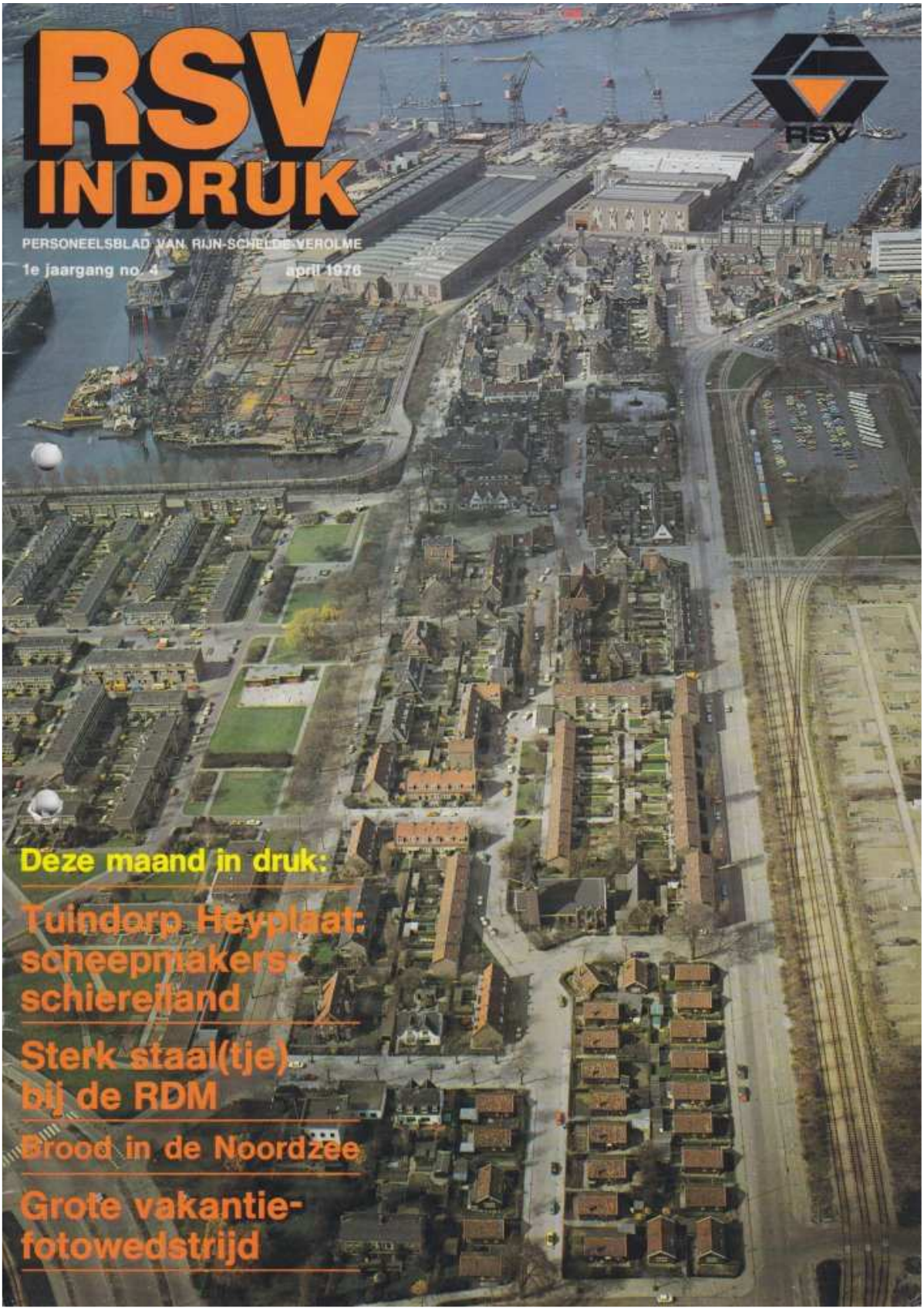
# “RSV Indruk”, personeelsblad van RSV, april 1976, 1e jaargang, nummer 4.

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



Personeels- en bedrijfsblad
RIJN-SCHELDE-VEROLME
Machinefabrieken en Scheepswerven N.V.
Verschijnt 10× per jaar

**Redaktie-adres:**
Adriaan Volkerhuis, 5e etage,
Postbus 1425,
Oostmaaslaan 59-65,
Rotterdam-3016,
Telefoon: 010-14 28 11
tst. 227/226/219.

**Hoofdredakteur:**
Gert van der Hoest

**Redaktie:**
Bas Guis
Dineke Wolters

**Kontaktkommissie:**
P. J. M. Bruijnincx, L. P. Herfst,
C. P. N. de Jong, G. van Konijnenburg,
J. van Rinkhuyzen, R. F. P. Röell,
A. J. C. Siteur, F. A. C. Steutel,
K. G. M. Vrauwdeunt, C. Westhoven.

**Onze voorpagina:**
Het RDM-dorp 'Tuindorp Heyplaat, vanuit de lucht gezien.

**Inhoud** **pag.**

Kosmopolitisch schiereiland 2
Ondanks 3000 mensen: geen cafébezoek 4
Als de 'Dockyard IX' uitvaart 5
Het vreemdste dorp van Nederland 6
Heyplaat in de ban van heimwee 8
Toen het tuindorp kwam, stierf onze straat 12
De mens centraal 14
Brood in de Noordzee 15
Grootste offshore-kraan ter wereld 18
Wandelen over een pijpenlegger 22
Schoner water 24
Op bezoek bij de Gasunie 26
Wat lezers schrijven 27

**RSV van A tot Z**

'Creek' gedoopt 29
Landaal-Schelde in vlees 29
Nieuwe opdrachten 30
Bezoek Finse Ambassadeur 30
Tentoonstellingen 31
Uit een keur van kranen 32
Perskonferentie 33
Puzzel op omslag

# Geestelijke dis

*'De maaltijd, die hier wordt bereid, kost heel veel zorg en dus ook tijd', lazen wij op een menukaart in 'De Gouwe Dis' in Waddinxveen. Geldt dit ook niet voor het bereiden van de geestelijke maaltijd, die RSV In-Druk heet? Evenals de kok voor zijn voedsel, hebben wij voor het maken van indringende reportages een bepaalde tijd nodig. Niet iedereen, die ons een 'praktische wenk' geeft voor het schrijven van zo'n verhaal, houdt daar rekening mee. Evenals de kok vinden we het ook prettig als de deelnemers aan het diner zeggen of ze alles met smaak hebben genuttigd. Wij weten niet waar u als lezer het meest van houdt. Geeft u ons maar eens een tip voor een interessant artikel.*

*De cover-story of het troetelverhaal van deze maand gaat over het RDM-dorp 'Tuindorp Heyplaat'. Ons blad is niet uitsluitend een tijdschrift voor mannen, maar wordt ook gelezen door 'vrouw en kinderen' en zo'n grote menselijke reportage plaatsen wij als tegenwicht van veel zware technische beschouwingen. De mens moet centraal blijven staan.*

*Omdat de RDM bij RSV de basis is van de offshore-operaties brachten wij in het nieuwe hoofdkantoor een bezoek aan directeur W. Bos. Hij beaamde dat er op dit gebied sprake is van een 'stagnerende markt' maar dat hij wel degelijk mogelijkheden ziet op 'nieuwe, verder gelegen markten'. Als redaktie leggen wij ditmaal het aksent op zeer interessant offshore-werk in RSV-verband. Hier wordt grote vakkennis geëist, want de konkurrentie op dit terrein is bijzonder fel.*

*Met de heer Bos spraken wij ook over het feit dat de 'Harmonie Dockyard' spontaan had aangeboden te spelen bij de kranslegging door RDM-werknemer Jaap Bothe bij een commandomonument in Vlissingen. En dan kijk je wel even op als je hoort dat de heer W. Bos, die o.a. zijn opleiding kreeg op de Koninklijke Militaire Academie in Breda tot beroepsofficier, het grootste deel van zijn diensttijd heeft doorgebracht bij het Korps Commandotroepen.*

*In deze moeilijke tijd houdt hem de vraag bezig op welke wijze er aandacht kan worden geschonken aan het feit dat op 23 januari 1977 de RDM 75 jaar bestaat. Ook de werknemers wil hij daarbij graag inschakelen, o.a. door het houden van een feestelijke samenkomst en het organiseren van sportwedstrijden. Maar er staat nog niets vast.*

Tuindorp Heyplaat

# Kosmopolitisch schiereiland der scheepmakers

Waar zich in 1621 ten noorden van Charlois een zandplaat vormde, die de naam Het Coursant kreeg, ligt nu het schiereiland der scheepmakers: tuindorp Heyplaat. In 1902 vestigde zich hier de RDM en eind 1913 werd met de bouw van de woningen voor de werklieden begonnen. De RDM had er belang bij dat vooral vaklieden als ijzerwerkers, klinkers en kokers snel opgeroepen konden worden voor overwerk. Ook de werklieden vonden de afstand van werk naar huis te groot. Ze aanvaardden de konsekwentie dat ze bij nacht en ontij opgeroepen werden om 'even een bootje klaar te maken'. Zij, die graag bijverdienden, vonden het wel prettig. Maar velen, die op mooie zomeravonden in hun tuintje zaten of op de gaanderij, keken verstoord op als een man op de fiets riep: 'Kom je effe?'. Degenen, die in Rotterdam bleven wonen, kregen direkt last als het personeelsvervoer op de een of andere wijze stagneerde. Na de 2e Wereldoorlog reed een personeelstrein van de Nederlandse Spoorwegen de hele Waalhaven rond. Eerst moesten de werknemers genoegen nemen met goederenwagons, later met oude personenwagons. De eerste halte was bij de Putselaan. Wie van de meerijders heeft niet gescholden op deze stoomtrein? Toch hebben allen de 'laatste trein' beklad en versierd, van huis een vlag meegenomen en er zo een ware feestrit van gemaakt. Ook het rijden in amerikaanse legerwagens was allesbehalve een luxe. Men zat op planken, die er dwars in gelegd waren en bij noodweer liet men het zeil zakken. 's Winters, wanneer ze ziek dachten te worden van de koude, stampten ze met de schoenen op de houten vloer van de auto. Je hoort dit geluid nog wel eens op de tribunes van een voetbalveld met de ongeduldige, ontevreden roep: 'Eén, twee, drie, vier, komt er nog wat van?'. In 1947 bouwde de RDM een eigen veerboot, de 'Dockyard VII', 'die met zijn kapaciteit van 1300 passagiers groter was dan de 'Nieuw-Amsterdam', grapten de werknemers.

**In de vorm van een laars**

Op de luchtfoto kunt u duidelijk zien dat het oudste gedeelte van het dorp langgerekt is en de vorm heeft van een laars. Op de punt van de voet staat het nieuwe hoofdkantoor van de RDM. Op een beperkt stuk grond van gerekte vorm, lang maar smal, begon de amsterdamse architect H. A. J. Baanders een stout stukje uit te halen. Iedereen rekende op eentonige, lange straten, maar kreeg later leuk gegroepeerde grotere en kleinere huizenblokken te zien met, zoals er in het boekje Tuindorp Heyplaat staat, 'talrijke in- en uitspringende gedeeltes, met voortuintjes, pergola's, poortgebouwen, vijvertjes enz., terwijl er in de vorm en het materiaal der gevels een grote verscheidenheid is aangebracht'. 't Werd voor die tijd een 'idylle op de eindeloze kleivlakten van het eiland IJsselmonde'.

In het gedenkboek (uitgegeven ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de RDM) Een Halve Eeuw Droogdok wordt tuindorp Heyplaat 'een oase van landelijke, vriendelijke rust temidden van felle nijverheid' genoemd. Hoogdravend schreef men – er waren meerdere auteurs – 'Tuindorp Heyplaat zouden wij de bron willen noemen, waaruit het water welt, dat dient tot verjonging van de ziel'.

