“Nieuws van de RDM”, juni 1981, 19e jaargang, nummer 6.

Ontvangen van Rob Lampen, Rotterdam.

NIEUWS VAN DE RDM

19de jaargang, no. 6, juni 1981

RSV

NIEUWS VAN DE RDM

Personeelsorgaan van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij B.V.

Verschijnt 8 x per jaar.

Redactie-commissie: G.C. Heins, **voorzitter,** J. Boekholt; P.J. Bomers; J.R. Koedam; M.P. Bijleveld; H. Staas; C.J. Stok; L. Troost; P.J.C. Vermeeren; alsmede één OR-Lid.
S. Slis, **eindredacteur.**

Medewerkers: J.G. de Reus; M. Vischschraper; B. Besterveld.

Foto van de maand:

Zeer statig ging het booreiland "Maersk Endeavour" te water.

(zie pagina 1)

1 Glorieuze tewaterlating "Maersk Endeavoer"
2 SALM vertrok in alle stilte / Herstel "EDERA" gaf veel werk
3 "Salland" dokte bij RDM
4 De stormvloedkering in de Oosterschelde
6 Magische resultaten teller / Dodenherdenking in Heijplaat
7 Breng de "Westerdam" tot zinken
9 Officiële mededelingen
10 Bedrijfsbrandweer demonstreerde op boeiende wijze
11 Bedrijfsbrandweer RDM vraagt vrijwilligers
12 Brandpreventie een onmogelijke zaak? / Milieuvriendelijke plant ruimt tweewieler op
13 Koninklijke Onderscheiden
14 Spannend en verrassend WEK zaalvoetbaltoernooi
16 Veel belangstelling tijdens ouderdag op Bedrijfsschool
17 Bustocht WEK
18 Dankbetuigingen / Jubilarissen
19 In memoriam
20 Afscheid

Het overnemen van artikelen, foto's of gegevens uit dit personeelsorgaan 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 julinummer dient vóór 10 juli in het bezit van de eindredacteur te zijn.

Glorieuze tewaterlating

"Maersk Endeavour"

Spanning en bedrijvigheid alom. Dat was het beeld wat het schaarse aantal belangstellenden opmerkten rond de tewaterlating van het booreiland "Maersk Endeavour" op zaterdagmorgen 23 mei jl. Zeker spanning, want de wel zeer merkwaardige vorm van het booreiland was voor de leek aanleiding genoeg om de tewaterlating met argusogen gade te slaan. De A-symetrische belasting, de uit het midden geplaatste slede, de driehoekige vorm?

Het weer werkte reusachtig mee. Praktisch windstil. De regelmatige controles van de waterstand, het nerveus inpassen van de gegevens op grafieken. Het klopte allemaal.

Ongeveer vijf over zeven 's ochtends vroeg was het zover. Verrassend en feilloos gleed het booreiland tewater. Knap stukje werk. De theoretische berekeningen van de heer W. de Koning en de praktische toepassing ervan door de heer J. Keemink en zijn mensen, die bovendien kunnen bogen op een grote ervaring, zijn in dit verband een aparte vermelding waard.

Op de rivier werd het booreiland soepel opgevangen door een viertal sleepboten, die het zonderlinge gevaarte vakkundig versleepten naar de Heysche Haven. Achteraf hoor je dat het een onhandelbaar gevaarte was om te verslepen.

In de Heysche Haven werd met een vijfde sleepboot de slede onder het booreiland vandaan getrokken, waarop het eiland kon worden afgemeerd aan kraanbaan 12. Hier zal het worden gekoppeld aan het twee weken eerder tewater gegane voorschip.

Drijvende bokken

Dit gedeelte, dat onderaan helling 8 voor de hellingdeuren werd gebouwd kon niet zonder meer tewater worden gelaten. Door de gedrongen vorm en totale constructie waren speciale voorzieningen nodig. Als eerste had men dit voorschip circa negen meter versleept naar het water. Tegen de voorkant, de eigenlijke punt werd een ponton gevaren. Tijdens laag water werd het voorschip van het booreiland met zware kabels vanaf het bodemvlak alshetware opgehangen aan de ponton. Verder werden aan weerszijden van de ponton drijvende bokken gemeerd, die het voorschip aan de achterzijde in de takels namen. Bij hoog water kon deze vreemde combinatie op de rivier worden gesleept. Aldaar konden de bokken hun last loslaten, waarop het voorschip van het booreiland met aan de kop de ponton in de Heysche Haven aan Kraanbaan 12 kon worden afgemeerd.

Twee weken eerder ging het voorschip te water met behulp van, onder meer, twee drijvende bokken

Na de koppeling met het grote pontongedeelte tot compleet eiland, wordt de ponton verwijderd. De koppeling is dinsdag 26 mei van start gegaan. De lengte van het driehoekige booreiland bedraagt circa 66 meter en de breedte circa 77 meter.

Het afmeren aan kraanbaan 12 was nog vrij lastig

SALM vertrok in alle stilte

Het boeilichaam van het SALM project is 'n jaar lang een dominerend werfbeeld geweest. De laatste tijd lag de boei gezeevast op een ponton aan kraanbaan 12 gereed voor transport. Het wachten was op gunstig weer. Begin mei was de tijd rijp, want op 6 mei jl. om 19.30 uur vertrok in alle stilte de sleep naar zee. Voorop de zeesleper "Triumph". Inmiddels is het boeilichaam geplaatst op de zeebodem en met palen verankerd. Slechts een topje steekt boven water uit en weinigen die er ooit zullen komen, zullen beseffen welk een brok hoogwaardige offshore techniek aan hun ogen voorbij trekt. De boei ligt verankerd in het Fulmar A field in de Noordzee. Tegen de tijd dat u dit leest is ook de grote arm van de werf vertrokken. Mogelijk is dan de gehele combinatie van boei, arm en opslagtanker zelfs operationeel.
Wij hopen ooit een foto te kunnen plaatsen van de SALM in volle zee.

Herstel "EDERA" gaf veel werk

De Italiaanse bulkcarrier "Edera" (46.000 dwt) arriveerde 19 april aan de werf voor het ondergaan van een dokbeurt, schroefas trekken en het uitvoeren van werkzaamheden aan diverse luiken.
Twee dagen later werd de "Edera" opgenomen in dok 10. Na enig bikwerk in de central ballast deeptank bleek deze dermate slecht, dat het bovengedeelte compleet vernieuwd moest worden. Een karwei waarvoor circa 80 ton staal nodig was. Ook in de ruimen diende het nodige staalwerk vervangen te worden, waar ongeveer 30 ton staal mee gemoeid was. De secties voor de herstelwerkzaamheden werden toegeleverd door de Nieuwbouwafdeling. De reparaties aan de luikhoofden leverden eveneens het nodige werk op. Zes van de zeven luikhoofden werden aan de wal gebracht voor reparaties. Elk luikhoofd bestaat weer uit vijf luikpontons. De in totaal 30 pontons zijn bij Wilton-Fijenoord gegritstraald en daarna bij ons verder afgewerkt, waaronder het opnieuw aanbrengen van pakkingen.

Dubbele bodem

Het bilge ballast pijp systeem van de "Edera" in de dubbele bodem is geheel overhaald en gedeeltelijk vernieuwd.
De schroefas werd getrokken en vervangen door de reserve-as, die in de machinefabriek gereed gemaakt werd. Tevens werd het roer uitgenomen, naar de werkplaats vervoerd en aldaar voorzien van nieuwe lagerbussen.

De machinekamer leverde eveneens flink wat werk op. De kruishoofdlagers van de hoofdmotor werden vernieuwd en diverse zuigers van de hoofdmotor werden gerepareerd.
Een ingrijpende reparatie diende verricht te worden aan de donkey-boiler of hulpketel. De ketelbodem was doorgezakt en moest worden vervangen. In de Apparatenbouw werd een nieuwe bodem vervaardigd, die na gereedkomen aan de ketel werd geklonken.
De "Edera" was een schip, dat veel meer reparatiewerk opleverde dan aanvankelijk was voorzien. Het schip lag na de dokking afgemeerd aan kraanbaan 4. Na een verblijf van ongeveer zes weken kon de "Edera" vernieuwd de werf verlaten.

