelijk, met als resultaat, dat wij gezamenlijk iets tot stand brengen".

Mannetjesputters

Hij benadrukte in zijn toespraak, dat wij onszelf maar al te vaak ware mannetjesputters vinden. Nemen wij daarentegen meer afstand van de dingen, dan moeten wij in dergelijke gevallen tot de slotsom komen, dat we in wezen niets te betekenen hebben. Gezamenlijk presteren wij juist weer datgene, waar het op aankomt. Vroeger was deze teamgeest sterker aanwezig dan tegenwoordig. De heer Bos zei hierover: „Thans bevinden wij ons in een moeilijke periode. We moeten ons daar zo goed mogelijk door heen slaan. Het is daarom een goede zaak als wij trachten weer dezelfde teamgeest te kweken als destijds".

Veertig jaar

Voorts sprak hij tot de jubilarissen: „U bent hier een kwart eeuw en sommigen zelfs veertig jaar. Dat is een hele periode. Bij elkaar geteld komt u tot een respectabel aantal dienstjaren. Die jarenlange inzet is van veel betekenis voor ons bedrijf. Daarvoor hebben wij alle waardering en zeggen wij u hartelijk dank.
Het is vanzelfsprekend, dat bij een terugblik een stroom van herinneringen bij u opkomt. Persoonlijke, positieve, negatieve of vervelende gedachten. Gelukkig maar, dat meestal de positieve herinneringen overheersen".

Thuisfront

Het aanwezige thuisfront, de echtgenotes van de jubilarissen, werd niet vergeten.

„U bent het tenslotte, die al die jaren met uw echtgenoot optrekt. Zo kon het gebeuren, dat uw man op ongelukkige tijden werd opgeroepen voor een karwei. Of dat hij laat thuiskwam. Kortom, door de onregelmatigheid raakte het huishouden wel eens van streek. Maar u hebt dat allemaal samen kunnen opbrengen. Weet u, deze indirecte bijdrage is van zeer veel waarde voor het bedrijf en de bedrijfsgemeenschap.
Ook hiervoor onze welgemeende dank".
Na de persoonlijke toespraakjes verpoosde men nog enkele gezellige uurtjes met elkaar.

40 JAAR RDM

N. G. J. de Wolff
administratief medewerker bedrijfsbureau S Nwb.
15 juni

A. J. Verheij
chef mechanische administratie MF AW.
15 juni

25 JAAR RDM

H. F. van den Adel
werkmeester ijzerwerkers Rep.
4 juni

P. Weggeman
plaatwerker Nwb.
5 juni

L. van Wingerden
electrisch lasser Nwb.
6 juni

J. Valkenburg
constructeur groepsleider tekenkamer S Nwb.
18 juni

J. Verkaik
ijzerwerker Nwb.
25 juni

25 JAAR NW

G. de Groot
medewerker in de dokdienst Rep.
11 juni

25 JAAR RN

G. P. J. Meyer
werkmeester
20 juni

Geen foto voorhanden van:

25 jaar RDM: J. Waasdorp, electrisch kraandrijver TD, 25 juni

25 jaar NW: E. A. T. de Groot, voorman in de dokdienst Rep. 11 juni

Nuttig gebruik van slappe tijd

RDM-ers grijpen graag kans voor bijscholing

Zoals bekend zit de afdeling Nieuwbouw met weinig werk. Ofschoon deze periode slechts van tijdelijke aard is, zit men niet stil. Voor een aantal werknemers is de mogelijkheid gecreëerd om zich in hun vak verder te bekwamen. Zo krijgen een tiental koperslagers bijscholing, dankzij de bereidwillige medewerking van de afdeling Pijpschetsers werktuigbouw.
De bijscholing bestaat onder andere uit de onderdelen tekeninglezen en isometrisch pijpschetsen. Isometrisch schetsen is min of meer te vergelijken met het drie-dimensionaal tekenen. Een en ander is zeer gevarieerd opgezet.

Enthousiasme

Dat blijkt ook wel uit het enthousiasme, waarmee de betrokken werknemers de geboden kans aangrijpen. Twee uur per dag geeft de afdeling Pijpschetsers les. De tekenkamer werktuigbouw wisselt deze af met lezingen en spreekbeurten over het opzetten van tekeningen en schema's in de werktuigbouw-sector, alsmede over de te gebruiken materiaalsoorten.
Tevens geeft men onderricht in de vele Engelse termen, die maar al te vaak op tekeningen gebruikt worden.
De Nieuwbouw Montage maakt de koperslagers meer wegwijs in de werking van de pompen, afsluiters en dergelijke.

Praktijk

Een meer op de praktijk gerichte bijscholing vindt plaats in het Opleidingscentrum bij

Isometrisch schetsen in de blauwe keet bij kraanbaan 13

De praktijk in het Opleidingscentrum bij de Nieuwe Waterweg

de Nieuwe Waterweg.
Hier leert een andere groep koperslagers, behalve isometrisch schetsen, hoe zij moeten hardsolderen en autogenisch lassen. Daarmee zijn zij in de toekomst niet meer zo afhankelijk van anderen voor wat betreft het maken van pijpverbindingen of ander klein laswerk.

Bankwerkers

Ook een groep bankwerkers van de Nieuwbouw krijgt in Schiedam bijscholing met hetzelfde doel. Zij leren het electrisch lassen, hand- en machinaal branden. De scholing bij de Nieuwe Waterweg vindt evenwel hele dagen plaats, waarbij men tussendoor het nodige theoretisch gedeelte behandelt.
In totaal zijn ongeveer twintig werknemers hierbij betrokken, die met groot enthousiasme van deze vrijwillige bijscholing gebruik maken.

Warmte en de gevolgen voor het menselijk lichaam

Conclusies en adviezen van de Medische Dienst

In de afgelopen periode van voor Nederland en grote delen van West-Europa ongewende warmte en droogte kwamen er steeds meer mensen, die hier klachten over gaan krijgen.
Deze klachten komen meestal binnen bij de Medische Dienst, omdat zij soms gepaard gaan met bepaalde gevoelens, die men als naar ervaart. Voor velen van deze mensen lopen deze gevoelens nogal uiteen, terwijl de (goede?) oplossing direct door de mensen zelf wordt gegeven.
Men vraagt dan namelijk om een „zouttablet". Dat evenwel deze zouttabletten pas gegeven worden bij zeer uitzonderlijke toestanden moge u duidelijk worden uit navolgende beschrijving.