**Standsbesef en standsverschil**

Al werden er 404 woningen voor werklieden en slechts 28 voor ambtenaren van de RDM gebouwd, het storende standsverschil bleef niet lang uit. De Courzandseweg, die vroeger langs het nu gedempte uitwateringskanaal 'De Heysehaven' liep – u ziet de lange straat rechts op de foto – werd al spoedig 'Het Gouden Randje' genoemd. Daar woonden de mensen van de bedrijfsleiding, die hun 'waardigheid van stand' toonden. Toen er enkele bazen gingen wonen in de Victorieuxstraat, die uitmondde op de Courzandseweg, was in de volksmond de Silverstreet geboren! Als u de luchtfoto met aandacht bekijkt, ziet u dat bij de laagbouw direkt gedacht werd aan torens. U moet ze zoeken in de brede middenruimte van het dorp, Vestaplein, Vestastraat, Alcorstraat, Alcorplein en Streefkerkstraat. De RDM bood haar dochteronderneming 'N.V. Bouwmaatschappij Heyplaat' een torenhuis voor een luidklok aan. U ziet het aan de onderzijde van de foto. Het gebouw wordt nu gebruikt als magazijn voor genoemde bouwmij. Later verrezen de torens – van beneden naar boven – van de Gereformeerde kerk, de R.K.-kerk en de Ned. Herv.-kerk.

**Zwarte, rode en witte kozijnen**

Aan de oostzijde van het dorp boog de Rondolaan zich om de Waalhaven. Van boven naar beneden lagen daar – van bovenaf gezien – pier 8, pier 7, pier 6 en pier 5. Bij pier 7 lag destijds een strandje met wilgenbomen. Als je daar zwom, werd je zo bruin als een indiaan door het wegstuivende ijzererts. Bij een ongunstige wind zagen de vrouwen aan de kleur van hun kozijnen wat er overgeslagen was in lichters. Zwart betekende kolenpoeder uit Amerika, rood mangaanerts van pier 7, wit een graanboot. Terwijl zwarte beesten met groenachtige vleugels in de broodtrommel betekende: er is kopra gelost. Bij oostenwind kreeg men 'de volle mep'. Veel overslagbedrijven verhuisden naar Europoort. Nieuwe bewoners dachten later dat de wereld verging als de GEB-centrale – u ziet de rookpluim rechtsboven in de foto – stoom afblies. Logees konden niet slapen door

de vele geluiden bijv., tegen elkaar botsende goederenwagons op het rangeerterrein.
Maar de Heyplater was tevreden met zijn tuintje met bloemen. Kijkt u nog even verder mee? Linksbeneden op de luchtfoto ligt de dokhaven van de RDM. Links van het nieuwe, witte RDM-kantoor en er schuinboven liggen parkeerterreinen. Langs de Waalhaven lagen vroeger het RDM-voetbalveld en het noorse voetbalveld.

**Holland op zijn smalst**

De toegang tot de Heyplaat is zeer smalletjes. Het kruispunt Reeweg-Waalhaven vormt op spitsuren voor buitenstaanders een nachtmerrie. De verkeerslichten worden geregeld via het systeem van vraag en aanbod. Van de 47 RDM-personeelsbussen, die om 5 over half vijf van de werf vertrekken, passeert de laatste om over vijven de rotonde. Bij een onvoorziene ramp, die een snelle evacuatie van de bewoners van Heyplaat eist, vormt dit kruispunt een enorm probleem, ook al kan het verkeer in nood gebruik maken van fietspaden en een vrij brede berm. De heer Bertus Besterveld, die werkzaam is op de afdeling Publiciteit van de RDM en met een grote familie al vele jaren op de Heyplaat woont, toonde zich een ideale gids. Onder een plastic vloeiblad op zijn bureau lag het gedicht: Blijmoedigheid, uw naam begroet ik zeer; Van verre straalt uw glimlach mij al tegen.
Tegenover hem, met boven zijn hoofd een kleurenfoto van de molens van de Kinderdijk, zit zijn kollega N. Poldermans. Hun kantoor heeft een prachtig uitzicht over de dokhaven. Links, aan de kade, ligt achter de personeelsboot 'Dockyard VII' Hr. Ms. 'Cornelis Drebbel', een grijze, drijvende woonark voor officieren en manschappen van de Kon. marine. In dok 7 ligt de onderzeeboot Hr. Ms. 'Tijgerhaai', in dok 3 het vrachtschip 'Lemaire' en in dok 8 de tanker 'Sentinel'. Men is druk bezig met het bouwen van een reparatiekade voor schepen tot 100.000 ton. Een koperkleurige asbak van de Nederlandse Katholieke Metaalbewerkersbond deed ons vermoeden dat de heer Besterveld R.K. was, maar hij verscheen met een CNV-speldje op zijn revers. 'Het zijn medestrijders, nietwaar?'. De heer Poldermans, die oorspronkelijk uit de produktie komt en een 'man van de vloer' was, begint in sappig Rotterdams de voor- en nadelen van het wonen op de Heyplaat op te sommen. Lezeressen zul-

len het interessant vinden te weten dat huisvrouwen voor o.a. meubels, kleding, garen en band, vitrage en vloerbedekking naar de stad moeten reizen. De heer Poldermans: 'Binnen een half uur zit je op het winkelcentrum van Rotterdam-Zuid. Buiten de spitsuren om heb je 35 à 40 minuten nodig om in het centrum te komen'.

**Sight-seeing tuindorp**

De heer Besterveld toont ons alles met zichtbare trots. Op de luchtfoto, aan de rechterzijde van de GEB-centrale, ziet u een verwarmd 25 meter zwembad met een vrij grote zonneweide. Vlak daarbij een 'stukje buitenwereld'. Een door de RDM aangelegd fraai sportveld voor noorse zeelieden, dat in 1948 door Prins Olav van Noorwegen is geopend. Een voetbalclub uit de eredivisie kan jaloers zijn op de kantine, die een parketvloer bezit, met toegang tot een sporthal. We bekijken ook het voetbalveld van de RDM, een club die – evenals het harmonie- en trompetterkorps 'Dockyard' – al 60 jaar bestaat.

Als u een Heyplaatje gaat pikken, ziet u eerst twee woningen onder één kap op de Heysedijk. Hier begint 'De Gouden Rand'. Vlak achter deze woning ligt de Aurorastraat met als begin een kubusachtige, witte met klimop begroeide villa. Heyplaters spreken oneerbiedig over 'de blokhut', al lijkt het hier heerlijk wonen.

Eigenlijk past de stijl van dit huis niet bij die van het oude dorp. Op de hoek Courzandseweg-Aurorastraat staat een dubbele pastorie, rechts woont de Ned.-Hervormde predikant Vermaas, links de Gereformeerde dominee Eringa.

Op Courzandseweg nr. 65 – een grillige speling van het lot? – staat als laagbouw de C. Endert Jr. Stichting, een bejaardencentrum. De straten in dit RDM-dorp zijn genoemd naar schepen en o.a. ook de glijbaan in de speeltuin 't Balkengat, die van een schroefasmuts is gemaakt, herinnert aan de 'Dockyard'. De beheerder F. J. Bosdijk, die een ongeluk op de RDM heeft gehad en vroeger ijzerwerker/afschrijver bij de reparatie was, zegt van zijn mallemolen: 'Met een vinger kun je hem in de rondte draaien en als er een beetje wind staat, gaat hij vanzelf. Hij draait op zijn eige . . . ' Het geheim zit in vier kogellagers.

Er staat een beeldje van een gehurkte jongen met een spons in de hand, waaruit water stroomt. 'Deze fontein – een paardewed waar de paarden uit dronken – stond vroeger in de Vestastraat en is in 1917 toen de 'Sirrah' tewater ging aan de RDM geschonken door rederij Van Nievelt Goudriaan'.

In een schuurtje zien we witte en grijze konijnen en een zwarte geit. 'Of ik orde kan houden onder 200 kinderen? Mijnheer, als ik op mijn fluitje blaas is de speeltuin in drie minuten leeg!'

Op het Zeven Provinciënplein zien we het winkelcentrum voor de nieuwbouw. Er staat ook een bloemenstalletje. In het oude gedeelte van het dorp, in de Alcorstraat, zien we een boekhandel, melkhandel, slagerij, drogist en een groentezaak.

We denken aan de woorden van de heer N. Poldermans: 'Over enkele weken zie je ons dorp niet meer liggen, dan lijkt het wel of je een bos ingaat'.

Daar wonen ze dan: scheepmakers, afkomstig uit Groningen, Drenthe, Friesland, Zeeland, Suriname, Turkije, Spanje enz., kosmopolieten verscholen achter 't groen.

*Groener kan het niet!*

# Ondanks 3000 mensen: geen cafébezoek

Evert van der Schee, voorzitter van de Wijkraad voor tuindorp Heyplaat, zei lachend: 'U valt er steil van achterover als u hoort hoeveel verenigingen en clubs er hier zijn'. Hij somde het volgende op:

**Algemeen:** Buurtvereniging Heyplaat (met de onderafdelingen: ijsclub, dansclub, kegelclub, biljartclub, handenarbeidclub, discoclub, tafeltennisclub en (zomers) speeltuin-jeugdvoetbalkompetitie); Sportvereniging RDM (voetbal 2e klasse RVB, zes senioren- en zes juniorenelftallen); Harmonie- en Trompetterkorps Dockyard; Turnvereniging W.I.K. (Willen Is Kunnen); Volkstuinvereniging Heyplaat; U.V.V. – afd. Heyplaat; Culturele Commissie Heyplaat; Schaakvereniging Heyplaat; Judoclub Eisho-Ji.

**Onderafdelingen Personeelsvereniging**

**WEK:** Zwem- en Poloclub Dockyard; Klaverjasclub WEK; Mannenkoor Dockyard; R.O.D.A.C. (Rotterdamsche Droogdok Automobiel Club).

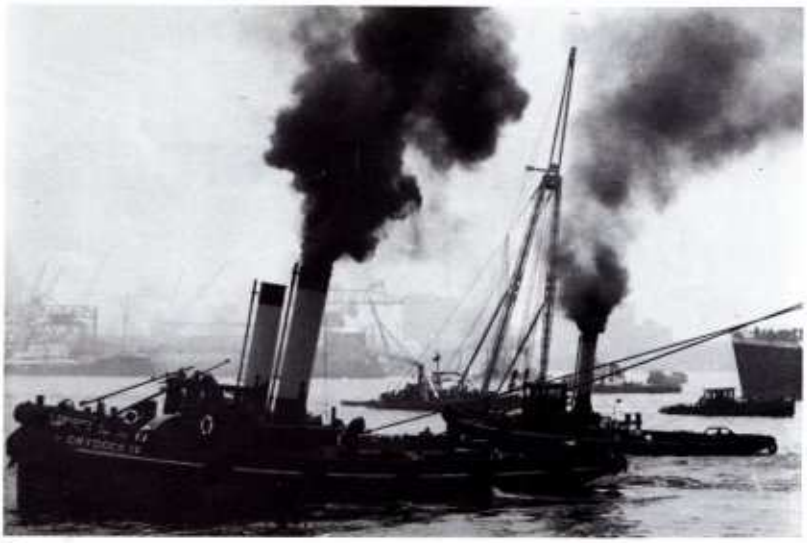
**Kerkelijk**: Ned. Hervormde Jeugdcentrale; Ned. Hervormd Koor Heyplaat; YMCA-afd. Heyplaat; Sociëteit Cadans; Jongensclub Samuel; Meisjesclub De Benjamin; Uitleenbibliotheek (jeugdboeken, romans enz.); Hervormde Vrouwen Dienst (HVD); Zondagsschoolvereniging Laat de kinderen tot Mij komen; Blokfluitgroep (alle behorende tot de Hervormde gemeente Rotterdam-Zuid wijk Heyplaat); Gereformeerde Jeugd Organisatie (GJO); twee meisjesclubs; Jeugdsociëteit Quentin; Chr. Gemengde Zangvereniging Euphonia (alle behorende tot de Gereformeerde Kerk Heyplaat).

**Interkerkelijk:** Nederlands Christen Vrouwen Bond (NCVB) afd. Heyplaat; Zendingsgroep Heyplaat; Ritmisch Koor en Combo Willibrord; Gespreksgroep pater Zijlmans (behorende tot de R.K. parochie Bonifatius).