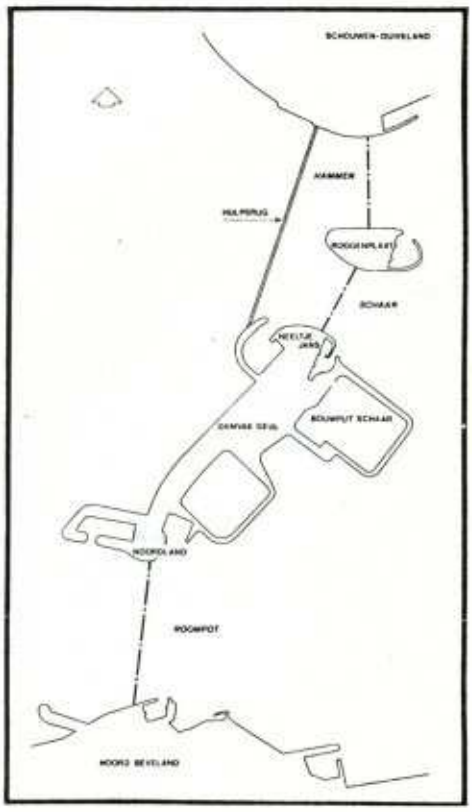
Het koken van de klinknagels van de hulpketel

"Salland" dokte bij RDM

Het motorschip "Salland" (ca. 14.000 dwt) werd op 12 mei jl. opgenomen in dok 3 voor een dokbeurt, schroefas trekken en het uitvoeren van diverse reparaties.
Niet spectaculair, maar toch in zekere mate een bijzonderheid. De "Salland" is namelijk een Nederlands schip van de Nedlloyd en Nederlandse schepen verschijnen zeer weinig aan onze werf. Op 19 mei - nauwelijks een week later - kon de "Salland" weer vertrekken.

Het Deltagebied omstreeks 1600

De stormvloedkering in de Oosterschelde



Deltawerken

Sedert 1954 zijn langs de gehele Nederlandse kust grote waterbouwkundige werken in uitvoering. Deze Deltawerken zijn enerzijds bedoeld om ons laaggelegen polderland een grotere veiligheid tegen hoge zee- en rivierstanden te geven, anderzijds om in ons land een gewenste verdeling van zoet en zout water tot stand te brengen.
Tot die Deltawerken behoren onder meer vier grote afsluitdammen in de zeegaten tussen de Westerschelde en de Rotterdamse Waterweg. Inmiddels zijn drie dammen, namelijk die in het Veerse Gat, het Brouwershavense Gat en het Haringvliet voltooid, terwijl de afsluiting van de Oosterschelde in 1985 gereed moet komen.

Begin van de werken

Met de werken in de monding van de Oosterschelde is men in 1967 begonnen. Eerst werden twee havens met loswallen en werkterreinen gemaakt: de werkhaven Schelphoek tegen de Schouwse kust (1967) en de werkhaven Sophia tegen de Noord-Bevelandse oever (1968). In deze werkhavens worden de bouwmaterialen, die voor de Oosterscheldedam nodig zijn op- en overgeslagen, materialen zoals mijnsteen, stortsteen, betonblokken en hout, die met auto's en met schepen van dichtbij of van ver worden aangevoerd. Tijdens stormweer vinden werkschepen, zoals zandzuigers, baggermolens, kranen, bakken en boten in die werkhavens een veilige ligplaats. In de werkhavens worden verder de matten gemaakt, die de beweeglijke bodem van de Oosterschelde tegen de uitschurende werking van het water moeten beveiligen.
De werkterreinen van de haven Schelphoek zijn in gebruik voor het ontwikkelen en beproeven van nieuwe werkmethoden en bouwmaterialen. Schelphoek is inmiddels ook de "rommelzolder" van de Deltawerken geworden: materieel, zoals de torens en de gondels van de kabelbanen die bij vroegere afdammingen werden gebruikt, wacht

daar op een toekomstige bestemming.
In 1968 werd met de eigenlijke bouw van de 9 km lange Oosterscheldedam begonnen. Op de hogere delen van de Oosterscheldebodem werden achtereenvolgens de drie werkeilanden Roggenplaat (1969), Neeltje Jans (1970) en Noordland (1971), het damvak Geul (1972) en de damaanzetten Noord-Beveland (1972) en Schouwen (1972) gebouwd. Aan het einde van 1973 was zo in totaal 5 km dam klaar, waarvan circa 2 km op de definitieve hoogte van N.A.P. + 11,5 m.

Volgens de plannen zouden tussen 1974 en 1980 de overgebleven drie diepe sluitgaten Hammen, Schaar van Roggenplaat en Roompot met steenachtige materialen, zoals fosforslakken en stortsteen en vervolgens met betonblokken, grind en zand worden "geplombeerd". Eerder (1971) werd overwogen om de betonblokken met helikopters te storten. Voor transport- en stortproeven (eind 1971/begin 1972) heeft men een helikopter van het in Duitsland gelegerde Amerikaanse zevende leger ingeschakeld. Die heeft blokken afgeworpen die van de afsluiting van het Brouwershavense Gat waren overgebleven, maar deze methode is niet verder uitgewerkt.

De werkeilanden en damaanzetten hebben werkhavens gekregen, waarin weer steendepots kunnen worden aangelegd. Van daaruit kunnen de schepen de werkzaamheden in de sluitgaten verrichten. De eilanden en aanzetten werden zo groot gemaakt, opdat daarop de walgedeelten van de kabelbanen zouden kunnen worden opgesteld en de betonblokken zouden kunnen worden opgeslagen. De grootte van het werkeiland Roggenplaat werd nog bepaald door het aanvankelijke plan daarin de spuisluis te bouwen. Die zou nodig zijn voor ontzilting en vervolgens voor het op peil houden van de kwaliteit en hoeveelheid van het zoete Oosterscheldewater. Later werd het beter gevonden deze spuisluis in het werkeiland Noordland te bouwen. Daarom werd in 1973 in dit werkeiland een bouwput gegraven.

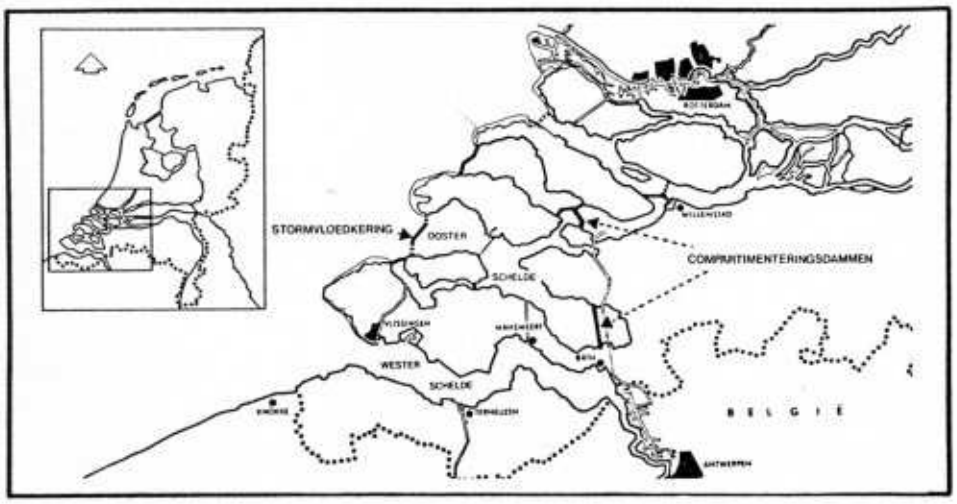
Het Oude Plan

In 1973 werd - gericht op een volledige afsluiting van de Oosterschelde - een begin gemaakt met het aanbrengen van bodembeschermingen, uitgebreide "vloerbedekkingen" in de drie overgebleven sluitgaten. Deze bodembeschermingen zouden nodig zijn om tijdens de verdere bouw van de dam het uitschuren van de bodem tegen te gaan en de ontgrondingskuilen, die ter weerszijden van de betonblokkendammen werden verwacht, ver genoeg van de dam verwijderd te houden. In eerste instantie werden de bodembeschermingen gemaakt van matten bestaande uit filterdoek en hout, geballast met stortsteen. Nadien werden matten met vaste ballast toegepast: in de Hammen en de Schaar van Roggenplaat matten van steenasfalt, die op het drijvende asfaltschip Jan Heijmans worden geproduceerd; in de Roompot de betonblokkenmatten, die in de fabriek op de Sophiahaven worden gemaakt. In 1973 en 1974 werden met behulp van een hefeiland de 13 torens in de drie sluitgaten geplaatst, die de kabelbanen zouden moeten dragen, waaruit de betonblokken zouden worden gestort.