Stoornissen veroorzaakt door warmte

Min of meer afwijkende reacties als gevolg van de blootstelling van het menselijk lichaam aan hoge temperaturen ziet men vooral in tropische en subtropische gebieden. Toch kunnen zich in een gematigd klimaat, vooral 's zomers, ook stoornissen van de gezondheid voordoen, die het gevolg zijn van een abnormale hittebelasting.
Met name in warme industrieën, diepe mijnen en bijvoorbeeld machinekamers van schepen komen dergelijke afwijkende (ziekelijke) toestanden voor. In het algemeen kan men zeggen, dat zij kunnen optreden als gewerkt moet worden in een omgeving, waarvan de effectieve temperatuur hoger is dan 30 graden Celsius.
Vooral niet-geacclimatiseerde (nog niet aangepaste) mensen worden er door getroffen.
Verschillende stoornissen kunnen zich voordoen, die worden veroorzaakt door veranderingen in de bloedsomloop, de warmteregulatie, de water- en zouthuishouding en de huidfunctie.

Stoornissen van de bloedsomloop

Deze doen zich meestal alleen voor in de periode van acclimatisering en geven als regel wat klachten in de vorm van moeheid, duizeligheid en wat hoofdpijn. De huid is warm en vochtig. De klachten verdwijnen snel door rust in een koele omgeving.

Stoornissen van de warmteregulatie

Een stijging van de lichaamstemperatuur tijdens arbeid is een normaal verschijnsel, maar in een warm klimaat kan de lichaamstemperatuur steeds hoger stijgen, waarbij de transpiratievochtafscheiding op een zeker moment zelfs geheel kan stoppen. Hierbij kan de lichaamstemperatuur soms zelfs oplopen tot 41 graden Celcius met het gevolg, dat hierop de dood kan intreden. Gelukkig komt deze toestand maar zeer zelden voor en dan nog alleen daar, waar uitzonderlijke hittestraling heerst.

Stoornis in de water- en zouthuishouding

Als het vocht- en zoutverlies tengevolge van transpireren onvoldoende wordt aangevuld, ontstaat een toestand van min of meer uitdroging. Hierbij is de lichaamstemperatuur meestal normaal. Deze verschijnselen komen slechts voor in zeer warme gebieden en soms in de machinekamers aan boord van schepen. Dit uitdrogen kan men tegen gaan door voldoende vocht tot zich te nemen. Het beste hiervoor zijn lauw-warme dranken en vooral bouillon is er uitermate geschikt voor, daar dit ook meer zout bevat.

Stoornissen van de huidfunctie

Deze treden alleen op na een verblijf van minstens enige maanden in een zeer warm klimaat, dus bij ons zal men dit zelden of nooit tegenkomen.
Maatregelen die men kan nemen ter voorkoming van stoornissen veroorzaakt door warmte zijn: voeding en dranken in juiste hoeveelheden en samenstelling.
Hoewel onder de meeste mensen de mening heerst, dat hitte-arbeid of arbeid tijdens zeer warm weer, bijzonder zwaar is en dat men daarom extra voeding moet nemen, zijn hiervoor geen steekhoudende argumenten aan te voeren.
De voorkeur verdient het volgende: Kort voor het werk geen zware warme maaltijd met veel eiwitten en vetten, maar liever een licht verteerbaar koolhydraatrijk maal. Ook in de werkpauze dient licht verteerbaar voedsel genuttigd te worden.

Kleine hoeveelheden

Een ruim gebruik van vloeistoffen is noodzakelijk. Veel drinken van kleine hoeveelheden verdient de voorkeur. Omdat grote hoeveelheden ijskoude dranken dikwijls maagklachten veroorzaken, is het beter dranken te drinken, die licht gekoeld of op kamertemperatuur zijn, zoals thee met citroen of citroenlimonade en dergelijke. Koolzuurhoudende dranken in de hier benodigde hoeveelheden werken prikkelend op het maagslijmvlies. Het gebruik

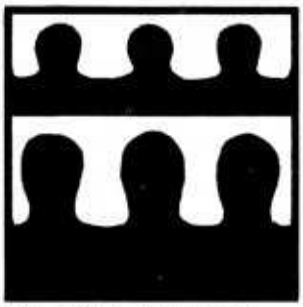
Aan vocht geen tekort

van extra zout is alleen dan noodzakelijk, indien regelmatig gedurende vele uren onder zeer warme omstandigheden wordt gewerkt. Dus personeel in machinekamers van schepen en „warmwerkers".
De hoeveelheid zout in transpiratievocht varieert tussen 0,2 en 0,5 procent. Als men heftig transpireert (de stralen langs het lichaam lopend) is het in verhouding zelfs nog minder.
Men schat, dat onder de meest ongunstige omstandigheden in de tropen vijftien tot twintig gram zout per dag door de huid wordt uitgescheiden.

Zoutgebruik

Aangezien het gemiddeld zoutgebruik in Nederland ongeveer vijftien tot twintig gram per dag bedraagt, is het duidelijk, dat toevoer van extra zout slechts onder extreme omstandigheden nodig is. In het enkele geval, dat het toch nodig is, is meestal een kop bouillon meer dan voldoende. In enkele gevallen kan een zouttablet op zijn plaats zijn. Beter is het als moeder de vrouw iets hartiger gaat koken. Of men gebruikt een zoutstrooier bij het eten om individueel extra zout te strooien. Van tijd tot tijd een stukje rookvlees of een zoute haring is ook een uitstekende remedie.

L. M. Idsinga.



Ondernemingsraad

WIE DOET WAT ?

Benoemingen in de O.R.

In ons vorige nummer berichtten wij onze lezers over de installatie van de nieuwe ondernemingsraad. Thans geven wij nevenstaand de namen van de leden, die in de diverse functies en commissies benoemd zijn.

Secretaris: de heer W. M. Karreman (op 26 mei l.l. reeds benoemd) **Plaatsvervangend secretaris:** de heer J. Kegel.

Afvaardiging centrale ondernemingsraad (COR) - RSV: de heren J. A. J. Schra, J. Terlouw.

