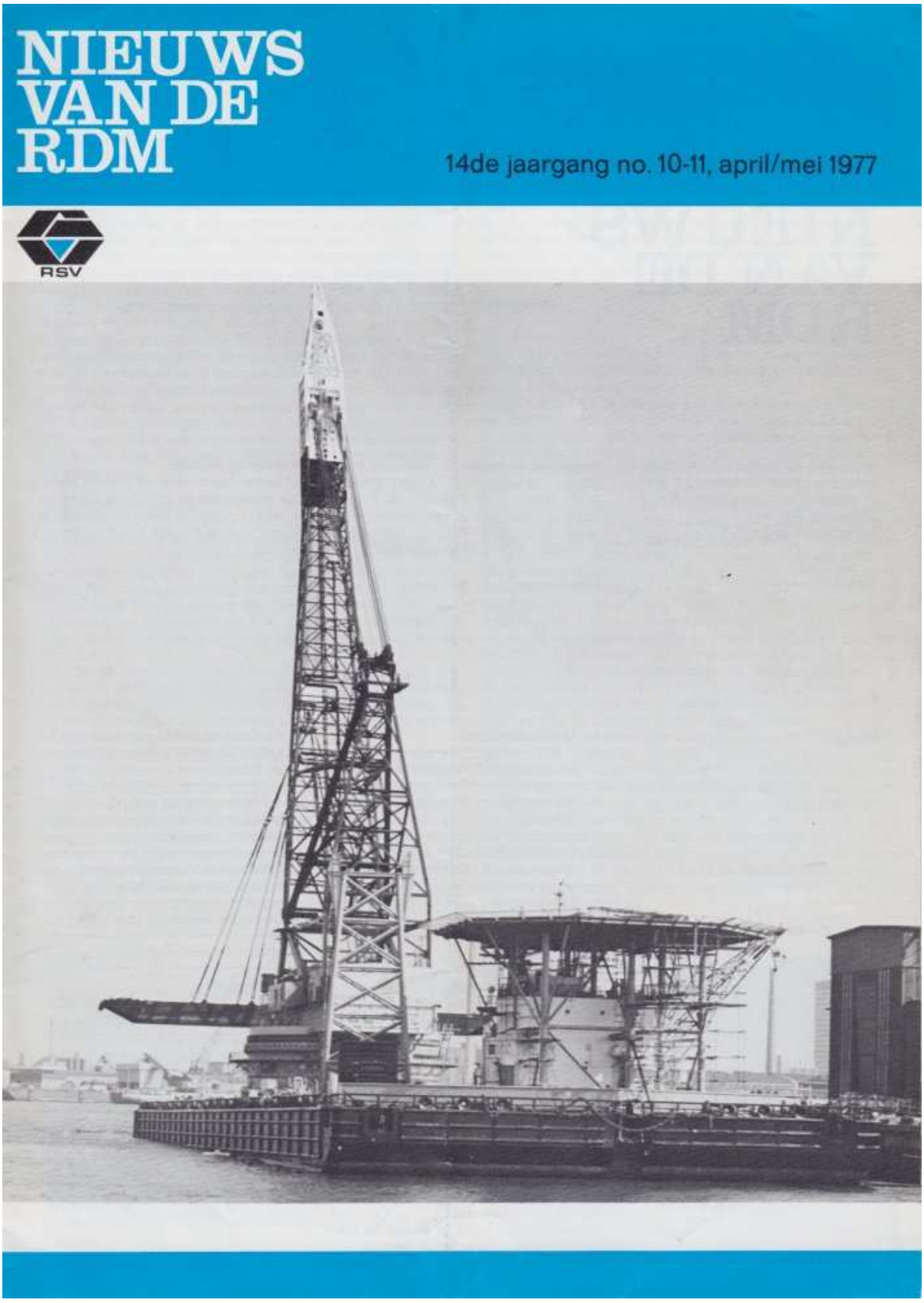
“Nieuws van de RDM”, april / mei 1977, 14e jaargang, nummer 10 / 11.

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; J. R. Koedam; N. Poldermans; P. Sannes; J. van Sliedregt; H. Staas; C. J. Stok; P. J. C. Vermeeren; L. Troost; S. Slis, **eind-redacteur.**

Medewerker: J. G. de Reus

Foto van de maand:
Het testen van de door de afdeling Reparatie geïnstalleerde 2000-tons kraan op de "Atlas I", liggende aan kraanbaan 0. De "Atlas I" is eind mei van de werf vertrokken.

Inhoud

1 De Gouden Jaren

5 De befaamde "Dockyard XV"

6 Verzen Goeree d'Overflaqué / Het tij keert

7 Uitreiking Koninklijke Onderscheidingen aan 39 RDM-ers

8 Zoeklichtjes

9 "Men stelt zijn eigen leven in een waagschaal"/ Formulieren voor studiekostenvergoeding uiterlijk half augustus a.s. inleveren

10 Opnieuw 16 RDM-ers in bezit van EHBO-diploma / Jubilarissen van de maand

15 Jubileumconcours met pit geklaverjast / Sportief en spannend zaalvoetbaltoernooi

16 RDM wint H. Wiegmann wisselbokaal / Dankbetuigingen

17 De betere André van Duin

18 Mededelingen / Afscheid

19 In memoriam

20 Gepensioneerde werknemers

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 juninummer dient vóór 16 juni in het bezit van de eindredacteur te zijn.

DE GOUDEN JAREN

Na de tweede wereldoorlog waren de Nederlandse werven volop bezig aan het reconstructieprogramma van de Nederlandse koopvaardijvloot. Immers, een groot aantal schepen was tijdens de oorlog verloren gegaan. In deze jaren van herstel van de economie droeg de Nederlandse scheepsbouw een vrijwel geheel nationaal karakter. In de totstandkoming van de opdrachten speelde onze regering een niet onbelangrijke rol.
In 1948 - het jaar waarin koningin Juliana de troon besteeg - was, zoals al eerder genoemd, de sterkte van de Nederlandse koopvaardijvloot op haar vooroorlogse peil gebracht. In deze periode werden schepen eveneens aantrekkelijke ruilobjecten om kolen, staal en graan te kunnen importeren. Want er bestond een enorme schaarste aan materialen, in het bijzonder staalmateriaal voor de scheepsbouw. Om de economie weer op poten te zetten voerde de overheid in de jaren na de oorlog tot aan 1959 een centraal geleide loonpolitiek. Dat wil zeggen: de overheid bepaalde na overleg met het bedrijfsleven de algemeen toe te passen loonsverhogingen, die een enkele keer - teneinde de concurrentiepositie te versterken en de consumptieve bestedingen te matigen - lager waren dan de stijging van het prijsniveau (bestedingsbeperking).

Volle orderportefeuille

Zo begonnen de jaren vijftig bij de RDM met een goed gevulde orderportefeuille. Het probleem van de materiaalschaarste veroorzaakte echter lange levertijden. Eerst in de loop van de vijftiger jaren zou daar geleidelijk aan verbetering in komen.
Een bijdrage daartoe leverde de oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal in 1951, die discriminatie door fabrikanten jegens afnemers binnen de Gemeenschap verbood.
De RDM had evenals vele andere bedrijven met een wellicht nog groter probleem te kampen, namelijk gebrek aan voldoende werkkrachten. Dit was de reden waarom vrijwel alle hellingen bij de scheepswerf Nieuwe Waterweg leeg waren en zelfs orders moesten worden afgewezen.
Desondanks zag de RDM, die internationaal grote en goede bekendheid genoot, zich geplaatst voor regelmatige uitbreiding van haar faciliteiten om de na-oorlogse snelle ontwikkeling van de techniek bij te blijven.
Inmiddels floreerde de werktuigbouwsector. Vooral op het gebied van de petroleum- en petrochemische industrie, die sterk op kwam zetten. De machinefabriek, die oorspronkelijk vanuit de afdeling Reparatie was opgezet, maar al spoedig een complete Werktuigbouwafdeling was geworden, werd ten behoeve van de grote werktuigbouwobjecten aanzienlijk uitgebreid en verbeterd.

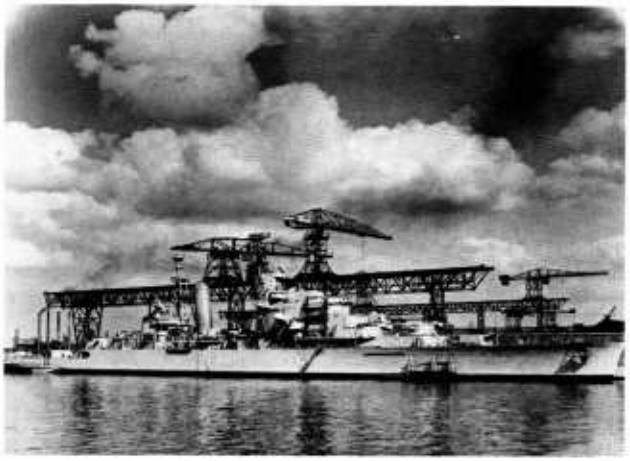
Druk jaar

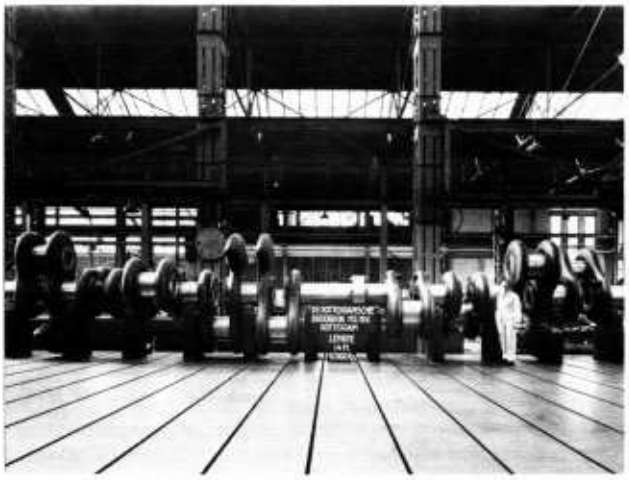
In 1952 - het jaar waarin de RDM haar 50-jarig bestaan herdacht - werd de scheepsbouwwerkplaats uitgebreid. Voorts werd de ingotbaan verlengd en de Heysehaven uitgebreid. Bovendien kwam bij de scheepswerf Nieuwe Waterweg kraanbaan 4 gereed, terwijl het daar liggende dok 7 werd verlengd en verbreed, waardoor de dokcapaciteit toenam met ongeveer 3300 ton.
In april 1952 ging bouwnummer 283 te water. Het was een drijvende dokdeur, bestemd voor een te Karachi in Pakistan in aanbouw zijnd gegraven dok.
Voor het Nederlandsch Scheepsbouwkundig Proefstation te Wageningen bouwde de RDM een zelfvarende modelboot van 22 meter lengte. Deze heette "D.C. Endert Jr.", genoemd naar de in 1951 overleden directeur. De heer Endert was sinds de oprichting lid van de Raad van Beheer van het N.S.P. geweest en de laatste jaren had hij het voorzitterschap van dit college bekleed.
Het doel van dit schip was een dieper inzicht te krijgen in de problemen van voortstuwing, weerstand en stromingen langs de scheepsromp. Met name de wetten die de omrekening van modelproefresultaten op de werkelijkheid beheersen. Hiervoor was een proef nodig met een model, dat veel groter was dan de gebruikelijke proefstation-modellen.
Het vaartuig werd op 26 mei 1952 opgeleverd.
In dezelfde maand vierde ir K. van der Pols, zijn 25-jarig jubileum bij het bedrijf.
Naast vreugde ook droefenis, want op 7 september overleed de heer J. H. van den Berg, chef afdeling Reparatie van de RDM en directeur van de Nieuwe Waterweg. Een harde werker, die velen zich nog wel herinneren. Als zijn opvolger werd de heer M. Kooijman tot chef van de afdeling Reparatie benoemd.