Veiligheid en milieu

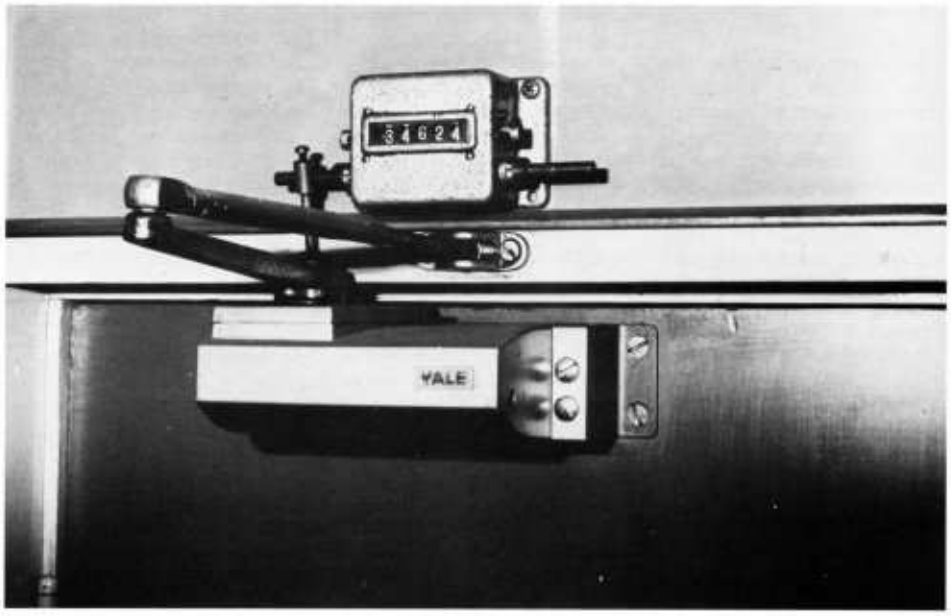
Inmiddels waren er aan het begin van de jaren '70 heftige discussies ontstaan over de plannen tot afsluiting van de Oosterschelde. Er kwam steeds meer druk vanuit bepaalde groeperingen om de Oosterschelde niet af te sluiten. Zij wilden deze deltaveiligheid bereiken door middel van het verhogen van de bestaande dijken, opdat aldus in de open Oosterschelde het bestaande zoute getijdemilieu en de schelpdierencultures zouden worden behouden. Voorstanders van de afsluiting wezen op de beloofde deltaveiligheid voor de gebieden rond de Oosterschelde.
De discussies brachten de minister van Verkeer en Waterstaat er toe op 15 augustus 1973 een commissie in te stellen, die tot taak kreeg te rapporteren over alle veiligheids- en milieu-aspecten, die bij de Oosterscheldewerken in het geding zijn. Die commissie zou de minister moeten adviseren over de vraag of en in hoeverre het Deltaplan zou kunnen of moeten worden aangepast en in hoeverre de Deltawet hiervoor zou moeten worden gewijzigd.
Deze commissie kwam op 1 maart 1974 in haar rapport tot de conclusie, dat de belangen van veiligheid en milieu in de Oosterschelde het beste zouden worden gediend, als de Oosterschelde met een stormvloedkering afsluitbaar zou worden gemaakt. Volgens dit plan zouden eerst in de sluitgaten Hammen, Schaar van Roggenplaat en Roompot open dammen van betonblokken moeten worden aangebracht, dicht genoeg om de stormvloedstanden achterin het Oosterscheldebekken met ongeveer 70 cm te verlagen. Bovendien zou de dam poreus genoeg moeten zijn om bij de mosselwaterplaatsen te Yerseke op een gemiddeld getijverschil van ongeveer 1,80 m te kunnen rekenen. Deze blokkendammen zouden dan moeten worden opgeworpen met behulp van de in uitvoering zijnde kabelbanen. Voor zover het grotere blokken van bijvoorbeeld 40 ton waren, met gebruikmaking van de schepen die voor dit doel eerder bij de bouw van de havendammen te Hoek van Holland waren ingezet.

Deze blokkendammen zouden ongeveer in dezelfde tijd (1978) gereed moeten zijn, als die volgens de oorspronkelijk gedachte wijze van afsluiting. Na deze eerste fase, die als een tijdelijke oplossing werd gezien, zou dan de tweede fase moeten volgen: het bouwen van een stormvloedkering in een bouwput in het eiland tussen de Roompot en de Schaar van Roggenplaat, dus in de eilanden Noordland en Neeltje Jans en het tussenliggende damvak Geul. De stormvloedkering werd gedacht als een samenstel van beneden de laagwaterlijn aangebrachte afsluitbare kokers. Na het gereedkomen van de stormvloedkering zouden als derde fase de blokkendammen dan definitief worden gedicht. Die stormvloedkering met inbegrip van twee compartimenteringsdammen in het oosten van de Oosterschelde, zou volgens schattingen omstreeks 1990 klaar kunnen zijn.



(wordt vervolgd)

Magische resultaten teller



Een uniek systeem van mechanische administratie troffen wij aan op het dokkantoor Reparatie. Met name de kamer van de afdeling assistent bedrijfsleiders Werktuigbouw. Menig bezoeker van deze kamer beseft niet, dat hij ongemerkt bijdraagt aan de bepaling van de bedrijfsresultaten van de afdeling Reparatie. Wat is namelijk het geval en welke filosofie zit hierachter?

Boven de deur zit - zoals de foto duidelijk laat zien - een teller gemonteerd. Dit is een oude slagenteller van een scheepsmotor, geïnstalleerd in 1973. Dat ding lag al geruime tijd in 'n bureaulade. De idee om de teller boven de deur te bevestigen stamt uit een periode van weinig werk. Sindsdien geeft het apparaat aan hoeveel keer de deur wordt geopend, want iedere keer telt het apparaat één cijfer door. Op 1 januari van elk jaar wordt de teller op nul gezet.
In goede jaren gaf de teller aan het eind van het jaar een stand aan van rond de 110.000. In slechte jaren, bijvoorbeeld 1978 bleef men zelfs dik onder de 70.000.
Proefondervindelijk heeft men vast kunnen stellen, dat de grens waarop het reparatiebedrijf quitte speelt rond de 85.000 ligt. De huidige prognose voor 1981 ligt op een getal van meer dan 85.000.
Dit zou voor de afdeling Reparatie voor 1981 een gunstige ontwikkeling betekenen, met mogelijk positieve bedrijfsresultaten.

DODENHERDENKING IN HEIJPLAAT
nieuw gedenkteken onthuld

Kranslegging op 4 mei

Tijdens een sobere, maar stijlvolle plechtigheid is op maandag 4 mei jl. een nieuw gedenkteken voor de gevallenen uit Wereldoorlog II onthuld. Dit geschiedde door de heer A.L. Stentler, oud-commandant van de verzetsgroep Heijplaat, in aanwezigheid van o.a. vertegenwoordigers uit het voormalig verzet, gemeente-autoriteiten, leden van de wijkraad en vele bewoners.

Het monument is geplaatst op het gazon voor het D.C. Endert Jr.-centrum aan de Courzandseweg als ereteken aan alle gevallenen die door oorlogsomstandigheden zijn omgekomen, in het bijzonder hen die in Heijplaat woonachtig waren.
Hierbij valt de nadruk op de verzetsstrijder A. den Toom, gérant van Courzand en commandant van de verzetsgroep Heijplaat. Hij werd op 4 april 1945 na een inval in Courzand, op de Hoflaan in Rotterdam gefusil-

leerd. Een gedenkplaat, die jarenlang in een zijgang van Courzand was ingemetseld en hieraan herinnerde, is in het monument opgenomen en heeft nu een betere, centrale plaats in het dorp gekregen.
Wijkraadvoorzitter Van der Schee deed in een bezielende toespraak een beroep op de Heijplaters om ieder jaar op deze plaats de gevallen strijders te herdenken in de overtuiging dat de offers niet vergeefs zijn gebracht.
Na de tonen van The Last Post door een trompetist werden kransen en bloemen gelegd . . .

Het nieuwe gedenkteken bij het D.C. Endert Centrum

BRENG DE "WESTERDAM" TOT ZINKEN

Henk Huisman, geboren op 4 juni 1917, kwam op 21 december 1938 in dienst bij de RDM als electrisch lasser. Hij heeft in die functie nog veel gewerkt aan het artillerie-instructieschip Van Kinsbergen. 18 mei 1940 maakte een eind aan dit dienstverband als gevolg van de grote verwarring en ravage op en om de RDM in en na die eerste oorlogsdagen. Op 8 augustus 1940, het werk werd geleidelijk aan hervat, keerde ook Henk Huisman terug. Evenwel voor zeer korte duur, namelijk slechts twee dagen. Reden: het ombouwen van lichters tot landingsvaartuigen voor de Duitsers stond hem niet aan. Hij heeft nog korte tijd een vrachtwagen gehad, doch voor deze gevorderd werd door de Duitsers had hij de wagen alweer verkocht. Op 22 februari 1941 ging hij naar WF, waar hij tot eind oktober 1944 in dienst bleef en daarna eveneens op eigen verzoek weg ging.
De heer Huisman woonde destijds op Rhoon. Al vrij snel kwam hij bij de L.O. terecht. De Landelijke Organisatie voor hulp aan onderduikers. Vanuit die contacten kwam hij terecht in het verzetswerk van de LKP (Landelijke Knokploegen) op Rotterdam Zuid. In het bijzonder de sabotageploeg van de LKP Zuid. Dit goed georganiseerde verzet ontving opdrachten van het geallieerde opperbevel. Het was het werk, waarin Henk Huisman zich thuis voelde. Niet vanwege het stoere, roekeloze of overmoedige, maar echt vanuit het diepst van zijn ziel en karakter. Het sterke rechtvaardigheidsgevoel kenmerkt ook nu nog deze bescheiden man. Tegen deze achtergrond werden goed voorbereide acties ondernomen tegen de bezetter. Met moed, trouw en vooral beleid. De voorbereider en planner van de sabotageploeg Zuid, Henk Huisman, kreeg kennis aan de familie Ketting in de Mijdrechtstraat. De heer A.B. Ketting was dokknecht bij de RDM. De familie Ketting werd een nieuw thuis en haven voor de verzetswerkers. Vanuit de woning aan de Mijdrechtstraat zijn talrijke operaties ondernomen. Veelal vanuit de Heysche Haven.
Thans is de heer Huisman nog actief lid van de vereniging Voormalig Verzet Zuid-Holland. Hij is tevens drager van de Bronzen Leeuw en het Bronzen Kruis.