Agenda-commissie: de heren A. Dekker, W. M. Karreman (functioneel), A. Kutterink, J. A. J. Schra, J. Terlouw, P. van Vianen.

Dagelijks bestuur: de heren C. W. Daane, A. Dekker, W. A. Erkamp, W. M. Karreman, A. Kutterink, J. A. J. Schra, W. Telleman, J. Terlouw, P. van Vianen, W. C. Visser.

Gespreksleider college van gekozen werknemersleden: de heer P. van Vianen.

Notulist college van gekozen werknemersleden: de heer W. Gerretsen.

Functieclassificatie - commissie: de heren A. Dekker, W. A. Erkamp, J. Kegel, P. van Vianen.

Commissie Artikel IX en overwerk: de heren J. F. den Boestert, C. W. Daane, G. Helbers, J. Kegel, J. A. J. Schra.

Bedrijfsregelingen - commissie: de heren M. Dorsman, G. Helbers, J. Jonker, J. Kegel, C. van Oudheusden.

Kantine-commissie: de heren A. Dekker, M. Dorsman, W. A. Erkamp, W. Gerretsen.

Commissie Vervoer: de heren J. Kegel, C. van Oudheusden, W. Telleman, W. C. Visser.

Stuurgroep Werkoverleg: de heren R. Czechowski, G. Helbers, J. A. J. Schra, J. Terlouw, P. van Vianen.

Commissie Mededelingenblad: de heren H. Dekker, K. Eleveld, P. Sannes, P. van Vianen.

Stuurgroep Reparatie: de heren A. Dekker, M. Dorsman, W. Gerretsen, W. Telleman, P. van Vianen.

Introductie-commissie: de heren W. M. Karreman, J. Terlouw.

Voor de goede orde dient vermeld te worden, dat in de benoeming van leden in een tweetal commissies nog niet is voorzien.
Dit zijn de Veiligheidscommissie en de Sociale Begeleidings Commissie.

Energie en energievoorziening (4)

Nadat in de voorgaande artikelen het min of meer werktuigbouwkundige deel van een centrale behandeld is, zullen wij ons nu op het electrische gedeelte concentreren.

De generator

Dit gedeelte is wel het meest ingewikkelde, want electriciteit is iets dat niet zichtbaar is. Wij kunnen het alleen voelen bij een onoordeelkundige handeling. Ja, het kan zelfs bij hogere spanningen en stroomsterkten dodelijk zijn. Daarentegen weten wij van de eigenschappen van electriciteit erg veel en zijn wij in staat alle grootheden nauwkeurig te meten.
De opwekking van electriciteit berust op het principe dat, wanneer een magneet ronddraait binnen spoelen van electrisch geleidend materiaal, bijvoorbeeld koperdraad, er een electrische

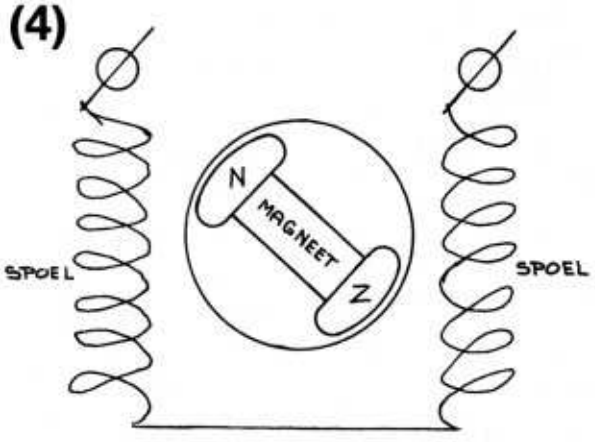


Fig. 1 Principe van een generator/dynamo

stroom ontstaat in de spoelen (zie fig. 1).
Een generator in het klein kennen we allemaal: de dynamo op onze fiets. Door de ontwikkeling van de techniek en het steeds stijgende stroomverbruik zijn ook de generatoren voortdurend groter geworden. De ronddraaiende magneet, bij een generator de rotor genoemd, heeft nu bijvoorbeeld al een lengte van negen à tien meter en een diameter van circa anderhalve meter.
De spoelen bestaan niet meer uit normaal koperdraad, maar zijn dikke koperen staven geworden, die in een cilindrisch huis, de stator, geplaatst zijn.
Afhankelijk van de kracht van de magneet, het aantal en de dikte van de wikkelingen en de kracht van de aandrijvende turbine, wordt de opgewekte hoeveelheid electrische energie bepaald.

Electrische grootheden

Omdat in bijna alle landen, behalve bijvoorbeeld in de Verenigde Staten de frequentie, dat wil zeggen het aantal wisselingen per seconde, van de wisselstroom 50 bedraagt (dus 50 Hertz) draait de rotor in de stator met 3000 omwentelingen per minuut.
De electrische spanning wordt gemeten in Volt. De electrische stroom in Ampères en de hoeveelheid energie wordt bepaald door deze twee grootheden met elkaar te vermenigvuldigen. We krijgen dan 1 Volt x 1 Ampère = 1 Watt. Deze eenheid is erg klein en wordt alleen op lampen of voor versterkers gebruikt. Daarom meten wij meestal in duizendtallen van Watt. Dit is dan de kilowatt (het woord kilo betekent 1000, zoals ook bij gram, kilogram). De generatoren van de grote centrales leveren duizenden kilowatts. Eén van de generatoren van de Maasvlaktecentrale levert alleen al zo'n 540.000 kW. Om u een begrip te geven van dit gigantische getal kunnen wij het volgende voorbeeld geven.
Moeder's strijkijzer heeft ongeveer een vermogen van 1 kilowatt. Er kunnen dus 540.000 moeders (of vaders) tegelijk strijken.

Er is nog één grootheid, die u bekend is van de betalingen aan het GEB, namelijk de kilowattuur (kWh). Dit betekent, dat u één uur lang 1 kW gebruikt.