Watersnood

Een datum die niet makkelijk vergeten zal worden is 1 februari 1953. Een samenspel van springtij en een zware noordwesterstorm bracht een ramp over west Nederland. Ook de RDM kwam er niet zonder kleerscheuren af.
Vrijwel het gehele terrein plus een groot deel van het Tuindorp Heijplaat liepen onder water. Dok 7, dat verbouwd werd, kwam zo hoog te liggen, dat het op een dukdalf bleef hangen die er later een gat in priemde. Vanwege de hoge ligging van het terrein bij de scheepswerf Nieuwe Waterweg bleef men daar gespaard van wateroverlast.
Direct kwamen hulpacties tot stand voor de zwaar getroffen Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden. De "Dockyard IV en XIV" voeren naar het rampgebied voor hulpverlening. Circa 600 personeelsleden trokken eveneens voor hulp naar de eilanden.
Het gehele personeel van hoog tot laag van de RDM en NW werkten de zaterdagmiddagen 14 en 21 februari of offerden een vakantiedag op voor het rampenfonds. Het aldus verdiende loon werd door de directie ruim verdrievoudigd.
Als eerste van dat jaar liep op 24 januari het motorschip "Van Linschoten" van stapel, dat in mei werd opgeleverd aan de Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Het was het elfde schip in de geschiedenis van de RDM voor deze rederij gebouwd.
In mei volgde tevens de oplevering van het motorschip "Karimun" voor de Stoomvaart Maatschappij Nederland.
Enkele vermeldenswaardige tewaterlatingen: in 1953 werd de tanker "Esso Margarita" voor de Compania de Petroleo Lago te Caracas, een "onder"-maatschappij van de Standard Oil groep, tewater gelaten. Merkwaardigerwijze had dit schip stoomvoortstuwing in verband met de lage graad van geschooldheid van het daar verkrijgbare personeel. De RDM heeft niettemin in de hierop volgende jaren nog heel wat vervangingsdelen voor dit schip en het zusterschip moeten leveren. Ook liep de tanker "Katelysia" voor de Shell van stapel. Deze tanker was de eerste van een serie van vijf zogenaamde "K"-schepen voor Shell, die de RDM in opdracht had.

Hr. Ms.Kruiser De Zeven Provinciën in afwerking, liggende aan de afbouwkade van de RDM





De RDM heeft talrijke krukassen vervaardigd. Hier een krukas voor een dieselmotor van 8300 pk

10.000ste dokking

De afdeling Reparatie van de RDM heeft na de oorlog een bloeiperiode beleefd. Met name Scandinavische reders brachten heel wat werk aan en velen van hen beschouwden de RDM als "hun" reparatiewerf.
Een veel voorkomend verschijnsel waren verdraaide krukassen, ontstaan door langdurig met lage omwentelingen (laag toerental) varen bij convooivaart.
Ook in deze jaren bleven de opdrachten binnenstromen. Uiteraard stond de goede naam van de RDM borg voor een snelle en uitstekende reparatie van de schepen.
Een verheugend moment was de dokking van het motorschip "Barendrecht" van de firma Phs. Van Ommeren N.V. Het was het 10.000ste schip dat bij de RDM werd gedokt en wel in dok 4.
Het dokbedrijf onderging enkele vernieuwingen om aan de eisen des tijds te blijven voldoen. Dok 2 van de RDM verhuisde naar de Nieuwe Waterweg. Daarvoor in de plaats kwam het verlengde en verbrede dok 7 van de Nieuwe Waterweg. Ook het dokkantoor werd uitgebreid. Verdere werkzaamheden van dien aard werden verricht aan de lasloods en grofsmederij, poortgebouw west en de medische dienst.

Opnieuw marinewerk

Op 11 april 1953 ging van helling 4 de onderzeebootjager "Holland" te water. Deze jager was de eerste uit een serie van vier zogenaamde A-jagers, waarvan er drie elders zijn gebouwd. Op dezelfde helling zou de kiel worden gelegd van Hr. Ms. "Rotterdam", eveneens een onderzeebootjager, maar uit een serie van acht zogenaamde B-jagers. Deze waren iets groter en sneller dan de A-jagers. De datum van 17 december 1953 naderde. Op deze dag vond de oplevering en indienststelling plaats van de kruiser Hr. Ms. "De Zeven Provinciën". Nederland mocht trots zijn op deze nieuwe kruiser, die op dat moment toonaangevend was in zijn soort. Immers, hoewel de hoofdlijnen van de rompconstructie reeds vóór de oorlog waren vastgelegd, was door de opname van de pantsering in het gelaste sterkteverband en de aanpassing van de bewapening en de vuurleiding aan de ervaringen uit de oorlog, dit schip gedurende vele jaren het meest geavanceerde schip van de vloten van de NAVO-bonggenoten.
Een goed jaar later, 30 december 1954, werd de kiel gelegd van twee onderzeeboten voor de Koninklijke Marine. De Hr. Ms. "Zeehond" en Hr. Ms. "Dolfijn". Dit waren zogenaamde 3-cilinderboten, waarbij het drijflichaam in drie afzonderlijke kleinere cilinders was verdeeld.
Deze constructie, uitgevonden door ir Gunning, voorheen directeur en toendertijd adviseur van het samenwerkingsbureau Nevesbu, werd toen gezien als de enig juiste oplossing voor de verlangde zeer grote duikdiepte en weerstand tegen dieptebommen.
Dit was werk waarmee de RDM zeer veel ervaring heeft opgedaan.

De "D.C. Endert Jr. Stichting"

Een bewijs van sociale vooruitgang uit die tijd is het gereedkomen van de D.C. Endert Jr. Stichting op het Tuindorp Heijplaat. In juli 1954 kon dit bejaardencentrum ingebruik worden genomen. De eerste steen voor dit toendertijd moderne complex was gelegd op 30 oktober 1953. Een en ander was een blijvend geschenk van de toenmalige directie ter gelegenheid van het 50-jarig bedrijfsjubileum, dat ten dienste zou moeten staan van de werknemers.
De personeelsvereniging van de RDM, WEK, vierde op 21 april 1954 haar 10-jarig bestaan. De club van 28 leden bij de oprichting in 1944 was uitgegroeid naar een ledenbestand van bijna 3000 personen. Reeds vele malen werd de RDM vereerd met een bezoek van vorstelijke personen. In november 1954 kon daar nog aan worden toegevoegd het bezoek van Z.K.M. Haile Selassie I, Keizer van Ethiopië, die werd vergezeld door H.M. Koningin Juliana en Z.K.H. Prins Bernhard.

Op volle toeren

De afdeling Werktuigbouw draaide op volle toeren. Eind 1954 waren onder meer onder handen negen scheepsturbines met een totaal vermogen van 97.500 pk. Deze werden gebouwd volgens licentie van Parnetrada, die in de plaats was gekomen van de orginele Parsons licentie. Vermeld dient nog te worden, dat de rotoren van deze turbines door onze moderne smeed- en warmtebehandelingsfaciliteiten geheel in het eigen bedrijf konden worden vervaardigd.
Daarnaast werkte men aan vier reactors, drie regenerators voor een kraakinstallatie, een fractioneerkolom en twee bolvormige opslagtanks, elk 800 m3 inhoud. Vrijwel allemaal voor rekening van de N.V. Bataafse Petroleum Maatschappij.

Order voor bouw d.s.s. "Rotterdam"

Het jaar 1955 was ten aanzien van de materiaalpositie minder gunstig. Vooral de onmisbare profielmaterialen waren moeilijk te kopen.
Toch werden er drie tankers aan de eigenaren afgeleverd. Datzelfde jaar verwierf de RDM van de Holland Amerika Lijn de opdracht voor de bouw van het mailschip "Rotterdam", met een tonnage van 36.000 bruto register ton. De ketels en turbines zou-

Het plaatsen van de eerste kielsectie voor d.s.s. "Rotterdam"

De "Rotterdam", het nieuwe vlaggeschip van de HAL op de Nieuwe Waterweg

...n worden geleverd door de Koninklijke Maatschappij "De ...chelde".
In verband met deze order maakte de RDM een aanvang met het moderniseren van helling 7. Andere uitbreidingen in de scheepsbouw waren onder andere de verlenging van de scheepsbouwwerkplaats met 44 meter. In deze nieuwe ruimte werd een staalgritinstallatie geplaatst.
In 1956 werd een opdracht geboekt voor twee 47.000 tons Shell tankers, de "Ondina" en de "Onoba". Zij waren destijds de vlaggeschepen van de Koninklijke Shell-vloot.
Naast de vele opdrachten voor tankschepen bouwde de RDM nog een aanzienlijk aantal vrachtschepen. Onder andere voor de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd. Op 29 augustus 1956 vond de oplevering plaats van de vertikaal opgaande aluminium constructie van het koopvaardijmonument "de Boeg", opgesteld aan de Boompjes hoek Leuvehaven te Rotterdam, dat door ons bedrijf was gebouwd. En op 14 december van hetzelfde jaar werd de kiel gelegd voor RDM bouwnummer 300, de "Rotterdam" voor de Holland Amerika Lijn.