Voor één van die stoutmoedige daden luidde de opdracht: "Breng de blokkadeschepen, waaronder de "Westerdam", aan de pieren tot zinken, houdt de Waterweg open".

Wij laten hem onderstaand graag zelf aan het woord over de geslaagde operatie de "Westerdam" tot zinken te brengen. Dit schip was voorbestemd om de Nieuwe Waterweg hermetisch af te kunnen sluiten nabij Poortershaven, in de buurt van Maassluis. Daar lagen al reeds diverse gezonken schepen, zodat slechts een smalle opening in het midden openbleef. Indien nodig zouden de Duitsers de "Westerdam" gebruiken als deur om deze opening voor scheepvaartverkeer te dichten. Als gevolg van de actie van de sabotageploeg LKP Zuid werd deze mogelijkheid de Duitsers ontnomen.

Meerdere pogingen om door te dringen in de zwaar beschermde Merwehaven waren al gedaan. Zo ook in de nacht van 22 op 23 december 1944. Het ruwe weer dat in die nacht aanwakkerde, veroorzaakte grote golfslag die de twee kano's met vier man overspoelde. Een ieder had een moeilijke weg om zwemmend naar de wal en toch weer bij de familie Ketting te komen.

In de nacht van 16 op 17 januari 1945 was weer een actie gepland vanuit de Heysche Haven. Als hoofddoel luidde de opdracht: breng de "Westerdam" tot zinken. Dit schip lag afgemeerd in de Merwehaven, recht tegenover de RDM. Deze nacht was het goed donker, maar wel koud. Er werd gevaren met één kano. Als er op de rivier niet teveel water door golfslag zou binnenkomen, zou ook een poging gedaan worden om de "Borneo" te laten zinken. Dit schip lag verderop in de Merwehaven.
Aanwezig waren zes man: Jan van der Waal, Gerard van der Meulen, Piet Roubos, Cor van Seters, wijlen Klaas Boender en ik. Piet bleef binnen, hij was zwaar verkouden. De vijf anderen brachten de kano, kleefmijnen en stens naar de waterkant. Hiervoor moest eerst een

De heer H. Huisman

prikkeldraadversperring van de werf doorgeknipt worden. Dan werd de zaak op het terrein verkend. Zodra alles gunstig leek werd al het materiaal door de versperring heen gehaald en de kano tewater gelaten. De plaats lag ongeveer ter hoogte van Courzand. Drie man zorgden ervoor dat alles gereed was voor de afvaart. De twee anderen gingen in de tweepersoons kano in de duisternis op weg naar de Merwehaven.

Lichtbaken

Een gevaarlijk punt was het passeren van de Duitse Wasserschutzpolizei. Deze was gelegerd op het quarantaineterrein. Van daaruit hield men dag en nacht de haven onder controle. Om nu hun eigen standplaats en haven in de nacht terug te kunnen vinden, hadden ze een draaiend lichtbaken op hun aanlegsteiger gebouwd. Een klein soort vuurtoren. Aan de bovenzijde was het licht afgeschermd. Vanuit de lucht was het daarom niet te zien. Het licht scheen alleen op het water. Al draaiend belichtte het even de rivier en de haven. We wisten met een beetje geluk ongemerkt te passeren. Op de rivier stond een ruwe golfslag en het was bar koud. Ondanks dit ongemak kwamen we in de Merwehaven langszij de "Westerdam". Onder het oog van de bewaking wisten we kleefmijnen te plaatsen. Deze tijdbommen, ze heten eigenlijk Limpets, lieten we aan een touwtje onder water zakken en brachten ze dan voorzichtig naar de scheepshuid toe. Een doffe, sterk gedempte klap betekende, dat ze aan de romp vastzaten.

Terug

Het belangrijkste was gebeurd. Van onze poging om ook de "Borneo" te laten zinken werd afgezien. Het was nu zaak om ongemerkt weer uit de Merwehaven te komen. De Merwehaven was nog afgeschermd met stalen drijvers waaraan netten hingen. Er was alleen een kleine opening voor kleine scheepjes, waarvan ook wij gebruik moesten maken om terug te peddelen. Een riskante zaak, maar onopgemerkt gelukte het ons op de rivier te komen.
Op de terugweg kregen we opnieuw last van de golfslag. Desondanks keerden we behouden in de Heysche Haven terug. Na alles, kano, wapens en restant limpets door de versperring heen bij de familie Ketting te hebben afgeleverd was er vreugde en blijdschap over de geslaagde actie en over hetgeen er nog zou gebeuren: het zinken van de "Westerdam".
Ketting vertelde ons toen, dat er die dag weer twee lichters met materiaal uit de fabriek van de RDM waren geladen. Eén was er al weggesleept op weg naar Duitsland. Hij vertelde, dat ook de bok "Titan" van WF bij de RDM lag om zware werktuigen in te laden voor Duitsland. Al eerder was ons verzocht dit zo veel mogelijk tegen te houden. Immers door de ontmanteling verdween al ons materiaal naar de Heimat. Nog diezelfde nacht werd een plan gemaakt en gingen drie man, elk met een limpet en een pistool op pad.

De "Westerdam" in de Merwehaven nadat ze gelicht was

Wachtpost

We moesten om de werf zelf te bereiken door twee versperringen heen. Dat lukte ongemerkt en op kousen slopen we door de half leeggeroofde scheepsbouwwerkplaats. Zo kwamen we langs de Geneeskundige Dienst bij de dokhaven. Even voorbij de steiger waar de bok lag stond een wachtpost. Tijdelijk trokken we ons terug in de bankwerkerij (in de huidige machinefabriek, red.). Toen de wacht later verder ging, ben ik via de steiger op een lichter geklommen en heb daar eerst een limpet geplaatst. Daarop ben ik terug gegaan naar de bankwerkerij, waar één van mijn vrienden op een afgesproken plaats zat. Ik heb toen de kleefmijn van hem overgenomen en ben later teruggegaan via de steiger, over de lichter naar de daar afgemeerde bok "Titan". Aanvankelijk was in het plan opgenomen om de bok op te blazen en dan te laten kapseizen, zodat hij geheel als verloren kon worden beschouwd. Daar zijn we echter van afgestapt. Men hoopte dat de geallieerden eerder een poging zouden doen om Noord Nederland te bevrijden en dan moest men toch ook over een bok en wat bergingsmateriaal kunnen beschikken. Daarom werd afgezien van de manier van algeheel verlies! Dit hield in, dat een dergelijke bok met zijn ho-

Het zusterschip "Zuiderdam" bij WF wordt na bombardering door de geallieerden getracht te bergen

Een lichter van het type waarmee materiaal naar Duitsland werd vervoerd, ligt hier in gezonken toestand

ge constructie rechtstandig tot zinken moest worden gebracht. Om dit te doen slagen moet je wel goed weten waar je de tijdbommen plaatst; onder water op een paar goed bepaalde punten.

Kapseizen

Om plusminus 2.15 uur middernacht werd de eerste lading onder water aan de achterzijde geplaatst. Toen ik terug wilde gaan stond er een wachtpost bij de steiger. Na korte tijd begaf deze zich richting Geneeskundige Dienst. Even later heb ik via de steiger de andere limpet van mijn vriend opgehaald en opnieuw via de lichter een tweede limpet onder water aan de ponton van de bok geplaatst. Tussen de eerste en tweede zat een speling van ongeveer tien minuten. Aangezien ze op dezelfde tijd waren afgesteld zouden ze dus ook circa tien minuten na elkaar exploderen. Langer mocht niet, want anders kon de bok nog kapseizen.

De tijdslimiet van de limpet aan de lichter was korter gesteld, namelijk plusminus viereneenhalf uur. De limpets aan de bok stonden afgesteld op een tijdslimiet van ongeveer negen uur. We keerden behouden bij de familie Ketting in de Mijdrechtstraat terug. We konden met blijdschap uitzien naar het resultaat van beide acties.

Brief

Op 17 januari 1945 werd de bok versleept naar de ketelmakerij. Toen hij daar klaar lag voor het verladen van de fabrieksinventaris explodeerde de lading van de lichter. Deze zonk onmiddellijk in de dokhaven.