'U ziet, een rijk verenigingsleven. We maken de eerste wijkgids voor ons dorp. Ik ben konstant met het werk voor de Wijkraad bezig. We stimuleren de bewoners de kleine tuinen met planten, bloemen en groen op zijn mooist te houden. Problemen zijn er ook genoeg. De hoge kranen storen de ontvangst van t.v.-beelden, er is ongelooflijk veel storing. We streven naar kabel-t.v. 't Gaat ons niet om veel meer netten, maar om heldere beelden. Nog steeds hebben we last van schepen, die liggen te laden en te lossen. Als de knijper te ver boven het schip wordt geopend, vliegen bijv. wolken rode troep over de Heyplaat (kunstmest). De industrie heeft ons ingesloten en onze Wijkraad wil ook weten welke gevaarlijke stoffen in onze omgeving worden verladen. Dus u hebt gesproken met de café-houder van Courzand? Dat feestgebouw is nu te groot voor Heyplaat. Je verzuipt erin. In ons dorp zijn kleinere zalen waar het veel intiemer is. Het café trekt de Heyplaters niet aan, die gaan naar Rotterdam. Of de tijd ook invloed uitoefent op ons tuindorp? Ja, er is meer doorstroming gekomen. De huren zijn nog laag. Neen hoor, Heyplaat is geen Peyton Place. Geen kletswijk. Ja, als woongemeenschap is het een gesloten wijk. Wij zijn normaal in de omgang. Er leven hier grote families. Wat ons verenigingsleven betreft, we praten daar niet over de RDM. 'Je bent hier niet als huppeldepup van de RDM', wordt er gezegd, als hij over 'de Droogdok' praat'.

De heer W. den Otter, die belast is met verdeling van de woonruimte, zegt dat de meeste huizen een douche hebben gekregen. De huren lopen op van *f* 70,– tot *f* 475,– op Courzand. De houten woningen 'doen' *f* 55,–. Ook hij geeft de café-houder van Courzand weinig kans. 'Het is een immens groot gebouw voor ons dorpje. Zo'n grote zaal lokt de mensen niet meer aan. Wie wil daarin nog een familiefeestje houden? Het drankgebruik is in huis meer toegenomen. Er is op de Heyplaat geen behoefte aan een café, al zou dat ook het mooiste van de hele wereld zijn. Neen, ik zie het niet zitten. De foto's van het Gebouw Courzand in het gedenkboek? Ja, die dateren van voor en vlak na de oorlog. Die tijd is voorgoed voorbij!'

En wij denken: 'Je kunt op de Heyplaat niemand vinden die het vreemd vindt dat niemand van de drieduizend inwoners een bezoek wil brengen aan café-restaurant Courzand'. Toch is tuindorp Heyplaat niet 'drooggelegd'. Iemand zei: 'Ik haal mijn biertje in de kantine van de voetbalclub van de RDM. Dan kunnen ze niet zeggen dat ik naar de kroeg ben. Ik ben naar het voetballen toe!'



*Dit was een vertrouwd beeld op de Heyplaat.*

# Als de 'Dockyard IX' uitvaart, wordt de zon in Japan verduisterd

Bij ons binnenkomen op de RDM dachten we getuige te zijn van een flinke scheepsbrand, maar er was niets aan de hand, de sleepboot 'Dockyard IX' voer de Waterweg op. We dachten toen een van de grote nadelen van het wonen op de Heyplaat te hebben ontdekt. Tijdens onze eerste gesprekjes gaven de RDM-ers het grif toe. 'Ja, je ziet hem de hele Waalhaven afgaan. Bij een ongustige wind sluiten ze op de werf en in tuindorp gauw alle ramen. Als die vette, dikke rook recht omhoog gaat, moet je wel op de kraan zijn. Dan krijg je zuurstofgebrek. Er heeft eens een kraanmachinist op het bordes voor pampus gelegen, terwijl hij geen druppel alkohol had gebruikt'.

Mogen wij deze grote vervuiler de schrik van de vrouwen van de Heyplaat noemen? 'Ze moeten hun wasje wel eens binnenhalen, voor die zwarte vlokken, da's waar'. Iets in onze toon bevalt hen echter niet. Licht geïrriteerd wordt ons gevraagd of we deze sleepboot in ons blad gaan afbreken. Later ontdekken we dat er flink wordt gescholden op die grote, zwarte wolken vieze, vette rook, maar dat je als buitenstaander daar beter je mond over kunt houden. Als ze er dichtbij zijn, duiken ze echter weg achter een verschansing, bang stukjes sintels óf as in de ogen te krijgen. Dan lopen ze haastig naar 'de pil'.

De onovertrefbare nostalgiekroniekschrijver in het Nieuws van de RDM heeft de rook van deze sleepboot op licht ironische toon heilig verklaard. 'In opperste miskenning wordt deze rook in een adem genoemd met luchtverontreiniging'. In zijn rookbeschouwing haalde hij o.a. de offerrook van Kaïn en Abel aan, verwees hij de lezer naar de rook als melder bij de Indianen, noemde hij het plechtige rookwolkje van het Vaticaan dat na het kiezen van een paus door een schoorsteentje wordt geblazen en eindigde met de woorden: 'de 'Dockyard IX' houdt de rook in ere. Rook zoals die behoort te zijn, zwart en dik'. We citeren uit ons blote hoofd, maar geven de strekking van zijn weemoedig verhaal op de juiste wijze weer.

**Stoker aan het woord**

De 21-jarige Aad de Wolf, die als stoker op deze veelbesproken, romantische sleepboot vaart, beschouwt de 'Dockyard IX' als 'de laatste der rivier-Mohikanen'. 'Waar varen er vandaag aan de dag nog zulke kolenstokers? Maak ik rook en stank op de Heyplaat? De vrouwtjes, die mopperend hun was binnenhalen, moeten bedenken dat de rook en stank van een motorboot veel erger is. Dat geeft pas een grote rotzooi. Ze proberen ons op de rivier wel eens een boete te geven, maar dat is onzin, want wij proberen gewoon ons werk te doen. Wat er op de rivier aan de hand is als we veel rook produceren?

Laatst, bij het flink opstoken, kwam er een boot van de Havendienst langszij. Ze vroegen opheldering over die rook, omdat volgens hen het hele scheepvaartverkeer in de mist zat. Ze hebben toch radar aan boord? Wat voor werk ik precies doe? Nou, ik begin de dag altijd met vuren door te duwen en gooi er dan kolen op. Ik maak de machine in orde en laat deze voorverwarmen. Na deze handeling op maandag vliegen de Heyplaatse vrouwen hun tuintjes in om hun wasgoed te redden. Als de machine helemaal in gereedheid gebracht is, wacht de bemanning maar af of er een opdracht komt. Dagenlang kunnen ze druk in de weer zijn, maar de 'Dockyard IX' ligt ook wel eens een hele dag werkloos aan de kade. Hoe we dan de tijd stuk maken? We maken de boot schoon en kijken de machine na. Vanmorgen hebben we een bak verhaald, nou, dan is het vuren doorduwen, kolen erop gooien en 'varen maar'. De bemanning bestaat uit vier koppen. De kapitein, de machinist, een matroos en een stoker. 't Staat zo knullig als ik ze niet noem. We werken gezellig met elkaar. Die bak hebben we met zijn tweeën vastgemaakt en daarna moesten we onze eigen tros leveren. Bij zwaar werk komt ook de machinist naar boven. Na dit werk gaat iedereen naar zijn eigen plaats. Je moet maar afwachten wat de vuren doen. Niet zolang geleden hadden we een reis van Verolme Machinefabriek in IJsselmonde naar de Verolme-werf op Rozenburg. Er is een goede samenwerking tussen RSV-sleepbootdiensten in het Waterweggebied. Wij noemen dit ,,een pool''. Omdat we slechte roosters hadden – een roosterbaar is een soort bed waar de kolen opgegooid worden – moesten we 10 à 15 minuten deze roosters schoonmaken en dan is het werken geblazen, dat begrijpt u wel. Onze Dockyardvloot bestaat uit acht schepen, de vier motorbootjes, de I, II, IV en de XIII en vier sleepboten – een motor en drie stoom – de III, V, VI en IX'. Als u uit een dikke rook ooit de rode schoorsteen met wit-zwarte banden van de 'Dockyard IX' ziet opdoemen, denkt u dan maar aan Aad. Waarom moet u per sé de meldingskamer van Rijnmond bellen?

# Even een Heyplaatje pikken?

Zelfs een blinde, die in Tokyo woont, merkt direkt als de Japanse Sierkers daar bloeit. Hij ruikt de bedwelmende amandelgeur. Zij, die kunnen zien, genieten openlijk van de onder het gewicht doorbuigende takken, die de wit-roze bloemen dragen. Het is een kruising – de Yoshino – die vroeg bloeit. De Japanse Sierkers is eigenlijk meer een uitbundig feest dan een boom. De Japanner is bereid met duizenden de steden uit te trekken om de bloeiende 'kersen' te gaan zien.

De Japanse Sierkers is een eerbiedige cultus waard.

We gaan het hier niet hebben over de vele soorten Japanse Sierkersen, maar over het feit dat bij het verschijnen van ons blad de Japanse Sierkers in tuindorp Heyplaat gaat bloeien. De Heyplaters hebben ons verweten te vroeg te zijn begonnen aan een reportage over het RDM-dorp. ,,Slechts enkele weken later had u in onze straten de mooiste foto's kunnen nemen''. Hoe dan ook, u geachte lezer, kunt wel op tijd komen. Stap op een zaterdag eens met vrouw en kinderen in uw auto of bus en pik eens een Heyplaatje. Als u zekerheid wilt hebben over het tijdstip dat de Japanse Sierkers in bloei staat, moet u even de Rotterdamsche Droogdok Mij. bellen – 010 – 879111 – en vragen naar de afdeling publiciteit. Buiten werktijd kunt u informeren bij café-restaurant Courzand – 010 – 297090.

Waar u ook vandaan komt, u moet richting Waalhaven rijden.

*Boguslaus Fréderique Primo Maria Marinus de Buf:*

# Heyplaat? Dat is het vreemdste dorp van Nederland

Ik zie het aan zijn plotseling radeloze ogen dat hij al vier jaar een hopeloze strijd voert. Dat je beter kunt vechten tegen de bierkaai – de ruwe bewoners van een buurt in Amsterdam bij de Oude Kerk – dan tegen de 'grote zwijgers' van Heyplaat.
De forsgebouwde kastelein – van adel – die de veertig is gepasseerd, wil ondanks het trotse franse hertogelijke blauwe bloed in zijn aderen best eens uitvoerig en rustig praten over wat hij meegemaakt heeft met de Heyplaters sinds hij het café-restaurant Courzand heeft gekocht. De man met de vijf schitterende voornamen, die zich eenvoudigweg Fred laat noemen, kan helaas niets over zijn legendarische afkomst laten zien, want hij heeft zijn kostbare ring met het familiewapen erop tijdens het zwemmen in Indonesië verloren. Zijn opgaande zon ligt op een donkere bodem van een tropische riviet.
Achter een van de grote bladeren van planten, die uit drie biertonnen tegen de houten wand van de serre – waarin men kan dineren – omhoog rijzen, begint plotseling een kanarie zuiver en blij te zingen. Meteen stralen zijn ogen weer. Met een grote herdershond – die me niet helemaal betrouwbaar lijkt – aan zijn voeten, zegt hij: 'Ik houd meer van dieren dan van mensen'. In het donkere café heb ik enkele papegaaien, een aap in een hoge kooi en een indrukwekkend zee-aquarium gezien. Maar laten we onze lezers eerst eens uitleggen, waarom we over deze saloon schrijven.

**Feestgebouw van de RDM**
In het oude boekje Tuindorp 'Heyplaat' van de Rotterdamsche Droogdok Mij. lazen we: 'Verder is er ook een feestgebouw gesticht, dat een zaal voor vergaderingen en andere bijeenkomsten bevat, met een toneel voor de uitvoeringen van allerlei voorstellingen, komedie, bioscoop en muziek. Dit toneel kan tevens aan de achterzijde gebruikt worden voor openluchtspelen in de terrasvormig aangelegde tuin'.
Het gebouw wordt ook genoemd in het gedenkboek van de RDM 'Een halve eeuw Droogdok'. Met weemoed wordt de heer A. den Toom herdacht, die – toen de Grüne Polizei op een speurtocht in het feestgebouw Courzand wapens vond – zijn trouw aan vaderland en vrijheid met de dood voor het vuurpeleton moest bekopen. De jaren gingen voorbij. Vlak na de 2e Wereldoorlog werd er gretig gebruik gemaakt van de zaal voor 500 à 600 mensen. Op het grote toneel zijn heel wat jubilarissen van de RDM gehuldigd. De personeelsvereniging gaf er feestavonden. Er werden ook bioscoopfilms vertoond. De komst van de televisie bracht er 'de klad in'. Onverschillige cafébouders lieten de boel verwaarlozen. Een ijzige kilheid veroverde het feestgebouw.