Groot smeedwerk voor kernfysisch onderzoek

...n interessant karwei voor de Werktuigbouw was voorts de opdracht voor acht poolplaten van 65 ton elk voor de 600 MV synchrocyclotron van het Centre Européen de Recherche Nucléaire te Genève.
Interessant is hierbij aan te kunnen merken, dat de RDM de enige was in Europa die platen tot die grote diameter van 5,20 meter uit kon smeden. De 3300 tons pers had immers een breedte van 5,40 meter tussen de kolommen, omdat bij de constructie ervan rekening was gehouden met het buigen van zware pantserplaten.
Het grote aantal krukassen, die uit één stuk werden gesmeed, noodzaakte het bedrijf een tweede smeedpers aan te schaffen. Om de mogelijkheid te openen nog zwaarder smeedwerk te kunnen verrichten viel de keuze op een 6000 tons pers. In de loop van 1957 kwam deze nieuwe 6000 tons pers gereed. Toendertijd was hij de grootste in West-Europa.

Sluiting Suezkanaal

De hele periode van 1950 tot 1960 kenmerkte zich door het grote aantal tankschepen, dat er werd gebouwd. Dit vloeide weer voort uit het economisch herstel, de groei en de daarmee verband houdende toenemende energiebehoefte.
In het midden van de jaren vijftig dreigde er evenwel een teruggang te komen. Doch door de sluiting van het Suezkanaal in 1956 ontstond er een grote hausse. Deze politieke gebeurtenis maakte een plotselinge heroriëntatie van de scheepvaart noodzakelijk. Het verleggen van de routes - men moest weer om de Kaap in Zuid-Afrika - leidde tot een bestelgolf van schepen. Het gebeurde regelmatig, dat een reder een reeds geplaatste order voor een tankschip wijzigde in een opdracht voor een nog grotere tanker. Het gelukte de RDM hiervan te profiteren in die zin, dat tot aan het begin van de jaren zestig dit werk kon worden aangenomen. In verband met de volle orderportefeuille moest de RDM vele nieuwbouworders afwijzen en daarmee vele buitenlandse relaties teleurstellen.

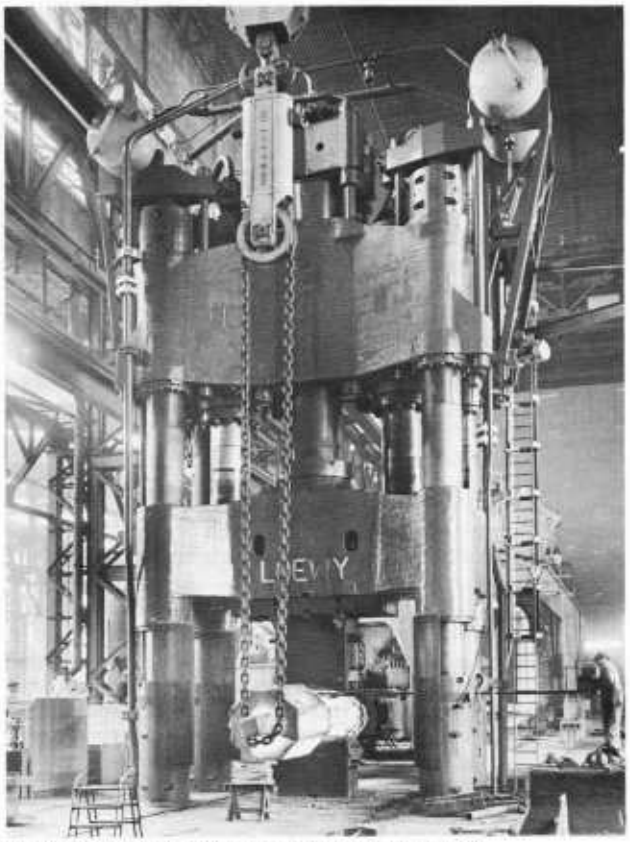
Personeelswerving

Een factor, die hierbij zeer zwaar woog was het tekort aan werkkrachten. Dit deed zich des te meer gevoelen toen de afdeling Nieuwbouw met de bouw van de "Rotterdam" begon.
Het was in deze periode, dat de afdeling Personeelszaken een grote wervingsactie op touw zette. Daarbij richtte zij zich hoofdzakelijk op Goeree-Overflakkee, waar talrijke mensen slechts werk vonden in de zogenaamde seizoenarbeid in de landbouw, die ook steeds meer mechaniseerde. En zowaar, vooral door de bekendheid ter plaatse van enige stafleden gelukte het een groot aantal van hen bij de RDM in dienst te krijgen. In enkele jaren tijd wist men het personeelsbestand met een kleine 400 werknemers afkomstig van Goeree-Overflakkee te vergroten. Daarnaast gelukte het buitenlandse werknemers aan te trekken.

De noodzaak van een groter dok

De toenemende schaalvergroting in de scheepsbouw had duidelijke consequenties voor de afdeling Reparatie. De behoefte aan een groter dok geschikt voor alle toen voorkomende schepen deed zich steeds sterker gevoelen.
Tot dit tijdstip had de RDM veelal in tijden van slechte bezetting haar eigen dokken gebouwd, maar door de voortdurende vraag naar schepen en reparatiewerk was dit deze keer niet mogelijk. Daarom werd eind 1955 de bouw van de dokpontons voor een nieuw dok aan de firma Jos Boel & Zn. N.V. te Temse in België opgedragen.
De vervaardiging van de zijkasten en het samenbouwen daarvan met de pontons aan onze werf werd uitbesteed aan de firma F. Kloos & Zn. te Kinderdijk. Hierbij werd een zeer geavanceerde onderwaterlasmethode toegepast.
Een ander punt was het tekort aan ligplaatsen voor reparatieschepen en nieuwbouwschepen in afbouw. Met de gemeente Rotterdam werd overeenstemming bereikt over uitbreidingen in de Heysehaven. Naderhand wist de RDM beslag te leggen op een flink stuk terrein aan de oostzijde van de werf.
Eén van de meest spectaculaire reparaties uit de RDM historie was het herstellen van de totaal uitgebrande Zweedse tanker "Johannishus". Deze gigantische operatie werd in een recordtijd uitgevoerd en heeft veel bijgedragen aan de goede naam van het bedrijf.

Stembureau t.g.v. de eerste O.R.-verkiezing op 12 december 1956. V.l.n.r. de heren (zittend): A. Teerds, J. Schets, P. Keemink, P. van Leeuwen †, D. Barendreght †; (staand): J. Baris †, G. Bruinsma, P. Vermeer †, W. Verhoeven, W. Nieuwland



De 6.000 tons smeedpers was een welkome aanvulling

De Ondernemingsraad

1956 was in meer dan één opzicht een belangrijk jaar voor de RDM. Op 12 december namelijk werd de Ondernemingsraad gekozen, krachtens de wet op de ondernemingsraden en volgens het reglement daarbij vastgesteld. Tot dan functioneerde bij de RDM "De Kern" als arbeidersvertegenwoordiging. Deze laatste behield haar taak om overleg te plegen met de leiding van de afdelingen. Bovendien was de oude kern in de gelegenheid om de ondernemingsraad van advies te dienen. De gekozen O.R.-leden, zijnde werknemers uit de productie-afdelingen vormen volgens het O.R.-reglement het bestuur van de kern. Om de taak van de kern, namelijk belangenbehartiging binnen de bedrijfsafdeling, nog duidelijker tot uiting te brengen, ging de kern in 1962 op in de "afdelingscommissies".

Met ingang van 1 januari 1957 werden ir J. C. van Reenen en ir J. J. M. Sluys tot directeur van de RDM benoemd.

Suezkanaal weer open

Als in 1958 het Suezkanaal weer open gaat ontstaat een nieuwe ombuiging in de scheepvaart. Grote aantallen schepen komen gereed en in de vaart. De vrachtenmarkt stort in met als gevolg, dat in de komende jaren vrijwel geen schepen worden besteld. De afdeling Reparatie, die al enkele jaren met een felle concurrentie te kampen had, voelde deze teruggang des te meer. Deze algemene conjuncturele daling zou tot het eind van de vijftiger jaren geleidelijk aan doorzetten. Zie hier weer de golfbeweging, waarmee de RDM in haar historie, maar vanzelfsprekend de hele Nederlandse scheepsbouw te maken heeft. Van nu af aan zullen de gevolgen bij een inzinking zich steeds ernstiger doen gevoelen.

Toch voorwaarts

Om in de toekomst van voldoende werk verzekerd te zijn, werd het bedrijf gemoderniseerd en uitgebreid. In het bijzonder bleef de aandacht gericht op de vervaardiging en het machinaal bewerken van zeer grote machine-onderdelen en de fabricage van zware drukvaten voor de chemische en petrochemische industrie.
In dit verband is het interessant dat ook rekening werd gehouden met mogelijke ontwikkelingen op het gebied van de kernenergie. Met enkele vooraanstaande bedrijven werd in 1959 deelgenomen in de N.V. Neratoom te Den Haag om van toekomstige ontwikkelingen op dit gebied op de hoogte te blijven. Reeds in 1960 kreeg de RDM via Neratoom een opdracht voor de vervaardiging van het binnenwerk (de kernondersteuningsconstructie) van het reaktorvat van de door de Amerikaanse General Electric Co. in Italië te Garigliano te bouwen Kerncentrale.
bouwen Kerncentrale.
In 1959 werd besloten tot de bouw van een nieuwe brede helling. Door de grote breedte zou deze helling 8 uiteindelijk geschikt zijn voor schepen tot circa 200.000 ton. Aan beide zijden van de helling zouden 90 tons kranen worden opgesteld.

"Dockyard XV"

De werknemers van Goeree-Overflakkee kampten met een slechte vervoersmogelijkheid. Zij waren uitsluitend aangewezen op de veerdiensten van de RTM (Rotterdamsche Tramweg Maatschappij). De tijden sloten niet goed aan bij de werktijden van de RDM. Dus, de werknemers van de overkant begonnen later en moesten eerder weg.
Ter verbetering hiervan kocht de RDM een Antwerpse veerboot, die door het gereedkomen van de Schelde-tunnel overbodig was geworden. Na verbouwing kwam deze boot in februari 1958 in dienst als de "Dockyard XV". Zij was als eerste van de RDM vloot uitgerust met radar, een navigatiemiddel waarover zelfs de schepen van de RTM niet beschikten.