De schipper en zijn bemanning van de bok werden per brief in kennis gesteld welk onheil de bok stond te wachten en dat ze vanwege hun eigen veiligheid na kwart over elf aan de wal of bovendeks moesten verblijven. Ze namen het ter harte. Maar na het zinken van de lichter klonken om circa kwart voor elf tot vijf voor elf bij de "Westerdam" drie explosies. De kleefmijnen werkten prima en scheurden de scheepshuid open tot grote ontsteltenis van het hele Duitse havencommando. Het schip zonk met zijn 4000 ton zand als ballast snel naar de bodem van de haven. De "deur" van de Nieuwe Waterweg zat muurvast en onbruikbaar aan de grond.

Al dit gebeuren was voor het personeel van de Titan een teken aan de wand. En terwijl de tijd draaide en men om twaalf uur op weg was gegaan met zijn pan om de zogenaamde gaarkeukensoep of brandnetelsoep te halen, sloegen de kleefmijnen kort na elkaar af en sloegen twee gaten in de drijvende bok. Eerst helde deze sterk over, doch zonk daarna rechtstandig op de bodem van de rivier. De bovenbouw met de grote stalen arm stak boven water uit.

Ook die nacht en nog vele daarna hebben de Duitsers wel ervaren, waar je met moed, beleid en trouw als verzetsvrienden toe in staat bent.

Met ingang van 1 mei 1981 is aangesteld tot werkmeester lassers in de afdeling Reparatie S de heer

J. Dinkelaar

De Directie

Officiële mededelingen

De bok "Titan" van WF

Bedrijfsbrandweer demonstreerde op boeiende wijze

De GEWA, een uniek voertuig

Brandweerman, brandstichter: hoe je het wendt of keert, in alle opzichten hebben deze woorden alles met elkaar te maken. Dat bleek weer eens op 16 mei jl. De Culturele Commissie Heijplaat had voor die dag een veelzijdig programma, dat zich afspeelde op het grote RDM parkeerterrein. Talrijke bedrijven uit de omgeving verleenden hun medewerking. Zo ook de bedrijfsbrandweer RDM, die stond te popelen om in een uitgebreid demonstratieprogramma hun beste beentje voor te zetten. Ofschoon de weergoden niet bepaald gunstig gestemd waren voor die zaterdag, kon het ritueel van de bedrijfsbrandweer kennelijk genade vinden in de ogen van de weergoden. Tijdens de brandweerdemonstratie was en bleef het droog.

Ook de gemeentelijke brandweer (dat zijn evengoed pyromanen) was aanwezig. Het is niet duidelijk geworden of deze nu alleen kwam assisteren of tegelijkertijd eens kijken wat die droogdokkers er van terecht zouden brengen. Jammer was het in ieder geval, dat hun meegebrachte hoogwerker niet gedemonstreerd mocht worden. De andere - ze hebben er twee - was namelijk stuk, zodat deze honderd procent paraat moest blijven. Wel indrukwekkend was de demonstratie van de GEWA (gereedschapwagen). Dit is een compleet machinepark: generator, verlichting, snijbranders, motorcirkelzaag, hydraulische scharen, noem maar op, alles zit erin. Een zo op het oog nog keurig Simcatje veranderde in een mum van tijd tot een troosteloze hoop schroot, met een dagwaarde van ver beneden nul.

Schitterend materiaal die GEWA, die al meermalen zijn nut heeft bewezen bij het bevrijden van bekneld geraakte slachtoffers.

Gereed om te gaan slopen

Prima actie

De pop, die in de auto had gezeten en als een sardientje was bevrijd, kon nauwelijks op adem komen. Hardhandig verdween hij in de plomp om korte tijd later als een verzopen kat door een duiker van de bedrijfsbrandweer weer op het droge te worden gehaald. Prima actie.

Dit alles werd door commandant M. Bruinse met welluidende stem toegelicht.

Een volgend punt op het programma was een oliebrand. Een forse vierkante bak met afgewerkte olie werd in brand gestoken. Even lekker laten doorfikken en dan erop af. Als eerste een brandweerman met CO_2 blusser. Dit is kooldioxide, zwaarder dan lucht en daardoor ideaal om een vuurhaard volledig te verstikken. Dat lukte uitstekend en in een zucht was de oliebrand geblust. Ideaal spul, ook voor thuis, want er blijft niets van over. Het verdwijnt letterlijk als (koolzuur)sneeuw voor de zon.

Toch is het niet gevaarloos. Het verdrijft namelijk alle zuurstof in bijvoorbeeld kelders, zodat men zonder er erg in te hebben kan stikken.

Opnieuw werd de olie aangestoken om vervolgens te worden geblust met poeder. Dit ging minder makkelijk en lukte niet voor de volle honderd procent. Bovendien, aldus Bruinse, geeft het een geweldige puinhoop. Thuis ben je wel een half jaar bezig met schoonmaken. Waarom maken ze het spul dan nog, vraag je je af.

Voor de derde maal werd de olie in vlammen gezet. Thans zou getracht worden met een middeldruk nevelspuit het vuur te blussen. De nevel werd gebruikt om als een soort scherm de vuurhaard af te sluiten van zuurstof en zodoende het vuur te verstikken. Ook hierin slaagde men, omdat de olie in een bak zat. Normaal is een oliebrand moeilijk met water te bestrijden, immers de lichtere olie drijft op het water alle kanten uit. Het gevaar voor uitbreiding van brand is in dit geval sterk aanwezig.

15.000 liter

Daarop gaf een boot van de Havendienst een spuitdemonstratie met haar waterkanonnen. En hoe: 15.000 liter water per minuut vloog de lucht in. In luttele minuten tijd zagen de toeschouwers een waterpartij de lucht ingaan, waar een doorsnee gezin misschien over een heel jaar gemeten aan komt.

Het bloed kruipt waar het niet gaan kan, zodat de volgende fikpartij werd opgetuigd. Het restant automobiel moest eraan geloven. Het al eerder tot cabriolet omgetoverde voertuig kreeg nu met een baal stro erin de bestemming van boerenkar. Een paar flinke scheuten van een of ander licht ontvlambaar goedje moesten het nog echter maken. Het brandde lekker, toen in de verte de bekende sirenes weerklonken. Met vakbekwame stuurkunst snelde het rode monster het parkeerterrein op om de schrootwaarde niet nog verder te laten dalen van het brandende wrak. En ziet, een nieuw soort blustechniek wordt getoond. Een middeldruk schuimblushulpstuk gekoppeld aan de waterslang van de brandweerwagen vult alras het vierwielig voorwerp, als ware het een wasmachine waar teveel waspoeder in is gestopt. De proef slaagde volkomen en trok grote belangstelling van de Rotterdamse brandweer. Die hadden zo'n ding namelijk niet!

Een snelle redding van de pop

Bruinse's vakantiehuisje ging in vlammen op

Propaanfles

Het life commentaar van de heer Bruinse gaf aan, dat thans getoond ging worden hoe een brandende leiding van een propaanfles te blussen. Dit is interessant voor vele kampeerders. Drie methoden werden gedemonstreerd, namelijk CO_2, poeder en het dichtdraaien van de gaskraan op de fles, terwijl moedertje natuur met de wind een - zij het minder succesvolle - vierde methode demonstreerde. Het meest succesvol was toch wel het dichtdraaien van de gaskraan: dat gaf de minste rommel. Let wel, dit heeft alleen zin, als er nog geen andere zaken in de omgeving vlam gevat hebben. Anders zal er toch heus een of ander blusmiddel aan te pas moeten komen.

Loodgieter

De koek was nog niet op. Master Bruinse had voor het volgende punt op het programma zijn vakantiehuisje vrijwillig beschikbaar gesteld. Het verkeerde zo te zien in een niet al te beste staat. Het dak moest nodig gerepareerd en een vakbekwame loodgieter toonde hoe dat moet. Dat de man ongemerkt ook het daaronder liggende vermolmde hout in brand stak viel hem niet op. Dergelijke dingen zijn keiharde realiteit. Menig huis is als gevolg van onachtzaam loodgieterswerk in vlammen op gegaan.

Bruinse's brandweerfamilie genoot op het terrasje van een drankje, terwijl binnen een friituurpan op stond voor de lekkere hapjes. Gezelligheid kent echter geen tijd, totdat eensklaps de bewoner onraad ruikt. "Mijn bitterballen", klonk het luid. Helaas, te laat. De boel stond in brand. Een extra schrik was, dat de broer van de bewoner nog binnen lag te slapen. Doch daar snelden reeds de met perslucht uitgeruste lieden op het vakantiehuisje af en razendsnel werd de "broer" in veiligheid gebracht. Inmiddels waren de nodige waterstralen aangerukt. Vanaf nu liet men het huisje gecontroleerd afbranden. Tot slot van de demonstratie volgde het werken met middelschuim met behulp van een tussenmenger. In enkele minuten tijd verscheen er een dik schuimtapijt op het asfalt tot grote vreugde van de jeugd. Sommigen van hen verdwenen kopje onder in dit gevaarloze brandblusmiddel.
Terugblikkend kan de bedrijfsbrandweer spreken van een bijzonder geslaagde demonstratie, die vergezeld ging van vele nuttige tips voor brandpreventie en bestrijding bij u thuis. En daarnaast is het een geruststelling voor u: de (bedrijfs) brandweer staat z'n mannetje, zeker als het erop aan komt.