**foto 1:**
*Niemand van tuindorp Heyplaat wilde hij hem komen werken. Het stuntje in het Rotterdamsch Nieuwsblad werd niet door iedereen gewaardeerd maar het leverde hem wel personeel op.*

**Peyton Place of Coronation Street?**
Wie een half uurtje rondloopt door tuindorp Heyplaat denkt: 'Ja, je kunt best een film maken van zo'n besloten samenleving'. Neem nu eens dit café. Voor het raam hangt een reddingsboei. Nauwelijks binnen kunt u uw nek breken over een anker dat op de vloer ligt. Als de filmcamera omhoog gaat, vangt hij direkt een fotogeniek type. De barman-ober, die zo kaal is als Kojak maar een mooie snor heeft op zijn roodachtige huid, bezit op zijn stevige armen twee sterk opvallende tatoeëringen: de engelse vlag en een dame. Hij heeft zich laten prikken in Japan. Ondanks zijn uitheems uiterlijk heet hij gewoon Hendrik Degens en heeft hij normaal 10 jaar op de RDM gewerkt als

**foto 2:**
*In de saloon met rieten dak en gevuld met veel antiek staan ook attributen van scheepsbouw en scheepvaart.*

**foto 3:**
*In de serre waar u kunt dineren, ontbreken de planten niet.*

**foto 4:**
*Bij de kegelbaan is het gezellig toeven.*

brandweer-duiker. Maar vergis u niet, 't is geen Heyplater.
Zijn maat, Dik van Schuppen, heeft ook enige tijd op de RDM gewerkt, als onderhoudsbankwerker en toont zichtbaar spijt dat hij op zijn arm de naam Winny heeft laten tatoeëren. Als u gewend bent aan de duistemis en de vele schemerlampen ziet u achterin de saloon in een keurige vitrine een prachtig model van het bij de RDM gebouwde s.s. 'Alkmaar'. Tussen veel antiek pronken attributen uit scheepsbouw en scheepvaart. Er is betimmering van halve boomstammen en een plafond van riet. De bezoekers vormen een gemeleerd gezelschap, een zeeman zit naast een vrachtautochauffeur en een klassificeerder naast een direkteur van een bedrijf uit Rijnmond. Maar waar we voor kwamen, de echte Heyplaters, ontbreken.

**'t Is net Spakenburg**

Misschien denken de Heyplaters nu: 'Die cafehouder is een pak rammel waard. Ons met Spakenburg of Staphorst vergelijken, terwijl onze vrouwen zonder een kappie lopen?' Verplaats u echter eerst eens in de hopeloze toestand van deze toch sympathiek aandoende cafehouder. Voor zijn bruine bonensoep zou de hele Heyplaat best leeg mogen stromen. En Fred's erwtensoep is nog lekker op een snikhete dag in augustus. Strelende zalf voor de buik.
Hij is een sterk verwaarloosd gebouw met zaag en hamer te lijf gegaan. Metselde zelf muurtjes. Hij dacht: 'Straks komen alle Heyplaters een balletje gooien – er is een prachtige kegelbaan –, maken een biljartje en gooien er een dinertje tegenaan'. Daarom liet hij opgewekt foldertjes drukken, waarin hij ondermeer de grootste kroketten van West-Europa aanprees. Hij sloeg geen brievenbus in dit fraaie tuindorp over. 'Ik had me te pletter gewerkt. Alles zelf volgetimmerd. Gedroomd en gehoopt. En er kwam niemand, zelfs geen hond!' Gelukkig hoeft Fred niet van honger dood te gaan, want er kwamen wel zeelui, chauffeurs en mensen, die in het industriegebied werkten. Toch bleef hij achter de bar staan met de obsessie: 'Waarom blijven de Heyplaters weg?'
De ouderen bleven hardnekkig spreken over 'Gebouw Courzand'. En iemand zei een beetje te hard: 'Die stomme kastelein woont notabene op het 'Gouden Randje'. Het standverschil zat er bij hem nog goed in!
Andere Heyplaters zeiden echter: ''t Lijkt geen ongeschikte vent, die nieuwe. Zijn voorgangers hadden hier een slechte naam'. Al begon zijn zaak goed te lopen, Fred bleef koppig denken aan de weigeraars. Hij richtte tijdens de wondermooie zomer van 1975 een gezellig terrasje in en beloofde 'lekker koele pils'. Veel bewoners van dit tuindorp wandelden er langs. Niemand nam plaats!
Fred dacht: 'Ze hebben iets tegen dit gebouw, misschien omdat ze hier elkaar vroeger wel eens de tent uitknokten? Alles was hier verwaarloosd tot in de nieren'.
Als wij omhoog kijken naar het rondlopende hoge dak zegt hij: 'Als je daar naar kijkt verwacht je dat er elk moment een trein vol Heyplaters kan binnenkomen'. Hij lacht daarbij als een kwajongen. Maar plotseling zegt hij weer ernstig: 'Ze hebben wel mijn volière opengezet en mijn 40 vogels o.a. valkparkieten, dwergpapegaaien vliegen nu door Heyplaat rond. De Heyplaters zien ze nu allemaal vliegen. 't Gekke is, ik vind het een raar maar een zalig dorp. In de bloesemtijd is het hier mooier dan in de Betuwe. Ik wil hier nooit meer weg. En geloof me, ik wil de Heyplaters allemaal de hand reiken. Laat ze asjeblieft eens komen praten'.
Als we hem in de serre het beste toewensen, weten we dat dit ook gehoord wordt achterin de grote zaal, want de akoestiek overtreft alles.

# Heyplaat in de

'De nostalgie sprak een woordje mee', zegt Piet Keemink, de duivelstoejager van de toekomstige Sociëteit Heyplaat. Zijn voeten gaan schuil achter een indrukwekkende stapel foto's uit een ver verleden. 'Het was een ongeorganiseerde optocht die door tuindorp Heyplaat trok. 't Waren een dikke 450 mannen en vrouwen. Ze liepen ook langs de scholen'. Voorzitter Toon Stentler, die breeduit op de bank zit, zegt: 'Niet te geloven, maar juffrouw Sonne, waarbij ik in de 1e klas heb gezeten, kende me nog! Ze is nu 78 jaar. En juffrouw Spits van de bewaarschool stond ons ook op te wachten'. Piet Keemink: 'Jan Kranendonk kwam zijn eerste liefde tegen. Hij riep triomfantelijk: 'Nou ga ik iets doen wat ik vroeger niet durfde' en kuste haar'. Beide heren worden meegesleept door een prettige, enerverende herinnering. ''t Was een enorm sukses. Die oud-Heyplaters vielen elkaar als gekken om de hals. Ze hadden slechts een dag tijd om 30 à 40 jaar bij te praten. Je kunt je geen voorstelling maken wat er in die gezellige uren is afgekletst'.

**Zo begon het**

De drie musketiers van de Heyplaat, Jan Veenenbos – zoon van de vroegere huisarts – Jo Vermeulen en Cor Spelbrink, die niet meer in dit tuindorp wonen, waren de initiatiefnemers. Het leek hen leuk om eens met een groep oud-Heyplaters bij elkaar te komen. Ze zochten kontakt met de reeds genoemde heren en vergaderden in café Courzand waar het nogal rumoerig was. Daarom vergaderden ze de tweede keer in het bejaardentehuis van de RDM. Daar werd een bestuur gevormd. Er verschenen op-

# ban van heimwee

roepen o.a. in Het Zuiden en De Havenloods aan oud-Heyplaters om het zestigjarig bestaan van dit tuindorp te komen vieren. Voor de reünie in café-restaurant Courzand meldden zich honderden mensen. De inschrijvingsmogelijkheid moest er zelfs voor worden stopgezet. Er kwamen niet alleen aanmeldingen uit 72 gemeentes in Nederland, maar ook uit België, Duitsland, Frankrijk, Engeland, Canada en Hawaii. Nooit eerder is de hechte band tussen de kleine gemeenschap van RDM-werknemers zo gebleken als op deze reünie van tuindorp Heyplaat. Het grote nieuws is nu dat de reünie-kommissie besloten heeft een Sociëteit Heyplaat op te richten, waar oud-Heyplaters van 40 jaar en ouder elkaar in de komende winter vier à zes maal kunnen ontmoeten in het gebouw van café-restaurant Courzand. Ook zal er een grote dansavond worden georganiseerd. Oud-Heyplaters, waar u ook zit, voor u noteren we naam en adres van de heren waarmee we hebben gesproken: Piet Keemink, Streefkerkstraat 29, Heyplaat/Rotterdam, telefoon 292250 en Toon Stentler, Coolhaven 22B, Rotterdam-3007, telefoon 763685.

*Toen de straat nog lééfde. Meer dan veertig jaar later zagen deze kinderen van tuindorp Heyplaat elkaar terug op een reünie in café-restaurant Courzand. Bovenste rij vierde van rechts Piet Keemink.*

Zoals u weet bestaat op 23 januari 1977 de RDM 75 jaar. Piet Keemink hoopt dat ook de oud-Heyplaters eens willen nazien of ze nog foto's bezitten van de 'Tijd van Toen'. Hij verzamelt ze allemaal.

VERBODEN
DOOR
DE

**foto 2:**
*Het primitieve houten pontje bij de Heysehaven dat eens omsloeg, waarbij mensen verdronken. De oudste zoon van bakker Koster tijdens de 1ste Wereldoorlog.*

**foto 3:**
*Zó zag dit haventje er uit plm. 1928. Er was een antieke houten brug over gebouwd, waar de jongens de grienden in gingen en liepen naar Pernis en de Oude Maas.*

**foto 4:**
*Toen prinses Beatrix werd geboren, werden er aan alle bewoners van tuindorp Heyplaat beschuit met muisjes uitgedeeld. Sjaantje v.d. Weide draagt de bak. In de deuropening het echtpaar Van Leenen met hun dochter. Links Nel v.d. Stoep.*

**foto 5:**
*Waar ze ook ter wereld verblijven, de oud-Heyplaters dragen deze karakteristieke hoekjes van hun dorp in hun hart mee. Dit is de Vestastraat. De in- en uitspringende gedeelten van dit tuindorp doen levendig aan.*

**foto 6:**
*Heyplaat bezit niet alleen kerktorens, ook het 'jonggezellenhuis', eens ingericht als een vrij groot hotel met slaapgelegenheid voor 50 ongehuwde personen, bezit een leuk torentje.* ▼

**foto 7:**
*Hier ziet u de eerste terreinwagen – transportauto – van de RDM.*

**foto 8:**
*Boven de nieuwbouwhuizen verhieven zich de majestueuze zeekastelen, die op de RDM werden gebouwd: de Nieuw-Amsterdam en de Rotterdam.*

**foto 9;**
*Het bestuur van de reünie op het toneel van 'Courzand'.*

**foto 10:**
*In 1936 zaten ze nog op de Openbare Lagere School . . .*

**foto 11:**
*. . .in 1976 vielen ze elkaar als volwassenen om de nek! Lang leve de nostalgie!*

# Toen het tuindorp kwam, stierf onze straat

**I. straat,** v. (m.) (straten), 1. openbare, gebaande weg, ins. verharde weg tussen de rijen huizen in een bebouwde kom: *nauwe, brede straten; drukke, stille straten; een straat aanleggen;* — soms bep. het wegdek: *de straat opbreken;* — (coll.) *de openbare straat,* de straten van de gemeente; *de straat doen,* het trottoir of de straat voor het huis met water reinigen, schrobben; — (Zuidn.) *de straat meten,* wankelend (van dronkenschap) over de straat gaan; *de straat op lopen,* naar buiten, de stad in gaan; — *op straat,* in de open lucht, in 't openbaar: *hij is op straat doodgeblecven; iem. op straat aanspreken;* — *iem. op straat zetten, de straat op jagen,* uit zijn huis zetten, (ook) hem van zijn verdiensten beroven; *op straat staan,* dakloos, werkloos zijn; — *iem. op straat brengen,* hem in opspraak brengen; *iets op straat brengen,* het rechtbaar maken; — *op 's Heren straten,* op de openbare weg; *trek een ander pak aan, je kan zo niet over straat gaan;* — (zegsw.) *zo arm als de straat,* zeer arm; (Zuidn.) *zo oud als de straat,* zeer oud; — *men moet straten voor* (of wil) *stegen kennen,* men moet weten tot wie men zich wendt, met wie men spreekt; — 2. dubbele lange rij huizen, door een geplaveide weg van elkaar gescheiden: *een in aanbouw zijnde straat; hij woonde een straat verder;* —

3. (vroeger) van een straat (2.): *de hele straat kijkt uit de ramen;* — 4. brede doorgang tussen de tenten in een militair of ander kamp; — 5. reeks machines of arbeidsplaatsen voor een doorlopende reeks van bewerkingen: *een gantal bureaus is samengebuld tot een straat, waarlangs het werk van man tot man wordt doorgegeven.* **straatje,** zie ald.