Pensioenfonds

De Vereeniging tot behartiging van belangen voor het personeel der RDM, opgericht in 1927, droeg op 31 december 1958 haar vermogen over aan een nieuwe stichting. Namelijk de Stichting Pensioenfonds van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V.

De "Dockyard XV" onderhield het personeelsvervoer over het Haringvliet totdat de Haringvlietbrug gereed kwam

Werfactiviteiten

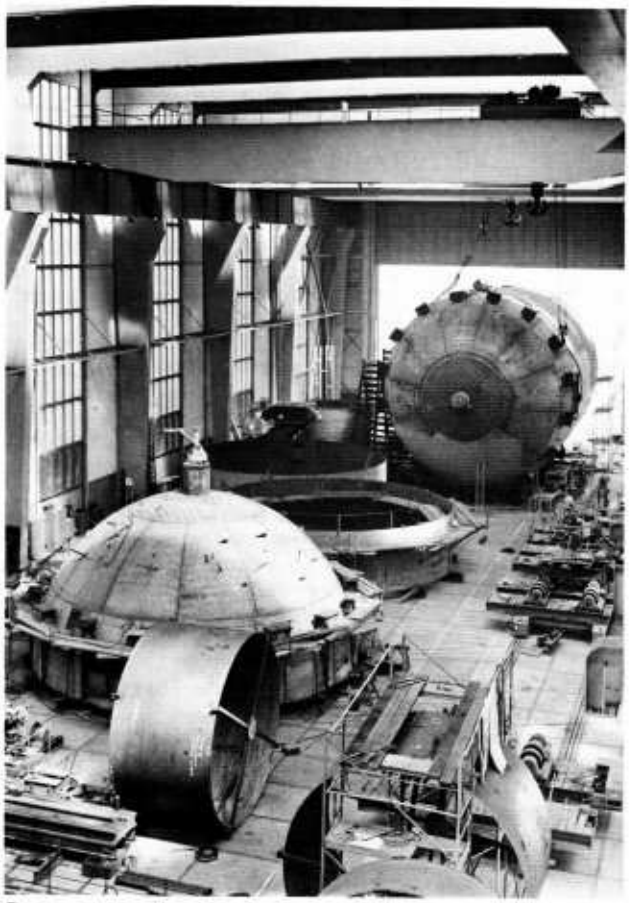
Op 13 september 1958 werd het passagiersschip "Rotterdam" door H.M. Koningin Juliana te water gelaten.
Het daarop volgende jaar verstrekte de H.A.L. ons de opdracht voor twee 10.000 tons motorvrachtschepen.
Een bijzondere reparatieklus was de verbouwing van het tankschip "Exemplar" tot bulkcarrier geschikt voor zware olie. Een tweede interessant karwei voor de afdeling Reparatie vormde de opdracht voor het verbouwen en moderniseren van het passagiersschip "Himalaya" van de Engelse P & O rederij.
In mei 1959 werd met het dokken van de "Rotterdam" het nieuwe dok 9 door Z.K.H. Prins Bernhard officieel ingebruik gesteld. Bij die gelegenheid bracht de prins eveneens een bezoek aan de in aanbouw zijnde onderzeeboten Hr. Ms. "Zeehond" en Hr. Ms. "Dolfijn".
De proeftocht met de "Rotterdam" in augustus slaagde volkomen, zodat kort daarop het zeer fraaie schip in volle zee aan de eigenaren, de Holland Amerika Lijn, werd overgedragen. Bij die plechtigheid was onze vorstin, H.M. Koningin Juliana, aanwezig, waarmee wederom de grote belangstelling van het Oranjehuis voor de scheepvaart en scheepsbouw was betoond.
Ondanks de minder goede situatie in de wereldscheepvaart, waardoor minder schepen werden gevraagd, moest de RDM enkele aanbiedingen laten lopen.

Een tweede groot dok

Toch had het bedrijf met het oog op de toekomst in het begin van 1959 beslag weten te leggen op een dok van 54.000 ton hefvermogen van de Britse Admiraliteit. Dit dok, dat gedurende vele jaren dienst had gedaan bij het bergen en slopen van de in 1918 bij Scapa Flow tot zinken gebrachte Duitse oorlogsvloot, was overcompleet geraakt. Het was nog iets groter dan dok 9 en geschikt voor schepen tot 100.000 ton deadweight en dus een welkome aanwinst voor de afdeling Reparatie.
Men moest wel ingrijpende veranderingen aanbrengen om het te kunnen afmeren. Dit nieuwe dok 10 kwam te liggen naast dok 9 in de Heysehaven. Dok 8 verhuisde naar de plaats van dok 4, dat op zijn beurt een plaats kreeg bij de scheepswerf Nieuwe Waterweg.
Het eerste en tot dat tijdstip tevens grootste in Nederland binnengekomen schip, dat in het nieuwe dok 10 werd opgenomen, was de 85.000 tons tanker "Frisia". Het schip was eigendom van de Universe Tankships Inc., te Monrovia.
Aan het eind van 1960 kon het bedrijf haar nieuwe ketelmakerij en werkplaats voor zware apparatenbouw in gebruik nemen.
Op 16 december vond de officiële indienststelling plaats van de onderzeeboot Hr. Ms. "Dolfijn".
In maart 1961 werd de tweede onderzeeboot, Hr. Ms. "Zeehond", in dienst gesteld. Een maand eerder verrichtte H.K.H. Prinses Irene de tewaterlating van de 48.000 tons Shell tanker "Ondina".
De ramp met het aan onze werf liggende schip "Mathieson" bracht grote verslagenheid op het bedrijf. Door een noodlottige samenloop van omstandigheden stroomde de inhoud van de gehele CO2-batterij in de machinekamer. Het CO2 gas, dat als brandblusmiddel dient, verdreef alle zuurstof uit het onderste gedeelte van de machinekamer. Het gevolg was dat zeven mensen het leven lieten.

Een bijzondere opdracht

Van de Rijkswaterstaat ontving de RDM een buitengewone opdracht. Namelijk het laten verrichten van de vóórmontage van de grote aan de rivierzijde gelegen spuisluizen van het Haringvliet in onze nieuwe apparatenwerkplaats door F. Kloos & Zn. te Kinderdijk. Tevens zouden door ons voor deze sluizen een grote hoeveelheid smeedstukken worden vervaardigd en een aantal grote onderdelen machinaal worden bewerkt.
Naast de nog steeds plaatsvindende uitbreidingen op de werf, werd in november 1961 de kiel gelegd van het tankschip "Doel-



De ketelmakerij in 1961. Men is druk bezet met drukvaten voor de chemische- en petrochemische industrie.

DE BEFAAMDE "DOCKYARD XV"

Eén van de RDM-schepen, die eind de jaren vijftig regelmatig in het nieuws kwam was de "Dockyard XV". Zij onderhield de verbinding tussen Middelharnis-haven en Hellevoetsluis ten behoeve van het personeelsvervoer van de werknemers van Goeree-Overflakkee.
Gezagvoerder was kapitein Klaas Vroegindeweij.
Bij zwaar mistig weer werd de "Dockyard XV" regelmatig ingezet voor ander dan strikt personeelsvervoer. Reden hiervoor was, dat dit schip was uitgerust met radar en de schepen van de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (RTM) niet. De RTM-schepen moesten daarom vaak verstek laten gaan. Dit zat de eilandbewoners nogal hoog. In ieder geval gaf het aanleiding om in het Eilanden Nieuws van 5 december 1958 onderstaand gedicht op te nemen. Met toestemming van de redactie van deze krant drukken wij dit gedicht, dat voor zichzelf spreekt, graag af.

Verzen Goeree d'Overflaqué

NAER VADER CATS

NOVEMBER - MIST

Aen 't veer van 't Haringvliet
staen mopperende mensen;
de boten vaeren niet,
het gaet niet so sy wensen;
de mist is hinderpael,
er is geen meter sicht
en mens en voertuig wacht
totdat 't is opgelicht.
Men mist een apparaet
om in de mist te vaeren;
want sonder dat gaet 't mis
dan kan men het niet klaeren;
de veerschuyt ligt aan kant,
't is telckens uren wachten
het duert soms daghen
en soms ook wel naghten.

En 't meeste steeckt
dat wèl de werfschuyt vaert
dit scheepcken heeft so'n dingh
dat niets haer weg beswaerd.
Al is de mist so dick
dat men geen oogh kan sien
men mist de haven noyt
en is nog bovendien
Op tyt om 't eylantvolck
naer Rotterdam te voeren
dit erghert wel het meest
en doet de tonghen roeren!

Moet dat so blyven? of
wat sal men er aan doen?
de compagnie is arm —
Van Suylen heeft geen poen —
't Flakkees gemeen dient hier
met klem op aan te dringhen
Het actie-comitee
moet op de beytel springhen:

En weet men niet waar men
het lieve gelt moet haelen
Dan moét de Staat ons toch
dit apparaet betalen!!!

wijk" voor de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd. De tweede Shell tanker "Onoba" ging dezelfde maand tewater. De plechtigheid werd radiografisch verricht vanaf de Spidoboot "Pieter Caland" op de rivier.
Op 11 februari 1962 overleed onze oudste directeur, ir A. Knape. Dit was een groot verlies voor het bedrijf. Gedurende zijn lange loopbaan als directeur en zelfs daarvoor had hij een belangrijke bijdrage geleverd aan de technisch en financieel sterke positie van het bedrijf.
Aangezien de afgelopen jaren een groot aantal voortreffelijke en moderne installaties waren gerealiseerd, zag men vol vertrouwen de toekomst tegemoet.

HET TIJ KEERT

De opkomst van de Japanse scheepsbouw

De jaren 1961 tot 1965 kenmerkten zich door een toenemende overcapaciteit van de wereldscheepsbouw. De oorzaak hiervan ligt deels bij de opkomende Japanse scheepsbouwindustrie. De na de oorlog aan Duitsland en Japan opgelegde beperkingen, onder andere ten aanzien van de scheepsbouw, waren halverwege de jaren vijftig opgeheven. Japan kwam toen zeer sterk op.
De grote hausse in de scheepsbouw als gevolg van het sluiten van het Suezkanaal in 1956 bezorgde de Japanse scheepsbouw veel opdrachten. Ook de Europese werven profiteerden daarvan. Thans echter waren vrijwel alle orders afgeleverd en ging men de concurrentie van Japan goed voelen. Zo sterk zelfs, dat Japan toonaangevend werd voor de scheepsbouwmarkt.
Tengevolge van het feit, dat de Japanse scheepsbouw sterk uitbreidde en er een overcapaciteit op de wereldscheepsbouwmarkt ontstond, daalden de prijzen. Bovendien verzwakte de in Japan gevoerde subsidiepolitiek in hoge mate de positie van de scheepswerven in de wereld, waaronder ook de Nederlandse.