Bedrijfsbrandweer RDM vraagt vrijwilligers

De bedrijfsbrandweer heeft dringend behoefte aan aanvulling c.q. uitbreiding van de huidige sterkte. Deze behoefte is ontstaan vanwege de vergrijzing, die in het vrijwilligerskorps zo langzamerhand is opgetreden. Het gehele korps bestaat uit vijfentwintig man. Hiervan zijn er twaalf beroeps en de overige dertien vrijwilligers. Het rayon dat zij bestrijken, beperkt zich niet uitsluitend tot de werf. Ook het Rotterdamse havengebied tot aan de stoplichten Waalhaven valt onder hun bescherming. Uiteraard valt het tuindorp Heijplaat eveneens hieronder.
Teneinde nu het vrijwilligerskorps op volle sterkte te houden, vraagt men een aantal jonge RDM-ers in de leeftijd van 20 tot 40 jaar tot dit korps toe te treden. Daarvoor moeten zij wel aan enkele voorwaarden voldoen. Eén daarvan is dat zij op de Heijplaat wonen en, haast vanzelfsprekend, de dienstplicht vervuld hebben. Tevens moet men bereid zijn de brandweeropleiding voor het Rijksdiploma 2e klas te volgen.
Daarnaast is het vereist na deze opleiding het Rijksdiploma "het dragen van persluchtmaskers" te behalen. De cursussen worden in eigen bedrijf georganiseerd.
Jonge Heijplaters die zich hiertoe aangetrokken voelen, kunnen nadere informatie inwinnen bij de heer M. Bruinse commandant van de Bedrijfsbrandweer. Hij is telefonisch bereikbaar onder huistelefoonnummer 678 of stadstelefoonnummer 2018.

Brandpreventie een onmogelijke zaak?

De afdeling Bedrijfsbrandweer neemt een belangrijke plaats in in onze werkgemeenschap. In geval van brand of ongevallen is zij altijd in de kortste tijd ter plaatse. Tenminste, als men bij de melding goede informatie doorgeeft. Dus: waar precies, wat voor soort brand (gebouw, machines, olie, benzine e.d.), of er gewonden bij zijn, kortom zoveel mogelijk bijzonderheden. Juist dan is men in staat direct het meest geschikte materiaal naar de goede plaats te dirigeren.

Een andere belangrijke taak van de brandweer is de zorg voor de op onze werf aanwezige blusapparatuur. Op het terrein, in alle gebouwen, werkplaatsen en aan boord van reparatie- en nieuwbouwschepen staan blusmiddelen in de vorm van poeder-, CO_2 of andere blussers en zogenaamde slangenkasten. Een regelmatige controle van al deze blusmiddelen, door de afdeling Onderhoud van de brandweer uitgevoerd, staat borg voor een goede brandpreventie. Allereerst in het belang van onszelf. Want het zal waarschijnlijk niet aan iedereen bekend zijn, maar de hoofdtaak van de brandweer is het redden van de medemens en in de tweede plaats pas het bestrijden van de brand.

Baldadigheid

Daarom is het onbegrijpelijk, dat er op ons bedrijf mensen rondlopen, die uit baldadigheid blusapparatuur leegspuiten. Ook komt het herhaaldelijk voor, dat men na gebruik van een blusser bij een brandje vergeet dit te melden aan de afdeling Onderhoud van de brandweer.

Zoiets is denkbaar, doch bij een volgende brand begint men niets met een lege of bijna lege blusser. De gevolgen laten zich licht raden.

Veelal spruit deze onverantwoordelijkheid voort uit de gemakzucht van de mensen. Neem nu de slangenkasten. Er moet bijvoorbeeld iets schoongespoten worden. Welnu, zegt men, pak maar even de brandslang. Maar na gebruik in de kast terughangen, hó maar.

De brandweerwagen moet het eveneens ontgelden. Dankzij de goede zorgen van de brandweer liggen er in de wagen onder andere een goed gevulde gereedschapskist, handlampen met verse batterijen en diverse straalpijpen. Ideaal gewoon. Waarom niet gebruiken? Vroeg of laat vullen ze het zelf wel weer aan als ze het merken. In het geval er ondertussen uitgerukt moet worden, zit de brandweer echter met lampen zonder batterijen en een geplunderde gereedschapskist. Of zonder de noodzakelijke straalpijpen. Indien iemand met zo'n lamp een donkere scheepsgang vol rook ingaat om anderen te redden, komt hij niet ver en raakt mogelijk zelf in levensgevaar.

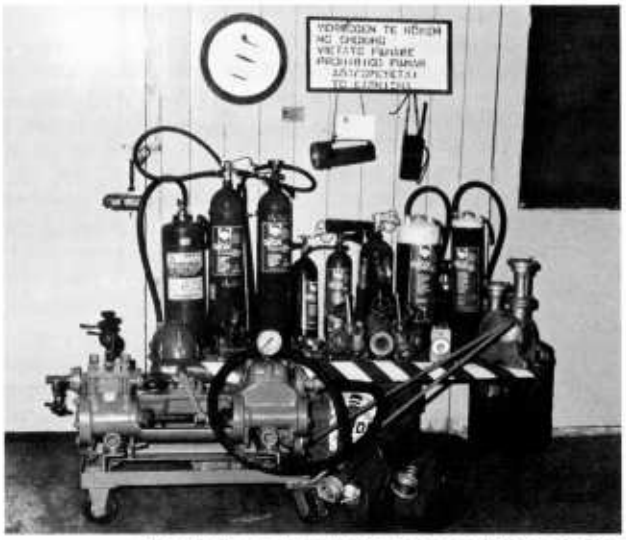
Reddingsboeien

Op diverse plaatsen van de werf staan langs de waterkant zogenaamde reddingskasten opgesteld. Daarin zit een reddingsboei met een lange lijn. Alsof er nergens op de werf touw verkrijgbaar zou zijn, worden deze lijnen regelmatig gestolen. Een boei zonder lijn is nauwelijks bruikbaar. De brandweer geeft dit door aan de afdeling Bedrijfsveiligheid, die deze boeien telkens voorziet van nieuwe lijnen. Voor hoelang evenwel?

Verantwoordelijkheid

In een werkgemeenschap hebben wij verantwoordelijkheid voor elkaar. Daarbij moet u tevens voor ogen houden, dat thuis uw vrouw wacht of moeders met de kinderen, totdat u veilig thuis bent. Maak u dus niet schuldig aan voornoemde feiten in het belang van de veiligheid van uzelf, uw medemens en uw gezin. Materiële schade is te herstellen. Een mensenleven kan nooit vervangen worden!

De brandweer staat haar mannetje. Toch kan zij alleen met ons aller medewerking het blus- en reddingsmateriaal in topconditie houden. Of moeten wij doorgaan zoals nu? Het gevaar daarvan is, dat het vroeg of laat zover komt dat we achteraf moeten zeggen: was die blusser maar gevuld of had er maar een brandslang in de kast gehangen. Iedereen kent het spreekwoord: als het kalf verdronken is, dempt men de put. Hoedt u daarvoor!



'n Collectie van de bedoelde blus- en reddingsmiddelen

Milieuvriendelijke plant ruimt tweewieler op

Vele afvalstoffen worden langs natuurlijke weg afgebroken. Dit dankzij het toch wel grote zelfreinigende vermogen van onder meer lucht en water.

Helaas blijkt steeds, dat een te groot aanbod van afvalstoffen een averechtse uitwerking heeft op ons milieu.

Tevens blijken er te weinig ijzervreters onder ons tweevoeters rond te lopen om de natuur een handje te helpen.

Toch schijnt een aantal planten ons de helpende hand te willen bieden. Tenminste op de RDM. Nieuwsgierig vragen wij ons af hoeveel tijd de plant op de foto nog nodig zal hebben om het sobere eens rollende bedrijfsvervoermiddel volledig aan het oog te onttrekken. Misschien wel van de RDM te laten verdwijnen. U kunt echter gerust zijn. Mensen lust deze plant niet. Het is een aardig plaatje, dat door de bedrijfsfotograaf op het lichtgevoelig materiaal werd vereeuwigd.