Verwarming en koeling

Een andere eigenschap van electriciteit, die wij op de koop toe moeten nemen is dat, wanneer stroom door een geleider vloeit, deze verwarmd wordt.
Bij een straalkachel of andere electrische verwarmingsbronnen maken we hier gebruik van. Bij een generator echter moeten de geleiders, de staven van de stator en de ronddraaiende rotor, gekoeld worden. De stilstaande stator kan door middel van zeer zuiver water in een gesloten circuit gekoeld worden. Daar de rotor ronddraait in de stator, is het constructief erg moeilijk om deze rotor met water te koelen. Zou er immers water met de electrische geleiders of de wikkelkoppen in aanraking komen, dan zou er een ontzaglijke kortsluiting ontstaan. Daarom wordt de rotor met waterstofgas gekoeld. Dit gas stroomt door de rotor (zie fig. 2) en wordt op zijn beurt weer gekoeld door zeer zuiver water in aparte waterstofkoelers. Waterstof met lucht kan onder bepaalde omstandigheden een zeer explosief mengsel (knalgas) vormen. Daarom wordt er een zeer goed afdichtingssysteem op de rotoras toegepast door middel van een olie-afdichtingssysteem.

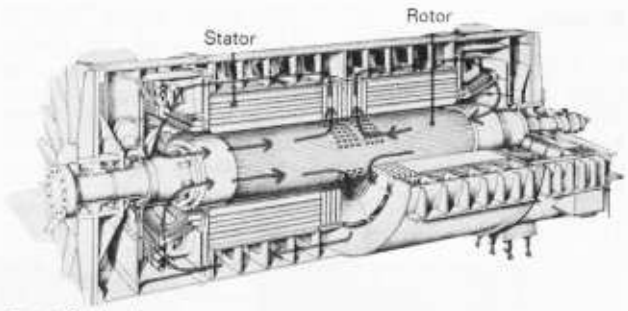
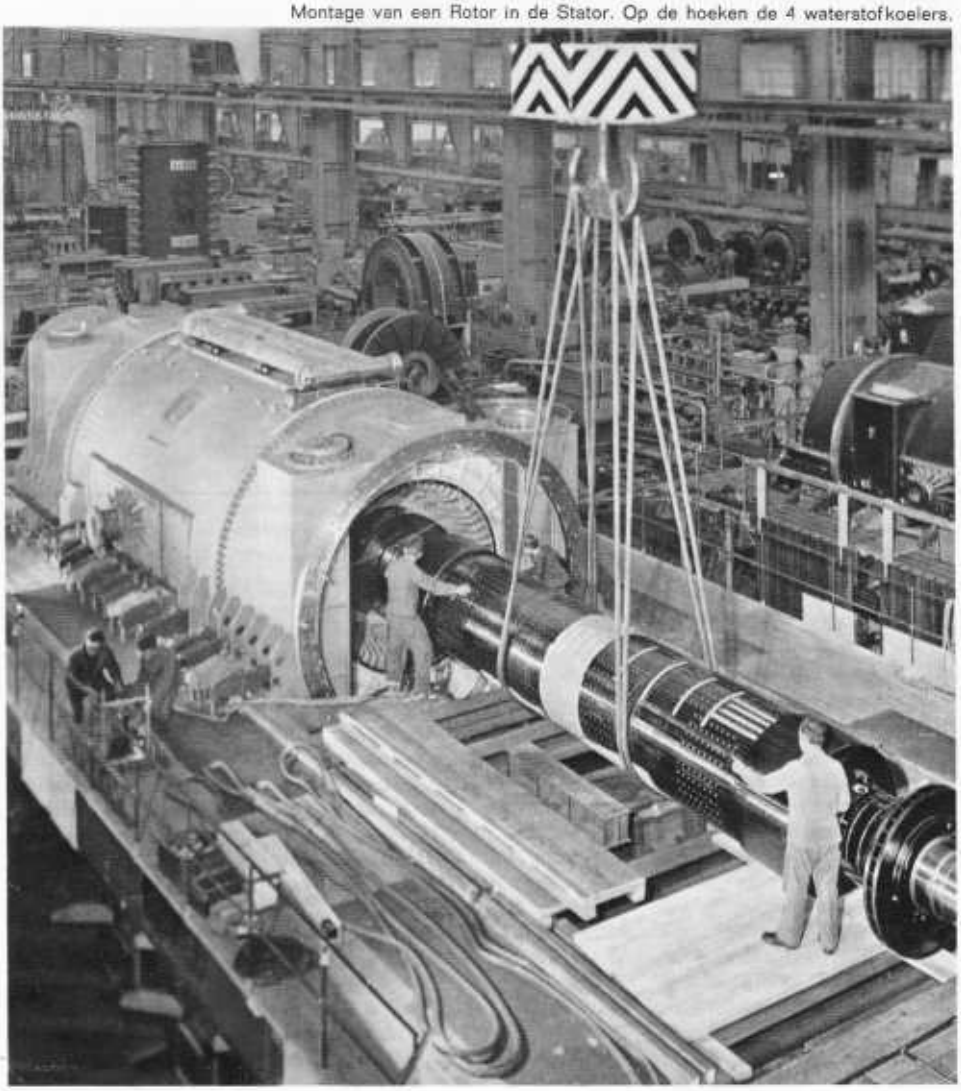


Fig. 2 Gaskoeling

Montage van een Rotor in de Stator. Op de hoeken de 4 waterstofkoelers.



Spanning

De spanning van de opgewekte electriciteit is een andere dan die welke nodig is voor het transporteren van de electrische energie. Door het hoger maken van de spanning wordt bij dezelfde hoeveelheid energie de stroomsterkte lager (immers 1 Volt x 1 Ampère = 1 Watt), waardoor ook de warmteontwikkeling lager wordt.

Om de huidige grote vermogens te transporteren en de kabels toch zo dun mogelijk te houden worden de spanningen steeds hoger opgevoerd. De hoogste in ons land gebruikte spanning is 380.000 Volt.
Het overbrengen van de ene spanning op de andere noemt men transformeren. Men maakt gebruik van transformatoren. Deze zijn soms buiten opgesteld, andere in onderstations en u vindt ze ook in uw omgeving als de bekende transformatorhuisjes.
Het transportsysteem voor de verdeling van energie ziet u als een heel netwerk over Nederland verspreid.

Dit netwerk, de hoogspanningsleidingen, is voor transport naar de steden, maar ook als energie-uitwisselingssysteem tussen de centrales. Dit systeem transporteert energie al naar gelang de energiebehoefte in de verzorgingsgebieden van de verschillende centrales, als deze zelf te weinig capaciteit hebben om aan de vraag te voldoen.
Het net van hoogspanningsleidingen werkt bij 150.000 of 380.000 Volt. Dit wordt in diverse transformatoren trapsgewijs omlaag gebracht tot de spanning van 220 Volt, waarmee het onze huizen binnenkomt.