Nationale ontwikkelingen

Aanvankelijk was er in Nederland veel geld nodig om onze in de oorlog vernielde werven op te bouwen. In de jaren vijftig werd veel geld geïnvesteerd in de omschakeling naar sectiebouw voor gelaste schepen. Ondanks de gunstige orders van 1956 ontbrak in Nederland de mogelijkheid op eigen kracht de snelle moderniseringen en schaalvergrotingen van de bouwcapaciteit in het buitenland volledig te volgen. Een belangrijke rol hierbij speelde het feit, dat de meeste grote werven de reparatie, die sinds de oorlog een bloeiperiode meemaakte, voorrang bleven geven. Wilton-Fijenoord en de RDM waren hiervan het karakteristieke voorbeeld.
In deze jaren deed zich nog een belangrijke ontwikkeling voor. Vele Nederlandse reders lieten hun schepen nu in het buitenland bouwen, zowel elders in Europa als in Japan. Voordien geschiedde dit slechts bij uitzondering.
Een en ander had tot gevolg, dat de grote werven - vooral de grote reparatiewerven - als stopwerk, werk aantrokken, dat eigenlijk tot het werkterrein van de middelgrote en kleine werven behoorde.
Ook bij deze werven zien wij eenzelfde soort ontwikkeling optreden als bij de grote werven.
Andere grote werven, waar het reparatiebedrijf een geringer of veel geringer deel van de bedrijfsvoering uitmaakte, zoals de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij en de Koninklijke Maatschappij "De Schelde" richtten zich in belangrijke mate op de internationale markt. Dit voorbeeld werd snel nagevolgd door het nieuwe bedrijf van Verolme op Rozenburg.

In 1962 herstelde de afdeling Reparatie de zwaar beschadigde Griekse tanker "Kissavos"

De RDM leverde in 1964 Hr. Ms. "Poolster" op, een bevoorradingsschip voor de Koninklijke Marine

Een vijfdaagse werkweek

Bovendien heerste er in de tweede helft van de zestiger jaren een overspannen arbeidsmarkt. Vele werven werden gedwongen het personeelstekort aan te vullen met buitenlandse werkkrachten.
In 1961 werd de werkweek van 48 uur teruggebracht tot 45 uur en de vijfdaagse werkweek ingevoerd. De lonen gingen geleidelijk omhoog. De overheid wijzigde haar beleid ten aanzien van de loonpolitiek door de centraal geleide om te buigen naar een gedifferentieerde loonpolitiek. Deze was gebaseerd op productiviteitsstijgingen per bedrijfstak.
Deze gehele ontwikkeling en de daaruit voortvloeiende concurrentie maakte het verkrijgen van nieuwe opdrachten voor de toekomst bijzonder moeilijk.
Voor de RDM betekende dit, dat er in 1962 geen nieuwbouworders binnenkwamen. Toch waren alle afdelingen van het bedrijf nog volledig bezet.
De moeilijkheden in de scheepsbouwsector konden deels worden opgevangen door de steeds belangrijker wordende leveranties van drukvaten voor de chemische en petrochemische industrie.
De machinefabriek was druk bezet met talrijke orders voor turbineinstallaties en andere zware onderdelen voor schepen.

Slechts veertien weken

Een uitermate belangrijke opdracht voor de afdeling Nieuwbouw was de verbouwing van de "Nieuw Amsterdam" in 1961. Het karwei - modernisering en verbouwing tot tweeklassenschip - kon in de zeer korte tijd van veertien weken worden voltooid.

Enkele noemenswaardige opdrachten uit de jaren 1962 en 1963 zijn de verwapening van Hr. Ms. "De Zeven Provinciën", die in 1964 voorzien van een uiterst moderne geleidewapeninstallatie werd opgeleverd; de omvangrijke reparatie van de Griekse tanker "Kissavos" in dok 9 na een aanvaring; nog een marineopdracht voor de bouw van Hr. Ms. "Poolster", een bevoorradingsschip; en in 1963 de reparatie en verbouwing van de Griekse tanker "Leandros", alsmede de reparatie van de Liberiaanse tanker "Gold Star".
De afdeling Nieuwbouw leverde de tanker "Doelwijk" af en legde in november van dat jaar de kiel voor een viertal elevatorbakken.

Pensioen en opvolging

Voorts vonden in de leiding van het bedrijf enkele wijzigingen plaats. De heer M. Kooyman, hoofd van de afdeling Reparatie, ging met pensioen. Zijn plaats werd ingenomen door ir L. van der Tas, die evenals zijn voorgangers gelijkertijd de functie van directeur van de Nieuwe Waterweg vervulde.
Tot onderdirecteur van de RDM werd aangesteld ir H. W. Stapel.
De personeelsvereniging WEK van de RDM vierde in april 1964 haar 20-jarig bestaan. In dezelfde maand bestond het Tuindorp Heijplaat 50 jaar. Dit feit werd door de bewoners feestelijk herdacht.
In mei 1964 bracht Z.K.H. Prins Bernhard een werkbezoek aan het bedrijf, waarbij hij speciale belangstelling had voor Hr. Ms. "De Zeven Provinciën" en Hr. Ms. "Poolster".

Eerste offshore-opdracht

Een spoedopdracht en wellicht aan te merken als eerste offshoreopdracht voor de RDM was het gereedmaken in juni 1964 van de zeewaardige bak "Tak 7". Dit vaartuig was bestemd om ingezet te worden bij het dichten van een stikstofbel in de Duitse Bocht.
In hetzelfde jaar vond er een loonexplosie plaats, als gevolg van een overspannen arbeidsmarkt, met als resultaat een vrijere loonpolitiek. Dit feit maakte de concurrentiepositie van het bedrijf niet beter. Ondanks een stijging in de vraag naar schepen - vooral grotere tankers - konden geen nieuwe opdrachten worden geboekt. De beschikbare capaciteit zette men in ten bate van de afdeling Reparatie en spoedopdrachten, zoals hierboven genoemd.
In dit verband openden de onderzoekingen naar olie en aardgas in de Noordzee nieuwe mogelijkheden voor de scheepsbouw. Juist de zeer korte levertijden zouden bij de offshore-orders een belangrijke eis blijken. En de RDM kon door haar uitstekende outillage en vakbekwaamheid hieraan voldoen.

Uitreiking Koninklijke Onderscheidingen aan negenendertig RDM-ers

Traditiegetrouw werden dit jaar een groot aantal Nederlanders Koninklijk Onderscheiden. Deze gebeurtenis vond plaats op vrijdag 29 april jl. Onder hen bevonden zich 39 RDM-ers met een dienstverband van 40 jaar. De uitreikingsplechtighed van de Koninklijke Onderscheidingen in de Orde van Oranje-Nassau vond plaats in de gemeentehuizen van de woonplaatsen van de betrokken werknemers. Twee personen werden onderscheiden in goud, acht in zilver en negenentwintig in brons. Uit handen van de burgemeesters van de betreffende gemeenten kregen zij de ere-medailles opgespeld.

Draagmedailles

Onlosmakelijk hiermee verbonden vond op woensdag 11 mei jl. de uitreiking plaats van de bijbehorende draagmedailles. Een en ander speelde zich af in een gemoedelijke sfeer in

Het opspelden van de draagmedailles

de kleine ontvangstzaal op de vierde verdieping van het hoofdkantoor. De heer W. Bos, directeur RDM, wenste de onderscheiden RDM-ers nogmaals geluk met de medaille in de Orde van Oranje-Nassau. Vervolgens gaf de heer Bos een kort overzicht in de geschiedenis van de Orden van Onderscheidingen in het algemeen en wat betreft de Nederlandse onderscheidingen in het bijzonder.
Daarbij kwam naar voren, dat zulke onderscheidingen stoelen op een zeer oude eerbiedwaardige traditie en vandaag een officiele waardering voor de maatschappelijke betekenis van de gedecoreerden tot uitdrukking brengen.

Na zijn toespraak ging de heer Bos over tot het opspelden van de draagmedailles. Tenslotte bleef men nog geruime tijd gezellig bijeen.

De gedecoreerden zijn:

E. Berkelaar	Mach.bewerker S
A. H. Blaak	Luchtboorder Rep.
J. Ph. van den Bosch	Pijpbewerker AW
A. Bostelaar	Bankwerker TD
H. H. Breve	Bankwerker MF
J. van Broekhoven	Voorman sorteerders Nb
P. C. de Bruin	Fraiser MF/Ger
A. Evegroen	Chef boekh./fin.
C. Fliers	Plaatwerker Rep.
A. Groeneveld	Loodgieter BMH
W. D. Hakkert	Werkmeester Elec./TD
S. J. H. Havenga	Gereedschapslijper MF/Ger
G. van der Heiden	Voorman schilders Nb
J. den Hoed	Hakker Nb
J. in 't Hout	Werkmeester Vormers AW/Rep (gepensioneerd)
A. H. Ketting	Pijpbewerker AW
A. Kostense	Preventie brandwacht NW
F. A. van Kouwen	Draaier MF
C. J. Kwant	Controleur MF
F. Mieremet	Medew. loonadm.
D. Mulder	Afschrijver Nb
J. Pavias	Bankwerker Rep
Q. de Rijke	Werkmeester Schilders Nb (gepensioneerd)
H. van der Stoep	IJzerwerker Nb
A. Stok	Luchtboorder Rep
G. Stok	Mach.bewerker Nb
S. G. Swart	Scheepmaker Nb
A. J. Swinkels	Werkmeester Lassers Nb
M. Terlouw	Begroter AW/MF
A. J. Verheij	Chef mech.adm. MF
A. Verkouteren	Chauffeur Rep
W. Vermeulen	Leermeester opl.
J. Vermoen	Electriciën TD
A. Verschoor	Draaier MF/Ger
C. Verschoor	Voorman interne mat.voorz. Nb
T. Versluis	Werkmeester Scheepmaker Nb
G. E. Visscher	Bedrijfsl. Nb
W. H. van Vliet	Controleur MF
N. G. J. de Wolff	Adm. medew. Nb

Een groepsfoto van de gedecoreerden

Zoeklichtjes

Hobby:
Wie kan mij, als verzamelaar van oude ansichtkaarten, helpen aan oude ansichten van Schiedam en Omstreken. Ook andere oude kaarten zijn welkom. Misschien ligt er bij u nog wat op zolder? Bij voorbaat dank. B. Koogje, Havendijk 154b, Schiedam, tel. 010-264038.