**II. straat,** v. (m.) (straten), zeengte: *de Straat van Gibraltar.*

**straat'je,** o. (-s), 1. kleine straat: *het is maar een kort straatje;* — 2. *een straatje omlopen,* langs een omweg ergens heenlopen bij wijze van wandeling, of eenvoudig: een eindje gaan wandelen (in de stad); — (Zuidn.) *straatje moder end,* een bezigheid waar geen eind aan komt; (ook als bw. uitdr.) *dat duurt altijd straatje zonder end;* — 3. strook plaveisel langs een gebouw of erf: *de straatjes schoonmaken;* — 4. ruimte tussen twee kribben, b.v. op een soldatenkamer; — 5. (fig. zegsw.) *dat was precies in zijn straatje,* dat strookte geheel met zijn opvatting of voornemen. **straat'jesvolk,** o., vig. volk uit de stegen of straatjes: rasulje.

**straat'jeugd,** v. (m.), veel op straat verkerende, ongemanierde jongelieden: *onze lieve straatjeugd.*

**tuin'dorp,** o. (-en), wijk van een gemeente, int. buitenwijk van een stad, met dorpsgewijze bouw: woningen in kleine groepen met tuinen eromheen.

Hoewel de wijkverpleegster haar slagzin 'Laat licht en lucht uw woning binnentreden' bleef herhalen, besefte je als kind niet dat ze daarmede de dood inluidde van onze onvergetelijke straat, waarin het leven bruiste. Op het gebied van kommunikatie en levendigheid was onze straat volmaakt. Maar ook in de ogen van de vakbonden kon onze buurt niet meer op genade rekenen. Ook het grote café op de hoek niet, want 'Drinkende arbeiders denken niet en denkende arbeiders drinken niet'. Mijn grootvader teerde weg in Maassluis in een donkere bedstede aan tbc. De woningen in zo'n straat kregen daar ook de schuld van. Je werd in zulke hokken sneller besmet door ziektekiemen dan op de boulevard. De volksgesel had sociale oorzaken. De zolder was groot. Dat was ook wel nodig voor gezinnen met vaak meer dan tien kinderen. Bovenaan de steile, houten trap hing een petroleumlamp aan de muur. Alle jongens en meisjes sliepen op deze zolder. Als kind zie je daarvan alleen maar de gezelligheid. Tegenwoordig wordt zo'n buurt alleen maar aangeduid met: 'een afschuwelijke arbeidersbuurt'. Armoe troef. Terwijl wij ons er zo rijk voelden. Maar goed, er moesten overal betere woningen komen. Er verschenen nieuwe, in onze ogen saaie straten. Maar onze rug-aan-rug-woningen, met alkoof en bedstede, met als toilet een tonnetje, hielden de arbeidersemancipatie tegen. Er kwam geen sprankje zon in zo'n huis. Het toverwoord kommunikatie was nog niet in de mode. Nu we zonder elkaar te groeten met bevroren gezichten op en neer gaan in liften, weten we theoretisch alles van kommunikatie af. Ook al bestaat die in werkelijkheid niet meer. We wonen in paleizen.

Ook de kinderen hebben een eigen kamer om zichzelf te kunnen zijn. Ook in Rotterdam-Ommoord hebben we voor 100% ruimte, tocht en vereenzaming gekregen. We hebben een tuintje en er valt volop zon in huis. Onze woonkultuur staat op zeer hoog peil. Maar u moet ons niet vragen wie er in onze straat woont. Dat weet niemand trouwens.

Alle bewoners drukken 's avonds vroeg hun televisieknop in, ze weten van Libanon, waar ze elkaar met bosjes tegelijk doodschieten, meer af dan van de buurt waarin ze nu wonen. Bijna niemand maakt meer een avondwandeling tussen de lange, hoge flatgebouwen. Als man word je gauw voor een aanrander aange-

zien. Vrouwen, die heel hoog wonen, houden hun kinderen overdag zelfs binnen. Ze hebben er anders geen oog op.

**Ode aan de straat, die leefde**

Het feit dat de grote vooruitgang de straat morsdood heeft gemaakt, kunt u gemakkelijk ontdekken in een oud woordenboek van Van Dale. Talrijke woorden beginnen met straat. Met de straat mee zijn ze inmiddels gestorven. Voor ons zijn het geen woorden zonder meer. Een voorbeeld? Goed, daar gaat-ie dan.

*Foto uit: De straat: vorm van samenleving, tentoonstelling in het Van Abbenmuseum, Eindhoven.*

Straatmuzikanten. In Vlissingen hadden we o.a. Willem Keijn, die grote wielen onder zijn piano had laten zetten. Met zijn zwarte vrijdenkersdas, zijn fluwelen pak, zijn breedgerande hoed werd hij onsterfelijk. Het grote straatorgel van café Victoria, kortweg 'De Vic' genoemd, sloeg geen straat over. Soms verschenen er muzikanten uit het buitenland, die zwierig aan de huizen geld ophaalden.

Tweede woord: straathandelaren. Hun roep schalde door de straat. Ze zullen wel veel gesjouwd en bitter weinig verdiend hebben. Maar dat zag je hen toch niet aan. Ze waren even vrolijk als de Arnemuidense vrouwen, die 'met volle muts' – in ondermuts was onfatsoenlijk – hun vis in een handkar met de zangerige kreet 'Scharretjoe' langs de deur uitventten. We horen weer de tingelbel van de ijsverkoper, een fiets op hoge wielen met geschilderde landschappen op de zijkanten van de houten bak. Een Italiaan verkocht zelfs gekleurd ijs. Je werd een straatjongen genoemd als je veel langs al die gezellige straten zwierf, waarin de kleinhandel nog bloeide. Er waren nog uithangborden en de kleine winkeliers stalden hun waren op straat uit of hingen alles hoog op aan ijzeren stangen. De niet-rashond heette straathond. Er was nog straatkabaal. Als je ziek in bed lag, hoorde je het geschreeuw van vechtende jongens, de roep van de handelaar in lompen en oude metalen en het tikken van de straatpikker, die met een houweel de straat openbrak. De dichter Greshof zong nog: 'Het nationaal leven brengt emotie in 't koffiehuis en voor de straatnegotie'. Nooit zullen we meer op Koninginnedag met zo'n grote oranje sjerp om lopen in onze rooie buurt. Waar is de straatprediker gebleven met zijn zeepkist? De straatzanger? De straatveger, die met zijn bezem de vijgen van de paarden van stalhouderij Schout verwijderde? Wie in de straat ziek werd, kon op hulp rekenen. Ik zie ze weer, de glanzende paarden van Schout met hun verzilverd beslag, hun vers geteerde hoeven, die in een trouwcoupé Mientje naar het stadhuis reden. Straatnieuws: een examen, dronkenschap, ziekte en dood. Allemaal grote gebeurtenissen in onze straat. Ernstige zieken werden opgehaald in een zeildoekse kar met hoge ijzeren wielen, later kwam De Voogd als chauffeur in een Cadillac van het ziekenhuis Bethesda te zitten in een uniform met drie gouden banden. Het reservewiel hing tegen de motorkap aan. Waar is de petroleumventer van de grote maatschappij 'Petrolifère' gebleven, die met een handkar olieblikken rondbracht en het blad 'De Automaat'? 'Hoe het verder met Pijpje Drop vergaat, leest u in de volgende Automaat'.
Ook kwam er slachtvee door de straten, bijv. een reusachtig varken met een touw aan zijn rechterachterpoot gebonden. Die werd aan het grote mes geregen. En dan, op een avond, muziek. Jan was lid geworden van de accordeonvereniging Crescendo en onze buurt hield wel van accordeonmuziek. We schreven in het eerste nummer over de staking op 'de Schelde'. De hele stad ging pal achter de arbeiders staan. Al kwam er op het bedrijf veel meer inspraak en medezeggenschap, al verminderde het standsverschil, de mensen leven nu veel meer langs elkaar heen. Wezenlijk kontakt is er niet meer. Destijds werden op straat alle gedachten uitgewisseld. Het nieuws ging van mond tot mond. Zo wisten mensen, die niet lezen konden, ook alles. De buurtagent werd nog gevreesd. Ach ja, Dr. Wolters, die de hoogste fiets van Vlissingen bezat. Groot, zacht, beminnelijk mens. Kom tegenwoordig eens om zo'n huisarts, die het hele gezin van haver tot gort kent. Geen wonder dat er nooit zoveel mensen op de begraafplaats samenstroomden als bij zijn laatste tocht.
Wie weet hoeveel woorden Van Dale uit straten als de onze heeft opgepikt. De taalvruchtbaarheid was zeer groot. Een echte straatjongen is nooit op zijn mondje gevallen. Houdt toch op met woorden als kommunikatie, hechte sociale eenheid enz. nu de straat dood is. Geen natuurleven? Nergens waren zoveel duivenmelkers, honden en katten en nergens zag je zoveel rode geraniums als in onze dakgoten en op onze kozijnen. Toch moeten we eerlijk blijven. Veel mensen uit de straat wenden snel in een tuindorp.

**Het grote ideaal: tuindorp Heyplaat**

Er wordt beweerd dat het tuindorp-idee het eerst werd gepubliceerd door Ebenezer Howard in zijn boek Garden-cities of to-morrow 1898. Een kruising tussen stad en platteland net zoals een bestman een kruising is tussen een stuurman en een matroos. Maar hoe ideaal voor iemand, die gewoond heeft in een grauwe fabrieksstad! Een huisje omzoomd door tuintjes vol bloemen, door bomen, parkjes en bereikbaar door leuke poortjes. Bakstenen huisjes met Victoriaanse ruitjes, vlakbij de hoge muren van een lawaaierige scheepswerf. Er werd immers nog volop geklonken. Hier kon je het goed zien, dit waren de huisjes waar licht en lucht binnentraden. Een geneeskundig schoolonderzoek toonde zelfs aan dat jongens en meisjes van de Heyplaat zwaarder wogen en langer waren dan kinderen, die in de Rotterdamse binnenstad woonden. Voor groenteteelt bleken de tuinen echter te klein. Maar de dichtheid van de bebouwing – 44 woningen per hectare – stak gunstig af bij alle andere tuindorpen, ook die in Engeland. De arbeiders uit de grote steden waren gewend geraakt aan een grote zolder en wilden die in dit tuindorp ook hebben. Ook een kast op het balkon werd op prijs gesteld. Als we terugdenken aan onze straat dan viel het op dat de huisjes op de Heyplaat keurig waren gestucadoord en behangen. Het toilet was voorzien van een watercloset. Er ontstond ook de voorkamer d.w.z. de 'mooie kamer', waarin niet werd geleefd. Er hoefde in de woonkamer niet meer gekookt en gewassen te worden, want het huisje bevatte een keuken! 'De arbeiders konden tevreden zijn. Dat blijkt vooral uit het feit dat de heer en mevrouw P. J. Barten-de Ruijter, al vanaf hun trouwen zestig jaar samenwonen op Sirraltstraat nr. 25.

# De mens centraal

*Wereldkampioen Cees van Capellen:*

# *Ik zou die vogels in mijn dood willen meenemen*

Cees weet best dat hij geen kanaries in zijn doodkist mag meenemen. Trouwens, niemand kent het uur en de plaats van zijn dood. Toen dr. Koster – de chirurg – in 1937 Cees zijn neus aan het dichtnaaien was en Cees nog gauw vroeg: 'Ga ik dood aan dit karwei?' zei de onverschillige, fijne arts: 'We hebben het leven niet in een doosje zitten'.

Cees wist dat er een stuk van zijn neus op zijn lip had gelegen en toen hij de naald door zijn neus zag gaan, viel hij flauw. Hij mag dan op een oermens hebben geleken, de natuur was barmhartig voor hem, steeds raakte hij bewusteloos, zodat hij later op de vraag: Heb jij niet verschrikkelijk geleden, kon antwoorden: eigenlijk niet. 'Mijn maats dachten eerst dat ik blind was, maar mijn ogen stonden vol met bloed. Mijn vrouw herkende mij alleen aan mijn tanden. Van mijn hoofd tot mijn tenen was ik akelig blauw'.