Een rompdeel van de voedingswatertank gereed voor het hijsen naar de montageplaats op 55 m hoogte op het bouwterrein van de Centrale Hemweg 7

Het transport van de drie rompdelen van de voedingswatertank voor Hemweg 7 Centrale in Amsterdam. Totale lengte van de complete tank: 32 m.

Sportdagen Bedrijfsschool geslaagd evenement

Gebeurde het een aantal jaren geleden, dat de sportdagen telkenmale verregenden, thans leek het of de verzengende hitte van een voor ons tropische zon roet in het eten wilde gooien. Velen zullen zich daarom afvragen of de weergoden ons eigenlijk wel goed gezind zijn. De hoge temperaturen konden op woensdag 23 juni j.l. evenwel geen afbreuk doen aan het enthousiasme van de deelnemers.
In alle vroegte begaven de zwemmers zich naar het zwembad. De wedstrijden verliepen uiterst soepel, dankzij de gemaakte snelle tijden en de vakkundige leiding van de heer L. Ketting. De aangename verkoeling werd later op de morgen verwisseld voor de warme gymnastiekzaal.

Touwtrekken

Op het programma stond touwtrekken. Na de diverse poules bleven de sterksten over. Onder grote aanmoediging van de afgevallen ploegen ontstond een ware krachtmeting. Duidelijk hoorde men af en toe het touw kraken. De finale werd na enkele spannende minuten beslist in het voordeel van de pijpbewerkers.
De volgende dag, donderdag 24 juni, volgde de rest van het programma. In onderling overleg met het hoofd van de openbare basisschool was de sportzaal vrij gekomen voor de volley- en basketballers. Op het gratis beschikbaar gestelde Noorse veld vonden de buitenspelen plaats. Verplichte nummers hierbij waren: Hindernisbaan, Kogelstoten, Verspringen, Doelschieten en Hoogspringen.

Strakke leiding

Op het voetbalveld streden om beurten zes elftallen om de hoogste eer. Een drietal vakkundige scheidsrechters voerden een strakke leiding, alsof het om selectiewedstrijden voor het Nederlands elftal ging. Uitblinkers wat de doelpunten betreft waren de machine bankwerkers. Zij waren het, die uiteindelijk door het hoge doelgemiddelde van 19-2 de eerste plaats verwierven.
Tussendoor werden de verplichte nummers afgewerkt. Dat enkelen nog tot opmerkelijke tijden kwamen, mag

een wonder heten. Anderen hadden onder invloed van de koperen ploert moeite tot goede prestaties te komen. Grote belangstelling genoot de consumptietent. De warme en verkoelende dranken gingen grif over de toonbank.

Evenwichtsbalk

Op de hindernisbaan stormden sommigen met groot elan de evenwichtsbalk voorbij. Of misschien vertroebeld door de warmte? Een andere deelnemer vertrok na het startsein met een slof-slof pas. Circa vier minuten later verscheen hij uitgeput aan de finish. Beslist geen Olympisch record.
De sportiviteitscommissie liet zich aanvankelijk langs de zijlijn van het voetbalveld door de zon koesteren. Om niet letterlijk en figuurlijk gaar te worden, trok de commissie zich 's middags terug in de schaduw.
Rond vier uur waren alle onderdelen afgewerkt. „Verhit", vermoeid maar toch voldaan keerden allen huiswaarts.

Prijsuitreiking

De prijsuitreiking vond plaats op vrijdagmorgen 25 juni in de filmzaal van de bedrijfsschool. De heer W. Vermeulen, die de prijzen uitreikte, verontschuldigde de heer G. C. Heins, die niet aanwezig kon zijn.
De heer Vermeulen sprak zijn dank uit aan het bedrijf, de bedrijfsschool, met name de leraren, en alle andere betrokkenen, die hebben meegewerkt om deze sportdagen met groot succes te doen slagen.
De vorig jaar door het Koningin Wilhelmina Fonds, Prinses Beatrix Fonds en de Vereniging tot Steun aan de Rheumabestrijding geschonken wisselprijs, ging deze keer naar de Metaalbewerkers in de Scheepsbouw 2.
Er waren bij de uitslagen nogal wat zogenaamde ex aequo's. Dit zijn deelnemers, die gelijktijdig of met eenzelfde resultaat geëindigd zijn.

Onderstaand volgen de uitslagen:

ZWEMMEN	snelste tijd	afdeling
50 m schoolslag		
1 E. Roubos	40,6 sec.	mach. bankwerkers
2 J. P. den Boer	41,2 sec.	electriciëns
3 L. Lagerwerf	41,9 sec.	mach. bankwerkers
50 m vrije slag		
1 R. Bout	32,4 sec.	metaalbew. sbw.
2 J. P. den Boer	33,7 sec.	electriciëns
3 L. Lagerwerf	34,3 sec.	mach. bankwerkers
50 m rugslag		
1 L. Lagerwerf	38,8 sec.	mach. bankwerkers
2 ex aequo J. J. J. Loch	39,1 sec.	mach. bankwerkers
2 ex aequo R. Bout	39,1 sec.	metaalbew. sbw.
3 E. Roubos	41,9 sec.	mach. bankwerkers
5x 50 m estafette		
1 groep C	3 min. 07,7 sec.	metaalbew. sbw.
2 groep G	3 min. 09,5 sec.	electriciëns
3 groep H	3 min. 17,3 sec.	lassers
Touwtrekken		
1 groep D		pijpbewerkers
2 groep J		metaalbew. sbw.
3 groep O		metaalbew. sbw.
Volleybal		
1 groep B		mach. bankwerkers
2 groep H		electriciëns
Basketbal		
1 groep B		metaalbew. sbw.
2 groep A		mach. bankwerkers
Hoogspringen	hoogste sprong	afdeling
1 J. S. Breestraat	1,65 m	pijpbewerkers
2 J. P. de Koning	1,60 m	electriciëns
3 M. Smit	1,55 m	mach. bankwerkers
Groepsprijs: groep B	1,33 m gemidd.	mach. bankwerkers