Kapitein Bender van de "Dockyard VII":

"Men stelt zijn eigen leven in een waagschaal"

"Je snapt 't gewoonweg niet. De mensen beseffen werkelijk niet wat ze doen. Dit geldt niet voor iedereen. Wie de schoen past trekke hem aan, zeg ik maar". Kapitein Bender van de "Dockyard VII" spreekt duidelijk zijn misnoegen uit over het gedrag van sommige werknemers aan boord van de veerboot tijdens de twee dagelijkse overtochten van de RDM naar Schiemond vice versa. En terecht. Want de soms levensgevaarlijke waagstukjes, die een aantal lieden vorige zomer op Schiemond uithaalden, ziet hij voor deze zomer eveneens gaan gebeuren.

"Inderdaad. Als het erg mooi weer is, staan de ramen open. Als je dan bij Schiemond wil afmeren, zie je soms enkele mensen uit het raam springen van de boot op de kant. Lag je dan maar afgemeerd, nee, zoiets gebeurt als er nog een flinke ruimte tussen afmeerponton en schip is. Nou, ik kan u wel verzekeren als zo'n iemand per ongeluk misspringt er grote kans bestaat, dat hij verpletterd wordt tussen het ponton en de boot. De boot is op zo'n moment niet te stoppen. Daar is de massa of het gewicht veel te groot voor".

Kapitein Bender spreekt hier vrij nuchter over. Uiteraard hoopt hij nooit een dergelijk ongeluk mee te maken. En dat is juist wat een ieder zelf in de hand heeft. Stel uw eigen leven niet in de waagschaal. Beter vijf minuten later thuis, dan liggen in het ziekenhuis.

Reddingsblokjes

Kapitein Bender vervolgt: "Ja, de verantwoordelijkheid ligt bij de mensen zelf. Dat schijnt niet iedereen te beseffen. Dan wil ik ook nog even kwijt, dat de styropor reddingsblokjes het vaak moeten ontgelden. Deze worden simpelweg gesloopt. In het verleden hebben wij zelfs waarschuwingsborden in vier talen opgehangen om de blokjes in takt te laten. Het helpt niet. Mocht het eens voorkomen, dat de veerboot verongelukt, dan bieden de beschadigde reddingsblokjes absoluut onvoldoende drijfvermogen. En je kan nooit zeggen: er gebeurt toch niets. Er zijn altijd factoren die je niet zelf in de hand hebt".

Hierin heeft kapitein Bender volkomen gelijk. Bovendien is het vervangen van de beschadigde blokjes niet alleen een kostbare, maar eveneens een hopeloze zaak. Telkens weer blijkt dat overduidelijk.

Wat betreft de vernielingen aan boord van de "Dockyard VII" heeft kapitein Bender nog meer op zijn lever.

"Sinds half maart zijn wij bezig met het schilderen van het interieur van de Dockyard. Dat is niet uitsluitend noodzakelijk onderhoud. Wij doen dit net zo goed voor de werknemers, die dagelijks van de boot gebruik maken. Als de boel is opgeknapt is dat toch een veel prettiger aanzien. Maar het verfwerk wordt alweer beschadigd als het nauwelijks droog is. Meestal komt dit omdat men tegen de wanden of het railingwerk leunt en zijn voeten achterwaarts tegen het verfwerk laat rusten. Je krijgt dan het ondankbare gevoel dat je alles voor niets doet".

Moedwillig

Hij wil vanzelfsprekend niet iedereen over één kam scheren. Vaak doet men zoiets onbewust. Dat kan niet gezegd worden van het beschadigen van het houtwerk. Waarom moet daar zo nodig met een scherp voorwerp allerlei initialen, tiktak-tor spelletjes en dergelijke in gekerfd worden? Omdat het van een ander is? Onzin! Thuis doet men dergelijke dingen ook niet. "Precies", beaamt kapitein Bender, "ik hoop werkelijk, dat men wat minder onverschillig tegenover zijn veiligheid en andermans spullen gaat staan".

Formulieren voor studiekostenvergoeding uiterlijk half augustus a.s. inleveren

Degenen, die in verband met een te volgen studie menen in aanmerking te komen voor studiekostenvergoeding volgens de Personeelsregeling nummer 5.7., dienen de daarvoor bestaande formulieren uiterlijk half augustus a.s. ingevuld in te leveren bij de heer A. F. A. Smeets, afdeling Opleidingen Personeelszaken.

Tevens zijn bij hem verkrijgbaar blanco formulieren voor hen, die deze nog niet in hun bezit hebben.

Opnieuw 16 RDM-ers in bezit van EHBO-diploma

De deelnemers aan de door onze Bedrijfsgeneeskundige Dienst georganiseerde E.H.B.O.-cursus 1976/1977 hebben onlangs de proeve van bekwaamheid moeten afleggen. Op donderdag 14 april jl. zagen zij hun moeite beloond met een diploma, dat hun door dokter G. H. Gispen, bedrijfsarts, werd uitgereikt.
Daarvoor had de heer L. Troost, hoofdverpleegkundige, in een toespraak gewezen op het belang van een dergelijk diploma. En niet alleen het belang. Hij wees tevens op het feit, dat men de zucht naar belangrijkheid moet indammen. Men is slechts een voorpost van de dokter, doch alszodanig beslist niet van minder waarde voor de patiënt.
De heer Troost besloot zijn toespraak met de destijds door Prinses Margriet, die zelf eveneens E.H.B.O.-er is, uitgesproken woorden: "Men draagt mede verantwoordelijkheid voor een ander mens tot in levensgevaarlijke situaties toe. In die gevallen is men dankbaar te kunnen handelen en niet lijdelijk te hoeven toezien".
Met het afsluiten van deze cursus hebben vrijwel alle portiers en brandweerlieden op ons bedrijf het E.H.B.O.-diploma in hun bezit.

De 16 geslaagden zijn:

F. Blommaert	Boekhouding
B. Dihal	Portier
D. G. F. Engelen	Brandweer
G. E. Klarenaar	Portier
G. L. Klis	Loonafdeling
A. M. J. de Kok	Brandweer
Th. J. de Koning	Electriciën NW
J. Kosters	Apparatenbouw RN
R. H. de Lang	Brandweer
F. van Lieshout	Apparatenbouw RN
J. J. H. Loch	Brandweer
P. J. Mirer	Brandweer
mevr. M. Noordermeer	R & D
P. Scherpenisse	Brandweer
N. Theodosatos	Brandweer
M. de Vendt	Portier

50 JAAR RDM

C. N. van der Mark
werkmeester pijpbewerkers
AW
14 april

40 JAAR RDM

B. van Bezooijen
werkmeester Nb/mo
17 december

H. van der Stoep
ijzerwerker Nb/mo
17 december

J. van Buuren
ijzerwerker Rep.
13 januari

B. Fruyt van Hertog
brander Rep.
20 januari

J. Tournier
constructeur tekenkamer
S/Nb
11 maart

H. 't Hart
chef administratie Rep.
15 maart

D. Westerhoud
plv. chef loonadm.
15 maart

den Ouden
werkmeester gereedschapm.
AW
13 april

G. J. van den Hooven
medewerker onderhoud TD
23 april

N. de Winter
schilder Aw
29 april

25 JAAR RDM

C. Kouwenhoven
metselaar BMH/TD
28 januari

C. Dekker
kraandrijver Rep.
19 februari

J. A. Ton
werkmeester branders
Nb/werkpl.
3 maart

A. Post
draaier AW
10 maart

G. S. de Vries
werkmeester dokververs Rep.
10 maart

H. Zevenbergen
maatcontroleur AW
11 maart

A. J. Maliepaard
voorman boorder Rep.
17 maart

J. Terlouw
werkvoorbereider Nb
17 maart

J. Kooyman
lasser AW
24 maart

J. Schelling
lasser Rep.
24 maart

J. W. Bothe
kraandrijver TD
25 maart

A. van der Waal
chauffeur Rep.
31 maart

J. de Bruin
pijpschetser Nb/tekenk. SW
1 april

J. de Koster
medewerker loonadm.
1 april

Nolte
heewerkend voorman Rep.
2 april

C. Blinksma
medew. mag. bedr.school
17 april

A. T. Biesheuvel
smid Nb/werkpl.
21 april

N. A. Jansen
ijzerwerker Nb/mo
21 april

J. Siep
voorman lassers Nb/werkpl.
21 april

B. Bakker
kraanmachinist TD
25 april

B. van der Jagt
lasser Rep.
28 april

40 JAAR NW

G. Huyken
pijpbewerker
9 maart

25 JAAR NW

A. Snoey
brander
10 maart

H. A. M. van Beesten
brander
27 maart

H. J. de Swart
ijzerwerker
31 maart

40 JAAR RN

G. H. van Gent
werkmeester smederij
14 januari

H. Langendijk
maatcontroleur App.
2 april

25 JAAR RN

R. H. van Rees
werkmeester App.
7 januari

I. W. M. Bloemsaat
werkm. mach.lassers App.
18 maart

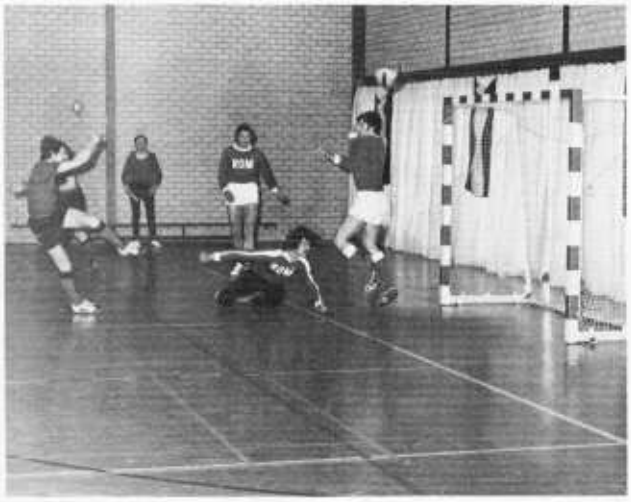
J. Bos
stoker smederij
17 april

M. van Delft
kraanmachinist App.
28 april

M. J. de Wolf
smid smederij
28 april

Jubileumconcours met pit geklaverjast

Het jubileumklaverjasconcours in het kader van het 75-jarig bestaan van de RDM genoot grote belangstelling.
De wedstrijden werden 18 maart jl. gehouden in de grote zaal van Café Restaurant "De Rustburg", Verzamelgebouw Zuid aan de Strevelsweg te Rotterdam.
Om kwart voor acht gingen de 140 deelnemers van start. De kaarten waren vanzelfsprekend nog niet definitief geschud. Men speelde in 18 beurten om de meeste punten, waarna van maat werd gewisseld. Tussendoor hield een natje en een droogje de stemming erin. Eerst om half één 's nachts kon de eindstand worden opgemaakt. De drie eerste plaatsen gingen naar respectievelijk de heren D. Koert, H. Bul en A. Ketelaar. Bij deze prijsuitreiking was er echter voor iedereen een prijs.