Cees, weet je nou wel wat er niet bij je gebroken was? 'Nou, ik heb in een vakje van mijn portemonnaie wel een medische opsomming'. Het papier is aan vergaan toe. Wij ontcijferen nog wel: hersenschudding, gebroken linkerschouderblad, gebroken rechterdijbeenhals en dwarse uitsteeksels van zijn 2e, 3e en 4e lumbaalwervel links. De rest kunnen wij niet lezen, Cees. 'Nou, ze hebben het over het beentje waar je heup aan hangt. Als ik denk aan mijn beide enkels, toen ik wakker werd zag ik mijn hielen op de plaats, waar mijn tenen dienen te zitten. Ik was bijna naakt. Ze hebben mij een paar dagen laten liggen, omdat ze dachten, die gaat toch de pijp uit'. Zijn vrouw, die een kopje koffie voor ons wil gaan zetten, valt Cees in de rede: 'Ik zat met mijn drie kinderen – Leen was zeven, Theo vijf en Ali drie jaar – op zijn dood te wachten. Ze kwamen aan de deur en zeiden: 'Je mot effe op de werf komme'. De oude verbandmeester Roos troostte me: 'Het loopt wel los, hoor'! Ze hadden hem op een luchtbed gelegd, bijna tegen het dak van de ziekenauto aan'. Cees kijkt zijn vrouw even aandachtig aan. 'Ze kwam in het ziekenhuis, spierwit, met zo'n zwart hoedje op en een zwarte mantel aan. Ik heb tegen haar gezegd: 'Meid, doe dat begrafenishoedje nou maar af, want ik ga niet dood'.

We bladeren vaak in allerlei personeelsorganen en komen dan de bekende plaatjes van het Veiligheidsinstituut tegen. Net als voor de propaganda voor verkeersveiligheid: we worden daar allemaal immuun voor. Tenslotte leest niemand het meer. Heel erg jammer. Maar als je met Cees praat, denk je: Waarom worden ongelukken op een scheepswerf, het hoe en waarom niet op realistische wijze beschreven? De naamloze ellende die er voor het slachtoffer uit voortkomt? Cees zegt terecht, om nu nog een schuldige te noemen, gaat me te ver. 'Ik was, wat ze noemen koker en zat op mijn knieën op het dek van de kleine tanker Oljeda, toen er een 600 kilo zware tankladder uit de kraan viel. Het is niet best als je onder zo'n gevaarte terechtkomt. In het ziekenhuis heb ik direkt om een piraatje gevraagd. De hoofdzuster vond me een ontaard mens, ik was toendertijd schijnbaar nogal ruw in de mond. Maar ik wist zeker dat ik niet dood zou gaan'. Triomfantelijk zegt hij: 'Ik ben nu 72 jaar en heb pas een nieuwe, stalen heup gekregen'. Zijn vrouw, een lief wijfie, pittig, grijs en een beetje tanig, laat trots foto's van haar kleinkinderen zien. Als ze hoort dat we elke steen van haar geboorteplaats Vlissingen kennen, is het ijs al gauw gebroken. Als Willie Dingemanse is ze in de Gravestraat geboren en later naar Souburg gegaan. In Vlissingen noemden ze haar Mientje. Ze haalt dozen vol familiefoto's tevoorschijn. Wij zien ware prinsessen in Walcherse klederdracht. Als we haar met nichtjes in 1945 op het Vlissingse strand zien liggen, zeggen we: 'Wat een alleraardigst kiek. U was vroeger een gezellige dikkerd!'

**Vogeltjes kijken**

Hoe is het voor u met een man getrouwd te zijn, waarvan zijn vogels zo'n beetje over de hele wereld bekend zijn? 'We hadden eerder kana-

*De vijf wereldkampioenen*

rievogels dan meubels. Ik was 's woensdags met hem getrouwd en de zaterdag erna kwamie al met zijn kanarievogels aanzetten'. Cees: 'Met een koppel, een man en een pop'. 'Nou ja, ik ga er nog eens mijn doodkist mee in. Ik kan niet zonder die vogels. Op 9 juni zijn we 50 jaar getrouwd. En de kinderen hebben ons een reis naar Beieren aangeboden. Maar ik kan hier immers niet weg. Mijn nesten zijn dan vol met vogeltjes. Er zitten nu twintig poppen en twaalf mannen op zolder. Ik heb ook nog een hok met postduiven achter ons huis. Mijn rechterhand is Gerrit Hiele. Die staat altijd voor mij klaar. Die verzorgt als het moet al mijn vogels. Of dit een oud huis is? Ja, dit rijtje houten huizen noemden ze het hertenkamp. Ze zijn in de Eerste Wereldoorlog als noodwoningen gebouwd voor een maand of zes. Maar je ziet, ze staan er nog. Ik spuug op flats. Daarin mag je geen dieren houden. En in dit huisje kan ik fijn mijn hobby uitleven. Of de vogeltjes me al lang te pakken hebben? Als jongen spijbelde ik al. Dan zwierf ik op de Binnenrotte over de vogeltjesmarkt. Als jonge vent verliet ik 's avonds het huis om elf uur en keerde 's morgens om vier uur of half vijf terug uit het Rhoonse bos. Daar lag ik dan de hele nacht op mijn rug naar de nachtegaal te luisteren. Of dat overdag ook niet kan? Man, daar zit toch een enorm verschil in. In diepe rust, in een boom, zingt hij veel mooier. Begin nou maar eens met naar een merel te luisteren als hij regen verwacht en de wormen nog diep in de grond zitten. Als het dan donker wordt . . . Als ze tegen elkaar zingen: 'Vannacht gaat het regenen, jongens'. Zodra onze kinderen wat groter werden, trokken we met ons kroost de polders in om vogeltjes te bekijken. Dan kregen ze zelfs een snee krentebrood. Je kon van hier door de grienden naar Pernis lopen. Als ik dan in het gras zat te luisteren, voelde ik me een volkomen gelukkig mens. Na dat ongeluk heb ik ook nog 14 jaar op die speeltuin gezeten. Ik zag direkt hoe een kind in elkaar zit, ik bedoel zijn karakter en zijn gevoel. Dat zag ik aan de wijze waarop het met de dieren omging'.

**Tweemaal wereldkampioen**

Ze hebben ons verteld dat u met uw kanaries tweemaal wereldkampioen bent geworden. Maar dat u internationaal niet meer meedoet. 'Met mijn stamharzers haalde ik de wereldtitel in 1972 in de Rivièrahal in Rotterdam. In 1964 werden we wereldkampioen in Lissabon. Maar twee van mijn vogels kwamen dood terug. Nou, dan hoeft het voor mij niet meer. Het buitenland had voor me afgedaan'.

Als wij hem vragen op welke wijze je vier kanaries bijna volmaakt kunt laten zingen, gaat er een groot mystiek vuur in Cees branden. Precies twintig minuten lang praat hij over de tonen die ze kunnen voortbrengen. Hij noemt het toeren. Het gaat er om vier kanaries tegelijk zo zuiver te laten zingen, dat de keurmeesters ervan huiveren. 'Kijk, iedereen kan wel kanarievogels kweken. Maar probeer er maar eens vier zover te krijgen als ik. Je moet de zangprestaties steeds maar weer opvoeren. Vijftig jaar geleden was het al iets bijzonders als ze zeventig punten bij elkaar zongen. Dan zat je daarmee al in de topprijzen. Als je nu aan de top wilt komen, moeten je stamharzers 85 tot 90 punten veroveren'. We houden op met schrijven als hij een uiteenzetting geeft over de hoofdtoeren: waterrol, holrol en knor. De middeltoeren zijn holklingels, fluiten en kloeken. We begrijpen wel dat de diepste klanken zuiver gebracht moeten worden. Hij praat ook nog over klingels en klingelrollen. Alleen over het kweken van deze kanaries, hun speciale voedsel, zouden we al een blad kunnen volschrijven. 'Cees, de mensen weten nu dat je al veertig jaar vogels kweekt, die 80 tot 90 punten bij elkaar zingen'. Hij neemt ons mee naar de vliering. Er is net 100 kg zaad aangekomen. Als hij, nog enigszins kreupel, de steile houten trap opklautert, roept hij: 'Ik voel me schatrijk met die nieuwe heup'. Later gaan wij eerbiedig in de aparte kanariekamer staan. De zangkamer. 'Als ik ze opgekooid heb, ga ik op mijn gemak bij de vogeltjes zitten. Ik praat altijd met ze. Als je ze hoort zingen zou je zeggen dat er een orgel in deze kamer staat'. Als de kanaries hun zuivere zang aanheffen, is Cees in de hemel. Wij kijken naar zijn handen als hij daarin twee duiven van vijftien dagen oud koestert. Want deze oud-koker/hakker heeft het in zijn vingertoppen zitten. Maar ook in de diepte van zijn hart. Cees en Willie wonen in de Rondolaan 147, tuindorp Heyplaat, telefoon 010-299431. Twee erg fijne mensen, die op 9 juni vijftig jaar getrouwd zijn. Vergeet ze niet!

# Voor NDSM-ers zit er niet alleen haring maar ook brood in de Noordzee

Op de Noordzee is er van alles aan de hand. Tienduizenden mensen zijn daar bezig met het winnen van olie en gas. Dat winnen van olie en gas uit de zeebodem noemt men over de gehele wereld 'offshore', een naam die nu ook in Nederland is ingeburgerd.

Daar is allerlei apparatuur mee gemoeid. Er verrijzen bij wijze van spreken hele steden uit zee door een pijpleidingennet met elkaar en met de wal verbonden en er zijn hele vloten van vaartuigen aan het werk. Dat zijn niet alleen grote drijvende booreilanden maar ook kraanschepen, pontons, bevoorradingsschepen, boorschepen, pijpenleggers, pijpenbegravers, kortom vaartuigen van allerlei soort en uiterlijk. Boven dit alles vliegen helikopters af en aan om bemanningen af te lossen en materialen aan en af te voeren. Het is één en al bedrijvigheid.

Op de Noordzee is er dan ook voor scheepsreparateurs werk aan de winkel. Alles wat vaart, moet regelmatig worden onderhouden en vaak ook gerepareerd worden. Als NDSM proberen wij daar een graantje van mee te pikken. Er zit voor NDSM-ers niet alleen haring maar ook brood in de Noordzee.

Vooral in de ombouw, de verbouw en de reparatie blijft er werk te doen. Door het stijgende aantal werven dat, soms door ekonomische omstandigheden, zich geroepen ziet zich ook in de 'offshore' te gaan bewegen, wordt de konkurrentie echter groter. Wij zullen ons dus nog meer moeten inspannen om als NDSM ons zelf op de markt te handhaven en om er eventueel wat meer uit te halen. Het is wel een markt waarop de NDSM al ruim 10 jaar bezig is, wij hebben een goede naam en bindingen met een groot aantal klanten'.