Vèrspringen	verste sprong	
1 J. H. Leijdens	5,54 m	metaalbew. sbw.
2 R. Rademakers	5,30 m	metaalbew. sbw.
3 ex aequo J. Krijtenberg	5,10 m	metaalbew. sbw.
3 ex aequo H. Venema	5,10 m	mach. verspaners
3 ex aequo H. Eijkelenboom	5,10 m	electriciëns
Groepsprijs: groep H	4,52 m gemidd.	metaalbew. sbw.
Kogelstoten	verste stoot	
1 J. S. Breestraat	11,82 m	pijpbewerkers
2 P. J. Schimmel	10,77 m	mach. bankwerkers
3 P. Kik	10,60 m	pijpbewerkers
Groepsprijs: groep K	9,12 m gemidd.	pijpbewerkers
Hindernisbaan	snelste tijd	
1 T. de Rooy	1 min. 18 sec.	lassers
2 ex aequo D. Hoogwerf	1 min. 19 sec.	mach. bankwerkers
2 ex aequo C. van Putten	1 min. 19 sec.	pijpbewerkers
Groepsprijs: groep A	1 min. 29 sec. gemidd.	mach. bankwerkers
Doelschieten	hoogste score	
1 T. de Rooy	6 punten	lassers
2 ex aequo W. J. M. van Raam	5 punten	lassers
2 ex aequo J. K. v. d. Werken	5 punten	mach. bankwerkers
Groepsgewijs: groep K	1,8 punt gemidd.	pijpbewerkers
Voetballen	Totaalscore/ doelgemidd.	
1 Machine bankwerkers	8 punten/19-2	mach. bankwerkers
2 Metaalbew.Scheepsb. 1	8 punten/ 9-2	metaalbew. sbw.
3 Mach.verspaners/electr.	7 punten/ 9-3	Mach.versp./electr.
Sportiviteitsprijs	Waardering	
1 Metaalbew.Scheepsb. 2	107 punten	
2 Machine bankwerkers	100 punten	
3 Pijpbewerkers	94 punten	

Bedrijfsschool RDM leverde kranige bijdrage aan Jeugdland

Half juli is door de Bedrijfsschool een kraan van het type gestaagde mast met laadboom geïnstalleerd in Jeugdland. Daarmee hebben zij op originele wijze bijgedragen aan de diverse speelwerktuigen, die daar te vinden zijn. Op het gigantische Ahoycomplex te Rotterdam was een en ander gerealiseerd. Talrijke activiteiten op het gebied van sport en spel konden daar gedurende de zomervakantie bedreven worden.
De openstelling was maandag 19 juli jl. Vanaf die datum kon de jeugd zich vier weken lang uitleven in dit ware eldorado.

Scheepswerf

Al wandelend over het buitenterrein troffen wij plotseling een bordje scheepswerf aan. En daar stond de door de Bedrijfsschool geleverde kraan opgesteld aan de waterkant.

Deze kraan is een geheel eigen produkt. Zelfs het ontwerp komt van de leerschool. Het leuke is, dat alle afdelingen van de school eraan hebben meegewerkt. Lassers, pijpbewerkers, bankwerkers enzovoort. Dit is niet verwonderlijk. Ofschoon niet ingewikkeld, is de constructie wel gevarieerd en uitgekiend.

Aan de kleinste dingen is gedacht. Dus ook aan bijvoorbeeld een veiligheidssluiting op de hijshaak. En niet te vergeten een reclamebordje met ons beeldmerk. Duidelijk zichtbaar vanaf de aan de overkant liggende rijweg.

Volkomen veilig

De kraan wordt bediend met een lier, die voorzien is van een zelfremmend worm en wormwiel. Dus volkomen veilig. Zelfs bij lasten van enkele tonnen zwaar. Oorspronkelijk was het een dubbelwerkende lier met eigen rem. Maar uit veiligheidsoverwegingen hebben de leerlingen de zaak doordacht aangepast. Hoe? Dat werd niet verteld. Natuurlijk het geheim van de smid.

Kortom, de Bedrijfsschool kan met recht trots zijn op dit stukje vakwerk. Tevens is het een ideaal leerobject geweest. Het geheel maakt een solide indruk. Toch vragen wij ons af, wat er na vier weken jeugdig sloperswerk van overgebleven is.

RDM-ers naar Japan (2)

Leerrijke reis in luisterrijk land

In onze vorige uitgave van het nieuws van de RDM verhaalden wij het eerste deel van de belevenissen van de drie RDM-ers, die begin dit jaar naar Japan werden uitgezonden.
Een en ander had tot doel de jarenlange samenwerking tussen IHI Marine Service te Rotterdam en de RDM afdeling Reparatie uit te breiden.
Zij volgden bij het moederbedrijf van IHI in Japan twee applicatiecursussen. De ene cursus had betrekking op IHI stoomturbines/tandwielkasten en de andere op IHI Pielstickmotoren.
Bovendien hadden zij ruim de gelegenheid kennis te maken met de bevolking en de cultuur van Japan.
Thans drukken wij het tweede, tevens laatste deel af van hun tijdens het negen weken durende verblijf opgedane ervaringen.

Parelduiksters aan het werk

De tweede cursus zou gevolgd worden in IHI's dieselafdeling te Aioi. Aangezien de reis hiernaar toe tijdens een lang weekend zou plaatsvinden, werd het nuttige met het aangename verenigd.
Zodoende belandden we via Nagoya in Toba, waar een bezoek werd gebracht aan Mikimoto's pareleiland. Speciaal voor de toeristen geeft men hier een demonstratie van het ouderwetse parelduiken, daar de wijze waarop de parel gecultiveerd wordt ook gemoderniseerd is. De meisjes in witte linnen kleding, om de haaien af te schrikken, sprongen met hun houten wastobbes vanaf een bootje pardoes in het ijskoude zeewater (elf graden Celcius). Waarschijnlijk in tegenstelling tot hun vroegere collega's kwamen zij er binnen enkele minuten rillend en bibberend weer uit.

Magnifiek

De magnifieke Naiki shrine in het Isehima national park in de buurt van Toba was een bezoek zeker waard. Deze shrine — oorspronkelijk eigendom van de Japanse keizerlijke familie — wordt elke twintig jaar herbouwd. Een enorme manifestatie, Okihiki genaamd, gaat hiermee gepaard. Het hout van de shrine wordt naar goede Japanse gewoonte noch geconserveerd noch geschilderd. De gewoonte om tempels en shrines te schilderen komt van het Chinese vasteland.