De RDM-senioren in de verdediging gedrukt. De bal ging naast

Sportief en spannend zaalvoetbaltoernooi

Op een spectaculaire wijze wist het team van de Nieuwe Waterweg tijdens het zaalvoetbaltoernooi op 7 mei jl. de eerste prijs in de wacht te slepen. De tweede prijs was voor de RDM Bedrijfsschool en het team van de VDSM wist de derde plaats te bezetten.
Een winnaar kon echter pas worden aangewezen na het houden van strafschoppen. Want in de spannende finale poule bleek, dat de genoemde drie teams aan elkaar gewaagd waren. Uitslagen: VDSM tegen Nieuwe Waterweg: 2–2, Nieuwe Waterweg tegen RDM Bedrijfsschool: 1–1 en RDM Bedrijfsschool tegen VDSM: 2–2.
Hiermee was een eind gekomen aan een zeer geslaagd sportevenement in RSV-verband, namelijk het RDM zaalvoetbaltoernooi in het kader van het 75-jarig bestaan van de RDM in januari jl.

De E.H.B.O. in aktie

Een sublieme uitval

12 teams

Aan dit toernooi namen naast twee teams van de RDM een tiental teams van diverse RSV-bedrijven deel. De in totaal 12 teams speelden in drie poules. Als eerste wedstrijd stond op het programma: Wilton-Fijenoord tegen de RDM senioren.
De aftrap in de vrolijk versierde Asterlo sporthal werd verricht door de heer W. Bos, directeur RDM.
Dankzij een goede organisatie en met medewerking van alle betrokkenen konden alle wedstrijden strikt volgens het tijdschema verlopen. De nu en dan optredende blessures

Het RDM-team van de bedrijfsschool, links coach Struis

De RDM-seniorenploeg onder leiding van de heer Mulder (rechts gehurkt)

De aanvoerder van de VDSM-ploeg ontvangt uit handen van de heer A. Woerlee (RDM) de derde prijs

werden vakkundig behandeld door het RDM E.H.B.O.-team.
Kortom een prima verlopen dag, die bij de deelnemers bijzonder goed in de smaak viel. Bijna hadden de RDM senioren ook in de finale poule uitgekomen. Zij behaalden samen met de VDSM in poule I een gelijk puntenaantal. Het houden van strafschoppen viel nu uit in het voordeel van de VDSM die aldus in de finale kwam.

Knudde-trofee

Na de wedstrijden werden de prijzen uitgereikt door de heer A. Woerlee, hoofd Sociale Zaken RDM. Uiteraard was er de sportiviteitsprijs. Deze ging naar het team van RSV. Een verrassend element was de uitreiking van de Knudde-trofee, die nota bene in handen kwam van hetzelfde RSV-team. Maar ja, zoveel doelpunten als die wel niet moesten incasseren...!
Resumerend kwam iedereen tot de conclusie: een dergelijk toernooi is voor herhaling vatbaar; beter nog . . .daar moet in RSV-verband een jaarlijks terugkerend evenement van gemaakt worden.
Daarnaast óók voor de RDM zelf. Het succes ervan is wel gebleken bij de voorselectiewedstrijden tussen de afdelingen onderling. En waarom niet? Sport is ontspanning en schept een band door werken in teamverband.

RDM wint H. Wiegmann-wisselbokaal

Een tweede zaalvoetbaltoernooi, waaraan een RDM-team deelnam was het door B.V. Schoonmaakbedrijf WIKO georganiseerde toernooi. Dit toernooi werd gehouden op vrijdag 29 april jl. in de Energiehal te Rotterdam.
Het is de eerste maal, dat WIKO een dergelijk evenement optuigt. Deelnemers waren een achttal bedrijven, waar WIKO zakelijke relaties mee heeft. Het team van de RDM was gevormd uit werknemers van de Technische Dienst. Uiteindelijk kwamen om de eerste en tweede plaats tegen elkaar uit de RDM en WIKO zelf. Met één nul zege wist de RDM de eerste plaats te halen en daarmee de "H. Wiegmann-Wisselbokaal" in de wacht te slepen.

Dankbetuigingen

Langs deze weg willen wij een ieder hartelijk dankzeggen voor de enorme belangstelling bij het zo plotseling overlijden van onze zoon en broer Frans Leendert de Jong.

Familie De Jong,
Nieuwe Tonge

Mede namens mijn kinderen en kleinkinderen betuig ik u mijn hartelijke dank voor uw medeleven betoond na het overlijden en tijdens de crematie van mijn man Kees de Bruin.

J. de Bruin-Buizert

Mede namens de familie Pinster wil ik u bij deze hartelijk danken voor de betoonde belangstelling na het overlijden van mijn vader, de heer Leendert Pinster.

A. Klompenhouwer

Aan allen die hun belangstelling betoond hebben tijdens de ziekte en na het overlijden van mijn man en onze vader Jan Leendert Ketting betuig ik u mede namens mijn kinderen mijn hartelijke dank.

Uit aller naam
L. J. Ketting-Rasser

Hiermede betuig ik mede namens de kinderen en kleinkinderen mijn oprechte dank voor het vele bezoek tijdens het ziekbed en de grote belangstelling tijdens de teraardebestelling en daarna van mijn geliefde man Willem Reier van Kralingen.

N. van Kralingen-Punt

Na het zo plotseling overlijden en tijdens de crematie van mijn man, Arie den Ouden, mochten wij zoveel bewijzen van medeleven en deelneming ontvangen, dat het ons onmogelijk is u allen hiervoor persoonlijk te bedanken. Dit heeft ons gesterkt en bemoedigd en wij zijn u allen hiervoor zeer erkentelijk.

Mede namens de kinderen
M. H. den Ouden-van Dijk

Namens mevrouw A. Leentvaar-Prins wil ik haar dank overbrengen aan directie en personeel van de RDM voor het betoonde medeleven na het overlijden van haar man, de heer Jan Leentvaar.

F. A. Boogaard
(schoonzoon)

Na het zo plotseling overlijden en begraven van mijn man, Jacob Sluijter, mochten wij zoveel bewijzen van medeleven en deelneming ontvangen, dat het ons onmogelijk is ieder hiervoor persoonlijk te bedanken.

Mede namens de kinderen
P. Sluijter-Bakker

Langs deze weg wil ik u mede namens mijn kinderen van harte dank zeggen voor de betoonde belangstelling tijdens de ziekte, na het overlijden en bij de teraardebestelling van mijn echtgenoot, Frans den Ouden.

P. Th. J. den Ouden-Geenen

Wij ontvingen nog dankbetuigingen naar aanleiding van:

55-jarig huwelijk van de heer en mevrouw De Graaf-van Oostrom, Aakstraat 12, Rotterdam.

Afscheid:

De heer en mevrouw Terlouw-Wessels, Karimunstraat 11, Rotterdam.

De heer en mevrouw Polman-Willems, Rubenslaan 45, Roosendaal.

De betere André van Duin

Lach om het leven! De nieuwe revue van André van Duin. Weer één van de successen voor WEK.
Gelachen werd er zeker. Bovendien zat het Luxor Theater op dinsdagavond 19 april tjokvol.
Van Duin heeft voor deze revue de medewerking van een aantal eersterangs artiesten: Corrie van Gorp, Frans Kokshoorn, Donald Jones, Conny van den Bos, Diana Floodgate en The Robert Kaesen Dancers.
Het programma week nogal af van hetgeen men van hem gewend is. Zijn grappen en grollen, laat staan de figuur Van Duin zelf, zijn nauwelijks te verwoorden.
Over één punt zal iedereen het eens zijn. In deze revue zien we de betere André van Duin.
De hierbij afgedrukte foto-collage spreekt verder voor zichzelf.

Mededelingen

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

Ondanks de geboden mogelijkheid van een eigen inbreng op de jaarlijkse WEK ledenvergadering, was de opkomst van de leden uiterst gering. Dat bleek weer eens duidelijk tijdens de op 10 mei jl. in het Clemenshuis te Rotterdam gehouden vergadering. De aanwezigen waren overwegend WEK bestuursleden en vertegenwoordigers van de onderafdelingen.
De geringe opkomst was echter voor de aanwezigen geenszins aanleiding om bij de pakken neer te zitten.
Over de diverse agendapunten werd hevig gediscussieerd. Besloten werd onder meer de contributie te verhogen van f 0,50 tot f 1,– per maand in verband met de gestegen kosten. Dit zal de leden waarschijnlijk niet verontrusten. Het is immers de eerste verhoging sinds de oprichting van de vereniging.