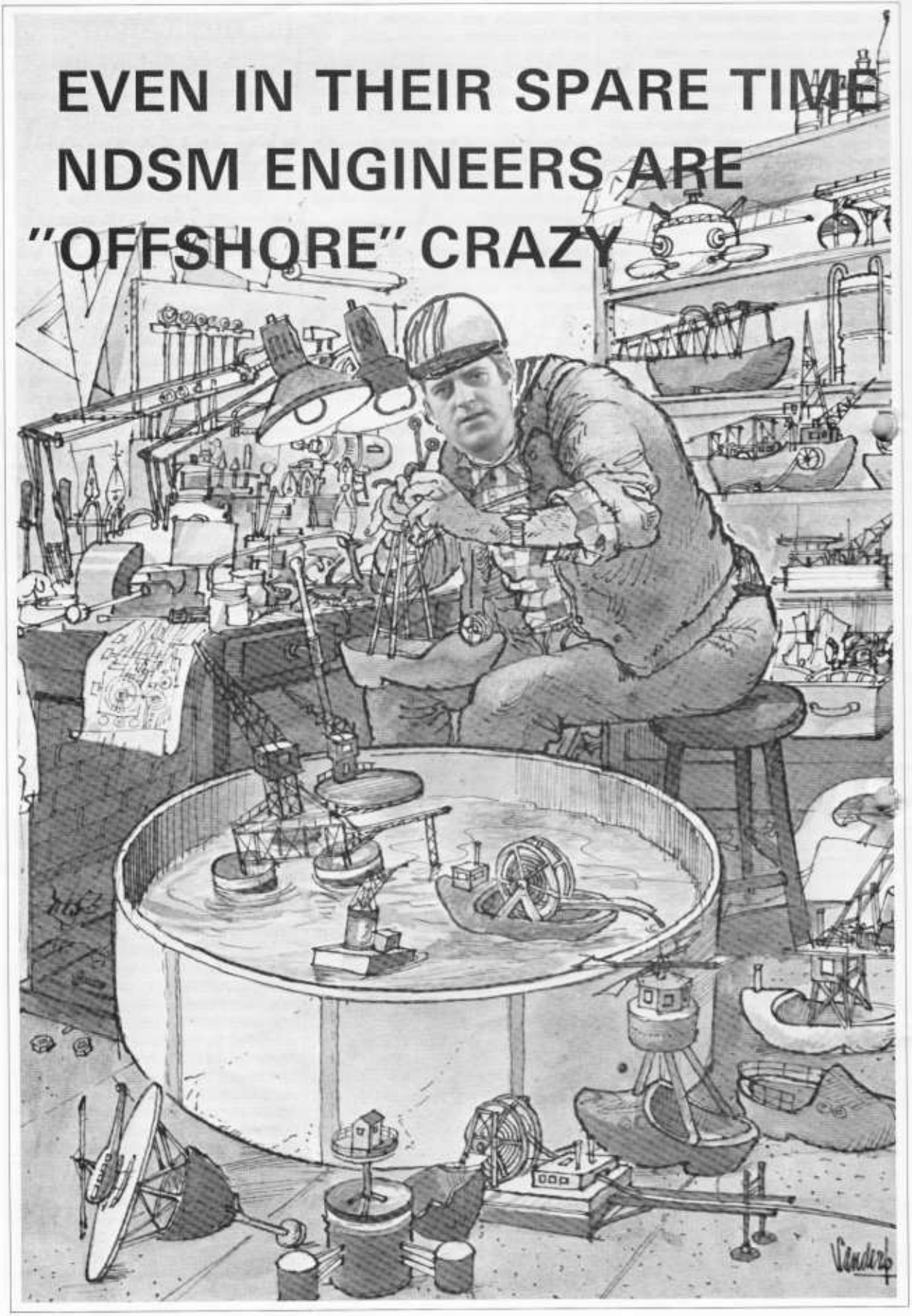
Het bovenstaande werd regelrecht opgetekend uit de mond van de heer J. A. de Bruin, met wie speciaal voor RSV In-Druk een vraaggesprek werd gehouden in zijn kantoor op de Reparatie-afdeling van de NDSM. Een kantoor, waar in de loop van het gesprek zou blijken dat dit één van de knooppunten is van de werf in Amsterdam-Noord.

Telefonische gesprekken met rederijen en leveranciers uit verscheidene landen over de gehele wereld werden gehouden en allerlei mensen kwamen binnen met vragen, opmerkingen, rekeningen, tekeningen, begrotingen en prijzen.

Een 'bijenkorf' waarin de heer De Bruin zich rustig bewoog, alle zaken afhandelde, voor bijna iedereen nog een kwinkslag had en ook kans zag om zinnige zaken aan te dragen voor dit artikel.

De heer De Bruin is 39 jaar, getrouwd en heeft twee kinderen (jongens). Van geboorte is hij een Zaankanter. Hij volgde de H.T.S.-Scheepsbouw in Haarlem, werkte onder andere bij een aantal kleine werven, 7 jaar bij Wilton-Fijenoord en is sinds 1 april 1968 in dienst van de NDSM. Hij is hoofd van de Acquisitie en Begrotingen en moet als zodanig grote projekten aktiveren. Als zodanig is hij ook veel op pad om werk aan te trekken; dit jaar bracht hij dan ook al bezoeken aan Schotland, Engeland, Duitsland, Verenigde Staten en Venezuela. Sinds oktober 1975 is hij lid van de ondernemingsraad voor de Vereniging van Hoger Personeel. Hij vindt wel dat hij in de ondernemingsraad een inbreng kan hebben, maar stelt dat er in het bestuderen van alle 'stukken' een enorm brok vrije tijd gaat zitten.

'Het ondernemingsraad-werk is interessant om te doen, en heeft veel te maken met de zorgelijke situatie van de dag van vandaag en daar


EVEN IN THEIR SPARE TIME
NDSM ENGINEERS ARE
"OFFSHORE" CRAZY

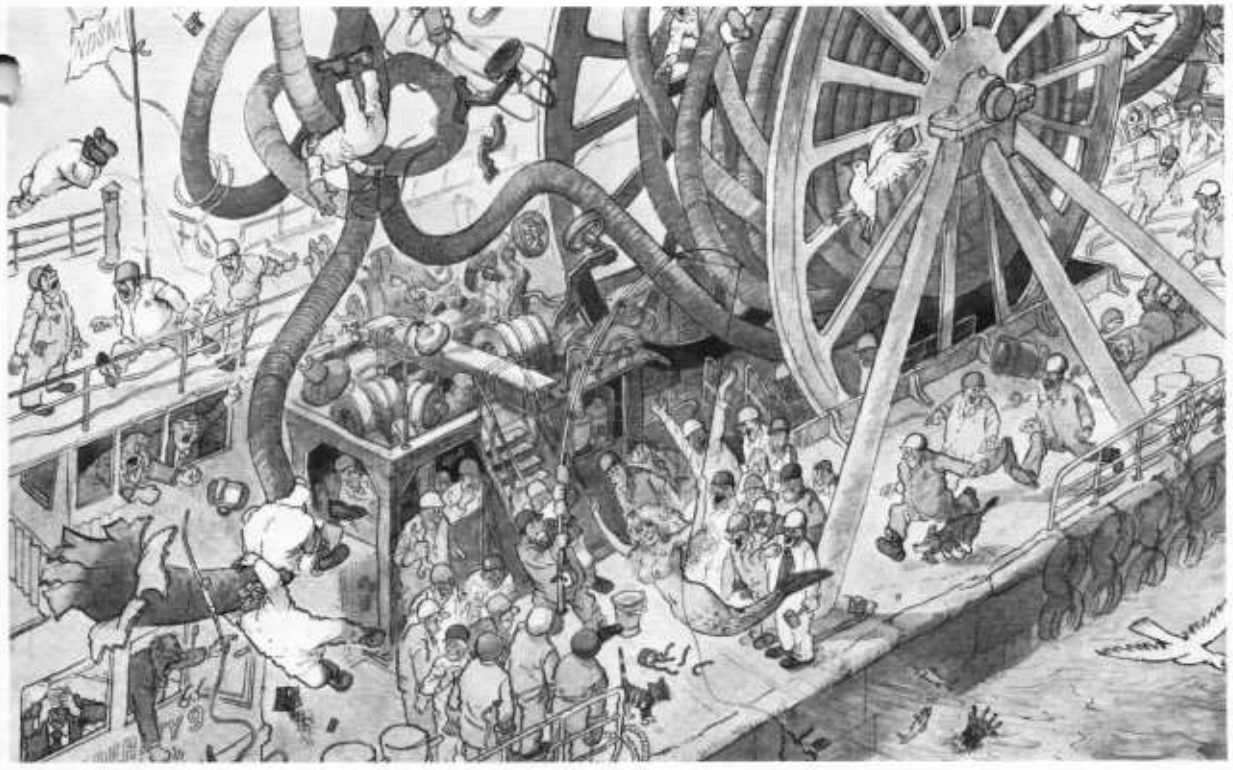
*De heer J. A. de Bruin, hoofd Acquisitie en Begrotingen NDSM, tijdens zijn drukke werkzaamheden.*

moeten wij ons gezamenlijk zien uit te werken', is zijn mening.
Verder zegt de heer De Bruin:
'Naast de gebruikelijke aktiviteiten van RSV-Reparatie Acquisitie, nemen wij ook deel in de Amsterdamse Offshore Club. Daar proberen wij de belangen van RSV en van de deelnemers in de club te behartigen, onder andere door een inzending aan de tentoonstelling in Houston, de O.T.C., een jaarlijkse offshore manifestatie van grote betekenis. Amsterdam staat daar als 'Amsterdam Offshore Port'. Geen grote stand, maar wij laten wel even zien dat Amsterdam een groot aantal mogelijkheden heeft. De deelnemers zijn naast de NDSM, Stork Werkspoor Diesel, KNSM, het Nederlands Bevrachtings Kantoor (de agent van de offshore contractors Santa Fé, waar wij veel zaken mee doen), Mammoet Transport, Braspenning N.V., [illegible]DM, IHC-Verschure, Wits Schilders Amsterdam (die werken al 65 jaar voor ons), Damco-Van Swieten, Konings & Zn., Jongsma & Zn., Fa. Langeberg en Schildersbedrijf Wilkens.
Het Amsterdamse Gemeentelijk Havenbedrijf geeft aan het geheel leiding en een officiële kleur, terwijl de Vereniging 'De Amsterdamse Haven' als koördinator, organisator en uitvoerend lichaam fungeert.
Het kan een fijne ontwikkeling worden en wij gaan daar dan in elk geval zo'n jaar of 3 mee door.
Wij moeten op alle belangrijke tentoonstellingen op offshore-gebied het amsterdamse gezicht laten zien.
Het initiatief hiertoe is geboren uit het bedrijfsleven, en (nu oud-) wethouder H. Lammers heeft de zaak aan het rollen gebracht en leven ingeblazen'.
Hij vervolgt: 'Wij hebben in de afgelopen tijd een paar spektakulaire karweien gehad, zoals de ombouw van de tanker 'Armagnac' tot het kraanschip 'Odin' voor Heerema. En nu hebben wij een ombouw karwei onder handen aan een boorschip, de 'Saipem Due'. Dat is een verhaal op zichzelf en ook interessant voor dit blad.
Maar wij moeten natuurlijk verder. De ontwikkelingen op de Noordzee gaan jammer genoeg niet zo snel als eerst werd verwacht. Dat is een kwestie van de wereldekonomie.
Er is nu, door de belastingeisen van de regeringen die het op het Continentale plat van de Noordzee te zeggen hebben min of meer een rem op de investeringen.
Daartegenover staat wel dat de produktiekosten van de olie aanmerkelijk lager zijn dan bij aanvoer van elders. Op den duur zal de situatie zich dus weer anders laten aanzien.
De pijpleiding dwars door Alaska is daar ook een voorbeeld van, een zeer dure zaak en door de olie-krisis versneld tot stand gekomen. Toch zit er toekomst in de Noordzee en in Amsterdam liggen wij bijzonder gunstig. Wij zijn een direkt achterland van Den Helder, dat mogelijk als offshore-basis in opkomst is.
Stavanger en Aberdeen hebben natuurlijk nu wel meer aktiviteiten, maar in Den Helder zit muziek; daar wordt goed gewerkt. Bovendien hebben wij Schiphol ook maar op circa 15 kilometer afstand van de werf. Dat is ook een voordeel.