Een uiterst modern sectie-kantelapparaat

Laat in de middag reisden we terug naar Nagoya. De volgende dag vertrokken we naar de IHI Chita shipyard. Een enorme werf waar men alleen VLCC's en ULCC's in serie bouwt. In 1973 is de productie gestart. Alle nieuwe vindingen op het gebied van scheepsbouw en scheepsmontage hebben hier een toepassing gevonden. De huidige malaise in de scheepsbouw wordt ook hier pijnlijk ervaren. De orderportefeuillle is leeg. Het laatste schip wordt medio augustus dit jaar afgeleverd.
Onze reis naar Aioi werd vanuit Chita per VLCC voortgezet. Tijdens de reis zette een instructeur de praktische werking van het door IHI geïnstalleerde afstandbedieningssysteem voor de machinekamer uiteen.
Onze VLCC liet een dag na vertrek keurig het anker vallen in de baai van Aioi, naast haar drie zusters die daar rustig lagen te wachten op betere tijden.

Bruisende activiteit

In tegenstelling tot IHI Chita was de dieselshop van IHI Aioi shipyard een en al bruisende activiteit. Behalve de seriebouw van Pielstickmotoren heeft men als licentiehouder de grootste productie van Sulzermotoren ter wereld.

De hier gegeven cursus was uitstekend georganiseerd met goede afwisseling tussen praktijk en theorielessen.
Op montage- en proefstand deden wij veel praktische ervaring op, doch ook aan boord van de schepen, die aan de werf kwamen voor reparatie.

Tijdens onze studieperiode werd de nieuwste Sulzer, op de proefstand uitgetest onder het waakzaam oog van een Sulzer expert uit Winterthur, Zwitserland. Alhoewel dit niet op ons programma stond kregen wij toch de gelegenheid om de nieuwste toepassingen van de IHI Sulzer te bestuderen. Tevens konden wij hierover met de Sulzer experts van IHI van gedachten wisselen. De werf in Aioi, een plaatsje van circa 40.000 inwoners, is letterlijk uit de rotsen gehouwen. Het vormt als het ware een kilometerslange slang langs het kustgebergte. Door hun natuurlijke begrenzing zijn de werfterreinen vrij smal.

Fietsen

Er worden daarom geen privé auto's toegelaten. Zodoende peddelt na werktijd de complete gemeenschap van ongeveer 8.000 man per fiets de terreinen af. Ook wij werden voorzien van dit oerdegelijke Hollandse vervoermiddel en fietsten iedere dag met de stroom mee. Ons domicilie, Rinkai-So — vertaald: herberg met zeegezicht — was gelegen op een bijzonder mooi stukje werfterrein. Midden tussen de Japanse kers, die gedurende ons verblijf tot volle bloei kwam. Tijdens een weekend van het verblijf in Aioi bood IHI ons een excursie aan naar Kyoto. Deze oude hoofdstad van Japan is in de oorlog gespaard gebleven en daardoor nog één van de weinige echte originele Japanse steden.
Ons bezoek viel samen met de bloei van onder andere de Japanse kers, wilde Azalea's en Pruimebloesem ter plaatse. Dit gaf aan het geheel een extra dimensie. De Japanse kers bloeit gedurende een vrij korte periode zeer intensief. Het lijkt dan of de bomen uitsluitend uit bloemen bestaan. In één woord schitterend.
Een beschrijving van deze stad met zijn honderden paleizen, shrines, pagodes en dergelijke zou te lang worden. Wij zouden echter een ieder die in de gelegenheid is Japan te bezoeken het advies willen geven deze prachtige oude stad te gaan zien.

Uniek

Na beëindiging van onze Pielstick-cursus werden we door IHI geïnviteerd voor een Sukiyaki maaltijd (vlees, groenten, noedels, soya, saké en suiker), compleet met geisha-bediening, chop sticks (stokjes) en warme rijstwijn, de zogenaamde saké.
Dit was een unieke gebeurtenis, ondanks het gemis aan stoelen, hetgeen wij na afloop behoorlijk in de benen voelden.
Ofschoon Sukiyaki een Japanse vinding is, behoort het niet tot de traditionele Japanse gerechten. Rundvlees werd tot het einde van de vorige eeuw niet in Japan gegeten uit religieuze overwegingen. Zelfs vandaag aan de dag is dit nog niet algemeen. Reden is de enorm hoge vleesprijs. Eén kilo biefstuk bijvoorbeeld kost ongeveer 75 gulden.

Terugreis

De terugreis naar Holland ging via Kobe, waar we onze laatste Japanse nacht doorbrachten.
Ook Kobe bezit een prachtige overdekte Ginza, een winkelcentrum, waaruit het Rotterdamse Zuidplein als een klein-duimpje tevoorschijn zou komen. De naam Ginza komt eigenlijk van het beroemde stadsgedeelte in Tokyo en wordt algemeen als aanduiding voor de grote overdekte winkelcentra ge-

Een enorme manifestatie Okihiki genaamd gaat hiermee gepaard . . .

bruikt. Dat zijn er zo'n 150 in Japan en identiek van opzet.
De terugreis vanuit Tokyo naar Schiphol vlogen we met een DC10 van de KLM. Deze oer-Hollandse maatschappij is helaas zo internationaal geworden, dat men vergeet voor de enkele Hollander die nog meevliegt de Hollandse lekkernij, de Weduwe van Van Nelle, mee te nemen.
Om deze vergissing goed te maken landden we een uur vroeger dan gepland op Schiphol. Van hieruit keerden we vermoeid, doch met veel kennis en nieuwe ervaringen rijker, huiswaarts.