Bestuurswijziging

Bij de behandeling van dit agendapunt werd het bestuur met een kleine wijziging voor de komende periode vastgesteld. De heer Buik trad af, aangezien hij niet meer in ons bedrijf werkzaam is. Zijn plaats werd ingenomen door de heer Vonk, werkzaam bij RN. Daarnaast slaagden de bestuursleden erin een voorlopig programma op te stellen, dat er als volgt uitziet:

27 augustus	Boottocht
9 september	Bingo-avond
17 september	Foto- en diawedstrijd
20 oktober	Bejaardenmiddag
22 oktober	Wandeltocht
9 november	Operette-uitvoering
26 november	Sint Nicolaasmiddag
17 december	Kerstconcert
21 januari	Jaarfeest
11 maart	Bingo-avond

Afscheid

Met ingang van 1 april werden gepensioneerd de heren:

J. IN 'T HOUT
werkmeester Rep. gieterij
in dienst vanaf 21 sept. 1934

MEVROUW F. A. DEKKERS
adm. medewerkster Nb
in dienst vanaf 16 juli 1958

M. KLOP
modelmaker AW/gieterij
in dienst vanaf 11 mei 1937

Met ingang van 1 mei werden gepensioneerd:

A. TERLOUW
werkmeester mets. Rep.
in dienst vanaf 25 mei 1937

M. AUPPERLEE
ijzerwerker Rep.
in dienst vanaf 4 nov. 1957

H. DOMSELAAR
schilder NW
in dienst vanaf 24 maart 1947

J. VAN DE WEG
centerdraaier Rep.
in dienst vanaf 1 nov. 1937

R. BERKELAAR
boorder AW/MF
in dienst vanaf 1 nov. 1927

M. NEDERLOF
medew. Bedrijfsdienst
in dienst vanaf 27 april 1926

Per 1 april:

Geen foto voorhanden van:

C. J. van den Adel, timmerman BMH, in dienst vanaf 31 mei 1926
J. van Gulik, mach.bewerker NW, in dienst vanaf 3 sept. 1945
J. de Jong, chauffeur BD/AD, in dienst vanaf 21 juli 1952

Per 1 mei:

Geen foto voorhanden van:

C. Broekhuizen, pompkamermachinist TD, in dienst vanaf 26 maart 1940
J. A. Crielaard, medew. huish.dienst, in dienst vanaf 4 februari 1946

In memoriam

16-3-1977 **Marinus Maliepaard** 45 jaar
aanbouwer
ca. 20 dienstjaren

Zeer plotseling is op 16 maart overleden in de leeftijd van 45 jaar de heer M. Maliepaard.
Hij trad in 1957 in dienst van onze onderneming, waar hij werd opgeleid tot ijzerwerker in de afdeling Reparatie.
Gedurende de circa 20 dienstjaren bij ons bedrijf heeft men hem leren kennen als een goed vakman. Ofschoon de heer Maliepaard een gesloten karakter had toonde hij zich steeds bereid daar te helpen waar nodig. Wij moesten hem node missen.

4-1-1977 **Johannes Willems** 62 jaar
dekknecht
ca. 30 dienstjaren

Na een ziekbed van ongeveer een half jaar is op 3 april overleden de heer J. Willems.
Hij bereikte de leeftijd van 62 jaar en had circa 30 dienstjaren bij onze onderneming.
De heer Willems trad in 1947 in dienst als stoker op één van de sleepboten. Na verloop van tijd werd hij om gezondheidsredenen tewerk gesteld als dekknecht aan boord van de "Dockyard VII".
De heer Willems was iemand met een zeer gesloten karakter. Opvallend was, dat hij gedurende zijn lange diensttijd bij ons bedrijf altijd stipt op tijd was. Zijn werkzaamheden heeft hij altijd tot volle tevredenheid van zijn chefs verricht.

2-5-1977 **Teunis Groeneweg** 51 jaar
electrisch lasser
ca. 25 dienstjaren

Geheel onverwacht is op 2 mei jl. in de leeftijd van 51 jaar overleden de heer T. Groeneweg.
In maart 1952 trad hij in dienst als klinker in de afdeling Nieuwbouw. In december 1956 werd hij overgeplaatst naar de electrisch lassers. Door zijn grote vakmanschap heeft hij gedurende zijn loopbaan ongeveer 15 jaar aan marine-objecten gewerkt. Meestal nieuwbouw, doch een enkele keer bij reparatiewerk.
De heer Groeneweg stond bekend om zijn strikt rechtvaardigheidsgevoel. Als er iets aan de hand was kwam hij direct in het geweer in het belang van zijn collega's. Daarnaast heeft men hem leren kennen als een geschikt collega, waarmee het prettig samenwerken was. Op 24 maart jl. vierde hij zijn 25-jarig jubileum bij ons bedrijf. Ook in zijn vrije tijd was de heer Groeneweg zeer actief. Vooral het verenigingswerk had zijn speciale interesse. Helaas tobde hij de laatste jaren nogal met zijn gezondheid.
Wij verliezen in hem een enthousiast vriend en collega.

2-5-1977 **Jan Leentvaar** 64 jaar
verbandmeester
ca. 49 dienstjaren

Op 2 mei jl. is in de leeftijd van 64 jaar overleden de heer Jan Leentvaar. Hij had circa 49 dienstjaren bij ons bedrijf.
In februari 1926 trad hij in dienst als koperslager. Zo'n acht jaar later ging hij over naar de Medische Dienst als verbandmeester, een beroep dat hij een zeer warm hart toedroeg.
De heer Leentvaar heeft zich doen kennen als iemand met een volledige inzet bij het uitoefenen van zijn taak. Daarnaast had hij een speciale zorg voor de voorraden van de verbandmiddelen. Hij was voorts erg punctueel en zijn collega's waren bijzonder op hem gesteld. Ofschoon hij sinds mei 1972 ziek thuis was, kwam het bericht van zijn heengaan volkomen onverwacht. Wij verliezen in hem een fijn collega, die een hart had voor het bedrijf.

7-5-1977 **Dirk Roodbol** 50 jaar
voorman electr. lassers
ca. 25 dienstjaren

In de leeftijd van 50 jaar is na een langdurig ziekbed op 7 mei jl. overleden de heer D. Roodbol.
Hij had ongeveer 25 dienstjaren bij ons bedrijf.
De heer Roodbol trad in 1952 in dienst als electrisch lasser in de afdeling Reparatie. In deze functie wist hij naderhand op te klimmen tot voorman van de lassers.
Hij heeft zich doen kennen als iemand met een zeer opgewekt karakter, die dag- en nacht bereid was zijn taak te verrichten. Ook zijn collega's konden altijd een beroep op hem doen.
Mede hierdoor en door zijn prettige karakter was hij bij een ieder graag gezien. Hij laat een leemte na in de afdeling.

12-5-1977 **Michel Louis Christiaan Riet**
59 jaar
koperslager/pijpbewerker
ca. 35 dienstjaren

Na een ziekzijn van ruim twee jaar is op 12 mei jl. op 59-jarige leeftijd overleden de heer M. L. C. Riet. Hij had ongeveer 35 dienstjaren.
Hij trad in juni 1936 in dienst tot juli 1940. Vervolgens ging hij in 1946 opnieuw een dienstverband aan als koperslager/pijpbewerker, welke functie hij tot aan zijn ziek worden heeft vervuld.
Men heeft de heer Riet leren kennen als een prima vakman, die de door hem uit te voeren werkzaamheden tot volle tevredenheid van zijn chefs en bazen verrichtte. Daarnaast had hij een prettig karakter en stond hij graag voor een ander klaar; niets was hem teveel. Hij ondervond daardoor veel waardering bij zijn vrienden en collega's.
De heer Riet laat een leemte na in zijn afdeling. Wij zullen hem node missen.

17-5-1977 **Jacob Sluijter** 54 jaar
werkmeester bankw. NW
ca. 25 dienstjaren

Met verslagenheid vernamen wij het plotselinge heengaan van de heer J. Sluijter, op 17 mei jl. Hij werd 54 jaar en had circa 25 dienstjaren bij ons bedrijf.
De heer Sluijter trad in 1952 in dienst als bankwerker. In deze functie wist hij op te klimmen tot voorman en nadien werkmeester van de bankwerkers. Hij stond bekend als een prima vakman, die zich volledig inzette voor zijn werk. Bovendien was de heer Sluijter door zijn opgewekt karakter bij menigeen graag gezien.
Mocht hij op 28 april jl. zijn 25-jarig dienstverband herdenken, dit heugelijke feit werd overschaduwd door het verlies van zijn 14-jarige dochter. Vooral dit laatste heeft hem zwaar getroffen. Onze gedachten gaan uit naar zijn gezin en wij hopen dat zij de kracht kunnen vinden om dit verlies te dragen.

18-5-1977 **Frans den Ouden** 57 jaar
electrisch kraandrijver
ca. 33 dienstjaren

Na een ziekbed van ruim drie jaar is op 18 mei jl. van ons heengegaan de heer F. den Ouden. Hij werd 57 jaar en had circa 33 dienstjaren.
Hij trad in dienst als kraandrijver, welke functie hij altijd met veel plezier en groot vakmanschap heeft uitgeoefend.
Door zijn bijzonder opgewekt en humoristisch karakter was hij graag gezien bij collega's, bazen en chefs. Zonder problemen stak hij bereidwillig een helpende hand uit. Vaak lokte de heer Den Ouden een speelse stoeipartij uit, terwijl hij veelvuldig een vrolijke kwinkslag liet vallen. Zelfs op zijn ziekbed wist hij tot kort voor zijn verscheiden ondanks veel pijn de humor uit te dragen.
In het verleden was hij actief als lid van de Kern, naderhand was hij vertegenwoordiger in de afdelingscommissie van zijn afdeling.
Wij verliezen in de heer Den Ouden een prettig collega, die wij node zullen missen.

GEPENSIONEERDE WERKNEMERS

23-3-1977 **Jan Stok** 88 jaar
opruimer
gepensioneerd 6-3-1954

27-3-1977 **Cornelis Adrianus Kreuk** 69 jaar
timmerman
gepensioneerd 1-10-1972

30-3-1977 **Lucas Ferdinand Chabot** 75 jaar
staalgritstraler
gepensioneerd 1-12-1966

6-4-1977 **Leendert Pinster** 83 jaar
aanbouwer
gepensioneerd 23-8-1958

10-4-1977 **Johannes Diederik Seip** 73 jaar
inkoper
gepensioneerd 1-7-1968

18-4-1977 **Marinus Rokus Knegt** 85 jaar
bankwerker
gepensioneerd 13-10-1956

19-4-1977 **Bernardus de Groot** 83 jaar
kalefater
gepensioneerd 1-1-1959

20-4-1977 **Jan Christiaan Frederik Schumacher** 79 jaar
portier
gepensioneerd 1-2-1963

20-4-1977 **Antonius Arnoldus Veringmeier** 84 jaar
werkmeester branders
gepensioneerd 29-3-1958

5-5-1977 **Willem Frederik Verburg** 85 jaar
draaier
gepensioneerd 1-1-1964

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

RDM