KONINKLIJK ONDERSCHEIDEN

Aan onderstaande medewerkers en oud-medewerkers werd op 29 april 1981, ter gelegenheid van de verjaardag van H.M. de Koningin, een Koninklijke Onderscheiding verleend; te weten de ere-medaille, verbonden aan de Orde van Oranje Nassau:

J. Arbman	*Algemene Werktuigbouw*
A. de Bakker	*Financiën & Administratie*
C. Boender	*Bedrijfsdienst*
A. den Boer	*Apparatenfabriek*
A. van Brenkelen	*Bedrijfsdienst*
C. Brouwer	*Algemene Werktuigbouw*
J. Clement	*Algemene Werktuigbouw*
N. Dobbelaar	*Scheepsnieuwbouw & Offshore*
E. Erkens	*Financiën & Administratie*
A.G. Groeneweg	*Bedrijfsdienst*
A. Hergt	*Algemene Werktuigbouw*
S. Hooimeijer	*Financiën & Administratie*
L. Ketting	*Scheepsnieuwbouw & Offshore*
E. Kuiper	*Financiën & Administratie*
C. Mastenbroek	*Scheepsnieuwbouw & Offshore*
H. Roobol	*Scheepsnieuwbouw & Offshore*
J. van Santen	*Algenene Werktuigbouw*
C.F. Sebregts	*Materials Management*
C. van Snek	*Bedrijfsdienst*
A. Verhey	*Bedrijfsdienst*
A. van der Wagt	*Algemene Werktuigbouw*
C.W. Warnaar	*Scheepsnieuwbouw & Offshore*
C. Weber	*Bedrijfsdienst*
J.W.F. de Wolf	*Bedrijfsdienst*

Tijdens een intieme bijeenkomst werden door de directie de bijbehorende draagmedailles uitgereikt en opgespeld.

Volop publieke belangstelling

Spannend en verrassend WEK zaalvoetbaltoernooi

Het eerste lustrum van het zo succesvolle WEK zaalvoetbaltoernooi werd afgesloten met een daverende finale. Vrijdagavond 15 mei jl. steeg de spanning ten top in de Sporthal IJsselmonde. De vier teams, die als winnaar uit de eerder in april gespeelde voorronden tevoorschijn waren gekomen, zouden nu met elkaar de sportieve strijd aanbinden.
Dit waren: Bedrijfsschool, Nieuwbouw Montage, Technische Dienst en een nieuwkomer en potentiële kanshebber Real Madrid. Een tijdens de voorronden sterk naar voren gekomen ploeg. Geformeerd uit de groep Spaanse werknemers op de werf door de Spaanse PZ medewerker en coach van de ploeg Lozano.
Na het sportieve verloop van de eerste vier wedstrijden was het beeld vrij duidelijk. De Bedrijfs-

Niet zo kleinzerig, gewoon doorgaan

school en de Nieuwbouw Montage zouden spelen om de derde en vierde plaats, terwijl de Technische Dienst en Real Madrid tegen elkaar zouden uitkomen voor de eerste en tweede plaats. Real Madrid had hierbij theoretisch de grootste kans, want slechts een gelijk spel was voldoende voor hen vanwege het betere doelsaldo.

WEK-voorzitter De Jong reikt de wisselbeker uit

Pech

Helaas, de bal is rond en met een beetje pech verspeelden ze deze kans zodat de Technische Dienst als nummer één uit de bus kwam. Daarmee kwam wederom de bekende wisselbeker in hun bezit. Alleen vorig jaar moesten zij hem overlaten aan het team RDM 80 van de voormalige Nieuwe Waterweggers. Op de derde plaats eindigde de Bedrijfsschool, zodat de vierde plaats werd ingenomen door het team van de Nieuwbouw Montage. Zeer opmerkelijk tijdens het toernooi was het rustige en vrij technisch voetbal van Real Madrid. De nieuwkomers konden helaas niet eens hun beste mensen inzetten. Doch met een welverdiende tweede plaats was men zeer tevreden. Ook aan publiek ontbrak het niet tijdens de finale. Bovendien werd het festijn in de pauze en na afloop opgeluisterd door het nieuwe Tamboer- en Trompetterkorps Dockyard. Dankzij hun bijdrage kreeg dit lustrum toernooi een extra feestelijk tintje.

De winnaars, het team van de Technische Dienst

De prijzen werden uitgereikt door de WEK zaalvoetbal-organisator Piet Otting geassisteerd door Jan Scheurwater, ofschoon WEK voorzitter de heer H. de Jong de eer kreeg de wisselbeker aan de winnaars te overhandigen. Uiteraard werden de scheidsrechters niet vergeten. Zij hadden met grote inzet, soeplesse en discipline op uitstekende wijze alle wedstrijden van het toernooi gefloten. Een fraaie herinneringsprijs bestaande uit een trofée met aan beide kanten symbolisch een rode en gele kaart was voor hen bestemd.
Een geslaagd toernooi. Proficiat WEK en op naar volgend jaar.

De scheidsrechters

"Dockyard" luisterde het festijn op

Onderstaand volgen de uitslagen van de zes tijdens de finale gespeelde wedstrijden:

Bedrijfsschool	—	Technische Dienst	2—3
Nieuwbouw Montage	—	Real Madrid	1—3
Nieuwbouw Montage	—	Technische Dienst	1—2
Real Madrid	—	Bedrijfsschool	2—1
Bedrijfsschool	—	Nieuwbouw Montage	3—2
Technische Dienst	—	Real Madrid	1—0

De uiteindelijke einduitslag was:

1ste	plaats:	Technische Dienst
2de	plaats:	Real Madrid
3de	plaats:	Bedrijfsschool
4de	plaats:	Nieuwbouw Montage

Veel belangstelling tijdens ouderdag op Bedrijfsschool

Een volle filmzaal. Dat was de aanblik op zaterdag 25 april jl., die de ouderbijeenkomst bood aan alle aanwezigen. Wederom hadden vele ouders of verzorgers blijk gegeven van de grote belangstelling voor het wel en wee van hun zoon of pupil, die thans bezig waren met hun Bemetel examen.
De aanwezigen werden hartelijk welkom geheten door de heer G.C. Heins, hoofd van Dienst van Sociale Zaken RDM. De heer Heins memoreerde het grote belang van de steun achter de schermen, het thuisfront, dat minstens zo belangrijk is als de opleiding en begeleiding op school. Het was in de afgelopen periode uitstekend gegaan en hij sprak optimistisch over de toekomst, welke zowel voor de onderneming als de leerlingen van evenveel belang is.

Kansen

Na een moeilijke periode ziet het er thans voor de onderneming rooskleuriger uit. Er zijn voldoende kansen en alles wordt in het werk gesteld deze zo goed mogelijk te benutten.

De Nieuwbouw afdeling is voor circa 70 procent voor vele jaren van uitdagend en interessant werk voorzien. Met name de bouw van de nieuwe onderzeeboten voor de Koninklijke Marine. Ook de Reparatie-afdeling vertoont een stijgende lijn. De afdeling WF & RDM Algemene Werktuigbouw is in de afgelopen jaren omgevormd en heeft zich gericht op een totaal ander produktenpakket. Deze ommekeer is gepaard gegaan met grote investeringen in dure apparatuur. Op dit moment kan men zich verheugen in een uitgebreid meerjarig werkpakket, zoals de modificatie en onderhoud van militaire voertuigen, de bouw van de kolengravers gedurende een periode van vier à vijf jaar alsook de nieuwe ontwikkeling met een Canadese firma op het gebied van grondverzetmachines.

Vaklieden

De heer Heins wees voorts op de voorwaarde, dat men zonder vakbekwaam personeel niets bereikt. Vandaar dat een goede vakopleiding de basis is voor een goede startpositie in de onderneming. Inzet en betrokkenheid is daarbij eveneens van grote waarde. Dat een goede vakopleiding gepaard gaat met hoge kosten onderkende hij graag. Hij achtte deze investeringen niettemin noodzakelijk. Het is de enige manier om in de toekomst verzekerd te zijn van goede vaklieden. De heer Heins sprak in dit verband de hoop uit, dat de leerlingen nog geruime tijd bij de onderneming willen blijven.
Hij sprak tevens zijn dank uit aan de staf en leerkrachten van de bedrijfsschool voor hun inzet, waarbij hij de activiteiten van Personeelszaken en de steun van de OR niet onvermeld liet. Daarop gaf de heer Bezem chef Opleidingen tekst en uitleg inzake de gang van zaken gedurende het examen, gevolgd door een duidelijke uitleg van de heer Reugebrink, chef Opleiding volwassenen, betreffende de mogelijkheden en vaak dringende noodzaak van verdere of voortgezette beroepsopleidingen, Zaken, waarvoor de RDM uitstekende faciliteiten biedt.
De heer Van der Steen, personeelschef, gaf tenslotte een goed inzicht omtrent de gang van zaken bij overgang van de leerlingen naar de productie. Een aspect dat de laatste tijd steeds meer de aandacht krijgt.
In het programma was tevens opgenomen de vertoning van het RDM filmjournaal 1980. Hierdoor kregen de ouders een aardig beeld van de zeer gevarieerde activiteiten op ons bedrijf. Voorts was er volop gelegenheid om de praktijklokalen te bezoeken en de onder handen zijnde Bemetel werkstukken van hun zoon of pupil te bewonderen. Gedurende deze rondleiding was er gelegenheid om met de betrokken leerkrachten van gedachten te wisselen over de toekomst van de leerlingen.