F. R. van der Pluym.

Dankbetuigingen

Hiermede betuig ik mede namens de kinderen en kleinkinderen mijn hartelijke dank voor het medeleven en de belangstelling betoond na het overlijden en tijdens de begrafenis van mijn man Petrus Jacobus Franziskus Vaes

mevrouw W. L. Schaap

Voor de blijken van belangstelling tijdens de ziekte en het medeleven betoond na het overlijden en tijdens de crematie van mijn man, Hendrikus Adrianus Willemse, betuig ik u mijn hartelijke dank.

mevr. J. Willemse-van Vliet

Langs deze weg wil ik mijn dank overbrengen voor het medeleven betoond na het plotselinge overlijden van mijn echtgenoot Nicolaas Roestenburg. Ook voor de belangstelling tijdens de crematie zijn wij u zeer erkentelijk.

mevr.
N. Roestenburg-Timmermans
en kinderen

Wij ontvingen nog dankbetuigingen naar aanleiding van:

Attenties tijdens ziekte:
J. Bakkers, Menanderstr. 72, Rotterdam.

40-jarig jubileum:
A. J. Verheij, Krommehagen 584, Rotterdam.

Afscheid:
De heer en mevrouw
S. T. Schaap-de Groot,
Nobelstraat 97 b, Rotterdam.

Mededelingen

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

WEK-Bootocht

De boottocht naar de molens aan de Kinderdijk liggen nog vers in ons geheugen, om maar niet te vergeten de avondboottocht door de havens van Rotterdam.
Ook dit jaar staat weer een boottocht op ons programma en wel op zaterdag 4 september a.s.

We vertrekken van de volgende aanlegplaatsen:

- terrein RDM, tegenover de machinefabriek: 8.30 uur
- Schiemond (expeditieterrein RDM): 8.45 uur
- Charloise Hoofd: 9.00 uur

Als de Maasbruggen ons even later doorlaten, stomen we naar Schoonhoven. We kunnen daar wandelen in dit oude stadje, waar nog oude beroepen, oude geveltjes en dergelijke zijn te bewonderen. We gebruiken daar ook de lunch in het zeer bekende restaurant „Belvédère" met zijn uitzicht naar drie zijden over de Lek.
Het restaurant is omzoomd door een groot terras, waar eeuwenoude platanen zorgen voor de eventueel gewenste schaduw.
In 1588 werd op deze unieke plek de vesting „De Kat" gebouwd, een naam die is blijven voortbestaan, want de grond tussen de Lek en het restaurant heet nog steeds „De Kat".

Het restaurant dateert van de vorige eeuw en heeft voor de liefhebbers nog kegelbanen in oude stijl, waar zogenaamde „kegeljongens" de kegels stuk voor stuk opzetten.
De kosten voor deze bootreis inclusief een lunch bedragen slechts ƒ 10,— per persoon.
Opgave tot deelname met spoed bij de bestuursleden via onderstaande strook.
Wij hopen op mooi weer en wensen de deelnemers bij voorbaat een goede reis en behouden vaart.

Namens het bestuur,
H. Staas (secr.)

Ondergetekende: .....

Adm.no.: .....

Pensioenno.: .....

wenst deel te nemen aan de boottocht op 4 september a.s. met ..... personen en gaat ermee accoord, dat ƒ 10,— per persoon van het salaris wordt ingehouden.

Instapplaats: .....

Handtekening, ...

In memoriam

-6-1976 **Petrus Jacobus Franziskus Vaes** 62 jaar
electriciën
ca. 18 dienstjaren

Na een langdurig ziekbed is op 20 juni jl. in de leeftijd van 62 jaar overleden de heer P. J. F. Vaes. Hij had circa 18 dienstjaren bij onze onderneming.
De heer Vaes trad in 1958 in dienst als electriciën in de werkplaats. Om gezondheidsredenen werd hij in mei 1963 overgeplaatst naar het werkplaatsmagazijn.
De heer Vaes was een vrolijk man, die eveneens van een leuke kwinkslag hield. Indien nodig kon hij echter flink van leer trekken. Bovendien viel hij op vanwege zijn bereidwilligheid, waarmee hij de jongeren van advies diende. Mede daardoor was hij bij collega's en bedrijfsleiding zeer graag gezien. Wij zullen hem node missen.

28-6-1976 **Hendrikus Adrianus Willemse** 64 jaar
koperslager
ca. 18 dientsjaren

Op 64-jarige leeftijd is na een langdurig ziekzijn op 28 juni jl. overleden de heer H. A. Willemse.
Hij kwam in 1958 bij onze onderneming en was werkzaam als koperslager in de Koperslagerij. Hier hield hij zich voornamelijk bezig met nieuwwerk.
Gedurende de ongeveer 18 dienstjaren hebben wij hem leren kennen als een rustig en kalm persoon met een gesloten karakter.
De accuratesse waarmee hij zijn werk verrichtte typeerde hem als een uitstekend vakman.
De heer Willemse ondervond bijzonder veel waardering bij zijn collega's, bazen en bedrijfsleiding. Hij laat een leemte na in de afdeling.

Gepensioneerde werknemers

24-6-1976 **Henri van Meines** 86 jaar
ass. bedrijfsleider smederij
gepensioneerd 1-1-1965

25-6-1976 **Teunis van Gelder** 75 jaar
smid
gepensioneerd 1-8-1965

26-6-1976 **Frans Goud** 71 jaar
handvormer
gepensioneerd 1-2-1970

6-7-1976 **Cornelis Marius Kroon** 70 jaar
medewerker in de magazijndienst
gepensioneerd 1-5-1971

15-7-1976 **Nicolaas Roestenburg** 68 jaar
bankwerker
gepensioneerd 1-3-1973

Met leedwezen geven wij kennis van hun overlijden.
Hun nagedachtenis zal door ons in ere gehouden worden.

Afscheid

Met ingang van 1 juli werden gepensioneerd de heren:

J. BRUINS
chef tekenkamer marine,
vanaf 22 juli 1940 in dienst.

C. CATSMAN
medewerker in de magazijndienst, vanaf 1 juli 1970 in dienst.

W. COPPENS
conserveerder,
vanaf 10 april 1928 in dienst.

J. DE JONG
bokschipper NW,
vanaf 17 dec. 1945 in dienst.

T. JONKERS
draaier,
vanaf 3 mei 1971 in dienst;
voordien bij de fa. Hensen.

K. NOTEBOOM
medewerker bedrijfsbureau S,
vanaf 11 nov. 1957 in dienst.

S. T. SCHAAP
portier,
vanaf 30 mei 1966 in dienst.

N. SCHELLINGERHOUT
transporteur,
vanaf 12 juli 1946 in dienst

RDM