BUSTOCHT

Zaterdag 23 mei jl. was het weer zover, de jaarlijkse voorjaarsbustocht van de personeelsvereniging WEK.
In 5 bussen vertrokken we vanaf het Zuidplein richting Halfweg bij Haarlem. Deze rit voerde ons o.a. door Alphen a/d Rijn, Hazerswoude en Badhoevedorp, waarbij we volop konden genieten van al het natuurschoon rondom.
Aangekomen in Restaurant "De Zoete Inval" konden we onder het genot van koffie met gebak eens rondkijken welke bekenden er dit jaar weer bij waren. Nu, met 263 personen vind je er altijd wel één.

Na de koffie ging het via de Noord-Hollandroute naar Schoorl, waar ons een uitstekende koffiemaaltijd stond te wachten in hotel De Roode Leeuw.
Wie na de maaltijd zin had, kon nog even de duinen in of het plaatsje zelf gaan bekijken.
Ondanks het trieste weer maakten velen hier gebruik van.
De duinen waren prachtig om te zien, bomen volop in knop en alle duinplanten prachtig in bloei.

Omdat we ook nog richting Volendam zouden gaan vertrokken we om ± 14.00 uur weer met de bussen.
Volendam was als vanouds weer erg gezellig.
Velen maakten van de mogelijkheid gebruik om weer eens gezellig door de straatjes te slenteren, een foto in klederdracht te laten maken en nog een drankje te bestellen in de ruimschoots aanwezige restaurantjes.
Natuurlijk werd ook de paling niet vergeten.

Ja, ook hieraan kwam een eind en ging het weer in de bus, richting Houten, waar we zouden dineren.
Ook deze afstand werd weer via een hele mooie route afgelegd.
Aangekomen in het restaurant kon iedereen eerst genieten van een drankje vooraf, aangeboden door het bestuur van WEK.
Zoiets gaat er natuurlijk altijd in en er volgde in vele gevallen dan ook al gauw een tweede bestelling.
Het diner smaakte voortreffelijk en een ieder ging hierna dan ook zeer voldaan weer in de bussen die ons naar Rotterdam brachten.

Het was weer een geslaagde dag, die het bestuur van WEK weer voor ons had georganiseerd.
Natuurlijk vergeten we in dit verband niet de chauffeurs van De Jong Tours, die ons de hele dag overal hebben gebracht en ons weer vele mooie plekjes hebben laten ontdekken.

Tot volgend jaar maar weer.

I.W.

Het diner smaakte voortreffelijk

Schitterend natuurschoon in Schoorl

Volendam, vanouds erg gezellig

Dankbetuigingen

Wij willen langs deze weg van harte onze dank betuigen voor het medeleven tijdens de ziekte van mijn man, voor de deelneming na het overlijden en voor de overweldigende belangstelling bij de teraardebestelling. Chefs, oud-collega's en vrienden van de RDM zijn wij zeer erkentelijk hiervoor.

mevrouw
H. Molendijk-Koppenol
en kinderen

Wij danken u hartelijk voor het medeleven in de dagen na het plotseling overlijden van mijn man en onze vader en voor uw steun door uw aanwezigheid bij de teraardebestelling. Wij zijn u daarvoor zeer erkentelijk.

mevr. A.M.N. Sintemaartensdijk-Broekhuizen
en kinderen

Na het overlijden van onze Vader en Opa Cornelis Coenraad Baljé betuigen wij onze hartelijke dank aan allen die met ons hebben meegeleefd. Een speciale dank aan de dames van het D.C. Endert Jr.-centrum voor alle goede zorgen aan Vader besteed gedurende de jaren van zijn verblijf aldaar.

Namens de familie,
C.C. Baljé
B. Baljé-Van Wijk

Allen die hun medeleven hebben betoond na het overlijden en bij de teraardebestelling van mijn man wil ik heel hartelijk danken. Hierbij denk ik in het bijzonder aan het personeel van de gieterij.

Mevrouw B. Stuijt-Smid

Mede namens mijn vrouw wil ik de directie, organisatoren en alle medewerkers, tevens de mensen die belangstelling hebben getoond van hoog tot laag, dankzeggen voor de fijne morgen die wij mochten meemaken i.v.m. mijn 40-jarig dienstverband. Het was reuze gezellig!

L. van Peski

Ondergetekende en echtgenote betuigen hiermede hun dank aan directie, bestuur WEK en allen die van hun belangstelling hebben blijk gegeven door middel van bloemen en kado's t.g.v. mijn 40-jarig dienstverband.

J.J.C. Poolen

Mede namens mijn echtgenote wil ik directie, bedrijfsleiding MF, chefs, collega's, vrienden en bekenden bedanken voor de cadeaus, bloemen en warme belangstelling ondervonden bij de viering van mijn 40-jarig dienstverband.

W. Storm

Ondergetekende en echtgenote danken hiermede nogmaals een ieder voor de belangstelling, bloemen en cadeaus bij mijn 40-jarig dienstverband welke mede ook daardoor tot een buitengewone fijne dag is geworden.

Jaap Schouten

Mede namens mijn vrouw, kinderen en kleinkinderen wil ik u heel hartelijk danken voor de belangstelling, fruitschaal en foto's die wij van u mochten ontvangen ter gelegenheid van ons 60-jarig huwelijk.

J.G.J. 't Jong
Slikkerveer

Mede namens mijn vrouw wil ik allen hartelijk danken voor de cadeaus en de bloemen die mij ter gelegenheid van mijn afscheid werden aangeboden.

W.A. van Vlaanderen

Wij danken allen die hun medeleven hebben betoond na het overlijden en bij de crematie van mijn man Gerrit Roos.

mevrouw
A.P.A. Roos-van den Driesche
en kinderen

JUBILARISSEN

40 JAAR

W. van Schayk
ijzerwerker Rep.
1 april

W. Storm
werkmeester schilders AW
11 april

J. Weever
groepsleider bedrijfsbur. Rep.
19 april

J.W.F. van Zuidam
voorman bankw. onderhoud
22 april

25 JAAR

J. Schouten
werkmeester elektro AW
28 april

H.G.J. van Zandvoort
ijzerwerker Rep.
29 april

L.A. Buquet
smid
10 april

H. Foppen
lasser Rep.
29 april

In memoriam

OUD WERKNEMERS

17- 4-1981 **Elias Garcia Navas Baeza**
43 jaar
brander Rep.
ruim 11 dienstjaren

20- 4-1981 **Jacob Eliza Muilwijk**
75 jaar
bankwerker
gepensioneerd 1-2-1971

23- 4-1981 **Teunis Fafié** 67 jaar
plaatwerker
gepensioneerd 1-1-1979

24- 4-1981 **Dirk Suttorp** 86 jaar
plaatwerker
gepensioneerd 1-9-1959

25- 4-1981 **Pieter Molendijk** 77 jaar
bedrijfschauffeur
gepensioneerd 1-7-1969

1-05-1981 **Gerrit Roos** 73 jaar
werkmeester klinkers
gepensioneerd 1-7-1972

2- 5-1981 **Cornelis van der Werff**
72 jaar
assistent personeelschef
gepensioneerd 1-8-1973

4- 5-1981 **Cornelis Coenraad Baljé**
94 jaar
ketelmaker
gepensioneerd 28-4-1951

7- 5-1981 **Cornelis Barend Meulstee**
79 jaar
werkmeester draaiers
gepensioneerd 1-8-1966

8- 5-1981 **Simon van Gelderen**
83 jaar
bankwerker Rep.
gepensioneerd 1-10-1962

8- 5-1981 **Willem Post** 92 jaar
medewerker magazijndienst
gepensioneerd 3-5-1958

15- 5-1981 **Johannes van der Horst**
79 jaar
smid
gepensioneerd 31-8-1966

21- 5-1981 **Johannes van der Weijde**
84 jaar
aftekenaar
gepensioneerd 1-11-1961

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

Afscheid

Met ingang van 1 juni 1981 werden gepensioneerd:

P.J. Campen
scheepmaker
in dienst vanaf 18-2-1952

H. Roobol
brander
in dienst van 13-4-'39—18-5-'40
en vanaf 24-7-1941

T. van der Ven
klinker/hakker
in dienst van 20-1-'37—18-5-'40
en vanaf 15-12-1955

P. van der Meer
brander
in dienst vanaf 26-6-1946

L.G. den Houting
ijzerwerker (NW)
in dienst vanaf 17-2-1947

M.B. van Dongen
dokverver
in dienst vanaf 2-2-1956

P. van der Heijden
medewerker Alg. Dienst (NW)
in dienst vanaf 24-2-1969

W. van Raamsdonk
voorman metselaars
in dienst vanaf 26-2-1951

P. van Vianen
werkmeester bankwerkers
in dienst vanaf 1-4-1954