**De klanten**

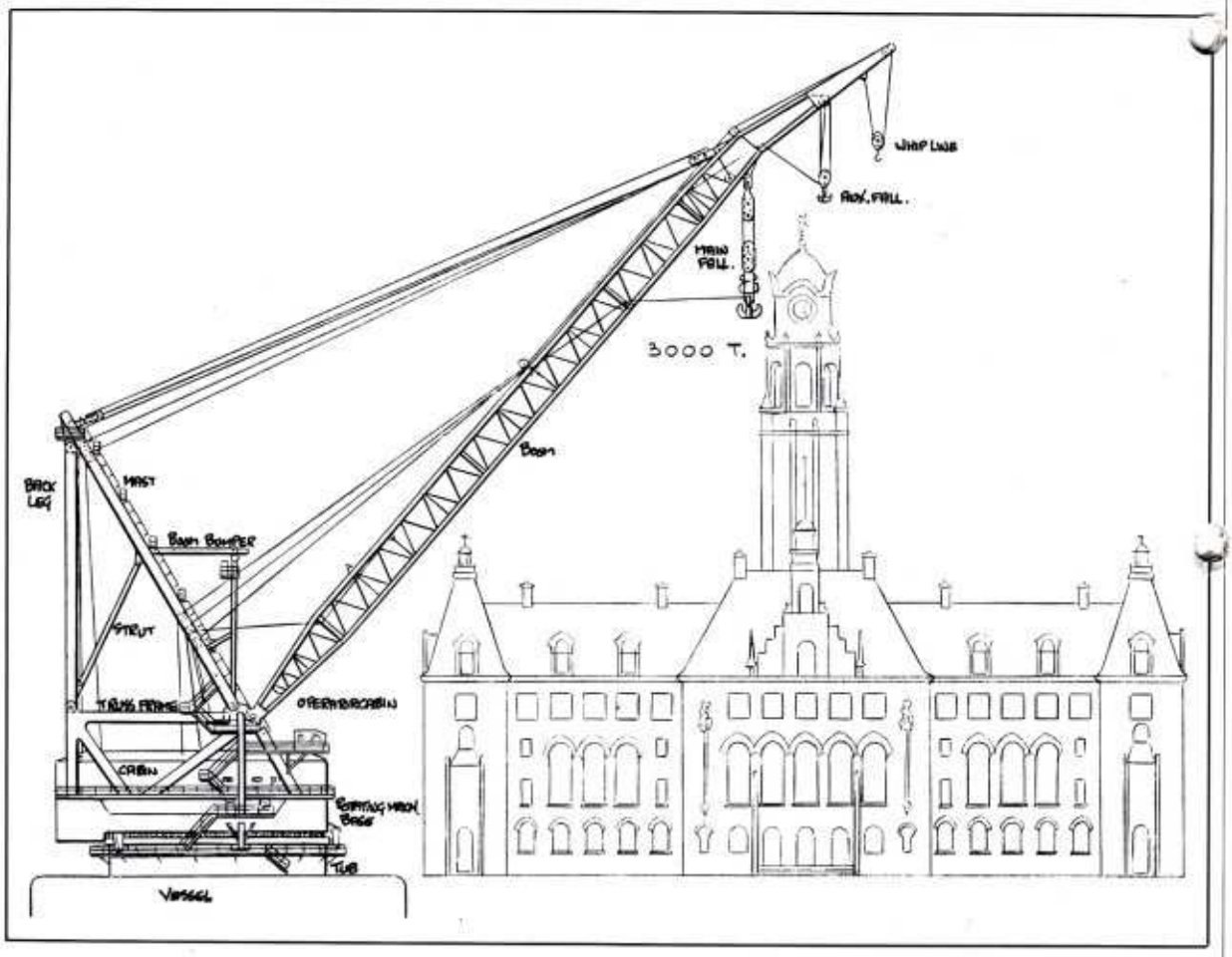
Naar mijn mening moet men 'offshore'-klanten wel anders benaderen en behandelen dan de gewone scheepsreparatie-klanten. Zij hebben een aparte stijl, die ons als Amsterdammers wel goed ligt. Je moet niet vergeten dat de bakermat van de oliewinning in zuidelijk en westelijk Amerika (Texas-Californië) ligt, dus min of meer in het wilde westen. Dat is dan ook het slag mensen dat men in de offshore-wereld tegenkomt. Door de organisatie van RSV zijn wij sterker geworden dan vroeger. Er is veel kollegialiteit, uitwisseling van gegevens en know-how en er zijn veel kontakten tussen de verkoopmensen van de verschillende divisies. Om de bestaande kontakten met offshore-klanten te verstevigen en nieuwe aan te knopen, is zo'n tentoonstelling in Houston, waar wij als RSV óók aan deelnemen, dé gelegenheid.

De nieuwe folder die wij hebben?
Die moet als praatpapier dienen, een binnenkomer bij de klanten en zij kunnen er nog eens om lachen ook. Verleden jaar hadden wij voor de Amerikanen ook zo iets, die vinden dat prachtig. Zij spreken dan nog eens over de RSV en over de NDSM en dat is de bedoeling.
Een aantal offshore-opdrachtgevers hebben wij min of meer tot vaste klant; dat is vandaag de dag ook een voordeel. Wij hebben ook de geografische ligging mee. De afstand naar de olievelden is lekker kort, maar wij hebben wel te maken met de sluizen in IJmuiden. Grote booreilanden kunnen daar niet door, die kunnen overigens bij andere RSV-bedrijven zeer goed terecht.
Ik geloof beslist dat er de komende 20 à 25 jaar nog wel wat op offshore-gebied te beleven zal zijn. Maar wij zullen er bovenop moeten zitten en . . . moeten klaar staan als het gevraagd wordt en dan de diensten moeten verlenen, die verlangd worden'.



# Sterk staal(tje) bij de RDM:

# Het bouwen van de grootste offshore-kraan ter wereld




Het is een echte RSV-aangelegenheid: de vroegere 52.600 tons tanker 'Armagnac' – bij Wilton-Fijenoord – werd bij de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij in opdracht van Heerema tot kraanschip 'Odin' omgebouwd en daarop wordt nu een door de Rotterdamsche Droogdok Mij. vervaardigde American-Hoist-kraan van 3.000 ton hefvermogen geïnstalleerd. Het is zeker niet toevallig dat dit laatste bij de RDM gebeurt; het is een van haar specialiteiten geworden. 't Begon in 1965 toen er een kraaninstallatie met een hefvermogen van 500 ton – voor die dagen groot – op de derrick barge 'Atlas' werd geplaatst. Er volgde een ontwikkeling van het alle onderdelen geleverd krijgen (op de fundaties na) en deze in elkaar zetten, tot het zoveel mogelijk zelf maken. Uiteraard gebeurde dit na overleg met de leveranciers van kranen, die vertrouwen stelden in de kwaliteit van de door de RDM geleverde onderdelen. De lieren, motoren, elektrische panelen, blokken, schijven e.d. worden nog steeds aangevoerd. Ook de giek (of boom) wordt deels geleverd in losse stukken, welke samengesteld worden d.m.v. lassen of met pennen. Op de 'Odin' komt een giek van 110 meter lengte. Alle overige hoofdkonstruktiedelen worden door de RDM en Rotterdam Nuclear, die over zware kranen, freesmachines en kotterbanken de beschikking hebben,

vervaardigd.
Een niet te onderschatten voordeel is dat de Rotterdamse haven over een enorme bokkenkapaciteit beschikt. Dat kunnen maar weinig havens in de wereld aanbieden.
Vooral is belangrijk dat deze RSV-bedrijven beschikken over vakbekwame mensen. Bedrijfsleiding, tekenkamers, werkvoorbereiding, lassers, ijzerwerkers, bankwerkers, de mechanische bewerking etc. zijn volledig ingespeeld. Van het toezichthoudend personeel wordt bij de uitvoering extra zorg gevraagd. De werkzaamheden worden n.l. verspreid over het werfterrein uitgevoerd en moeten in elkaar passen. Omdat de toleranties (de geringe mate van afwijkingen, die zijn toegestaan) uiterst klein zijn, is niet alleen nauwkeurige arbeid van belang, maar ook het ter beschikking hebben van een goede kwaliteitsdienst, die door voortdurende kontrole vroegtijdige afwijkingen kan signaleren. De RDM heeft gelukkig al heel vroeg het nut van een dergelijke dienst ingezien en heeft ook daarmee veel ervaring, waardoor kwaliteitsprodukten worden afgeleverd.

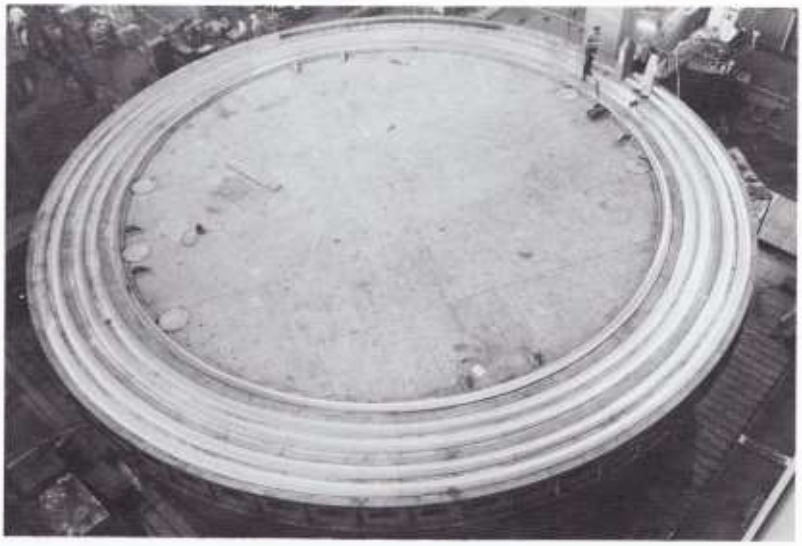


**foto 2:**
*De fundatie (tub) voor een offshore-kraan met een hefvermogen van 2.000 ton. Hierop ziet u duidelijk de vier rails en daarbinnen de tandkrans (bull-gear).*

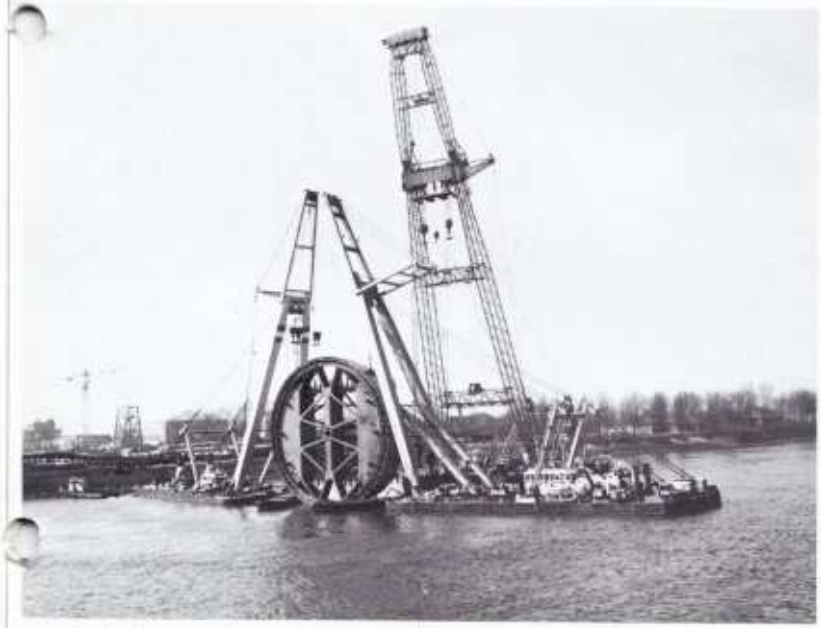
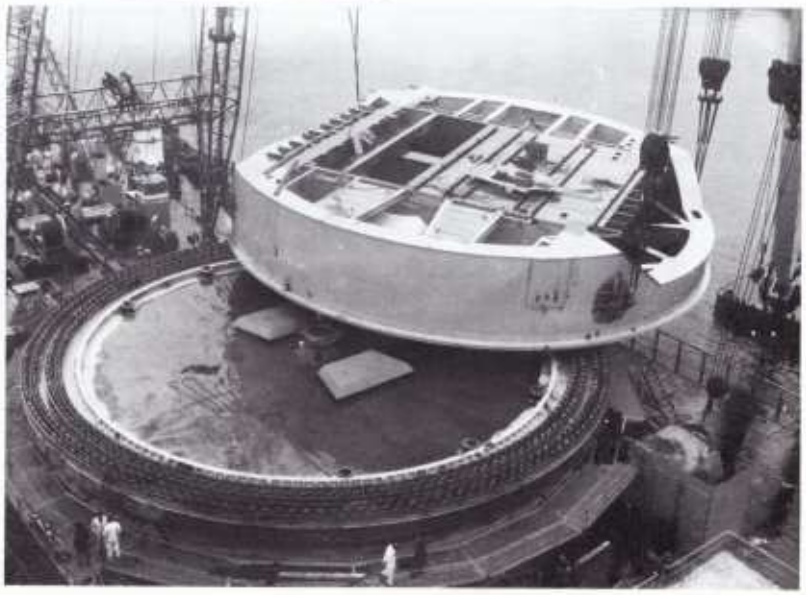


**foto 3:**
*Het kantelen van de machinery-base van de offshore-kraan met 3.000 ton hefvermogen met de bokken Taklift 2, Taklift 3 en Ir. Snip.*

**foto 4:**
*Het plaatsen van de roterende machinery-base (570 ton zwaar) op de fundatie van de 'Odin'. U ziet op de 4 rails de wielen en binnen de rails de tandkrans. In het midden de 'kingpin'.*

**Reusachtige pannekoeken**
Bij de bouw van de offshore-kraan wordt eerst de 455 ton zware fundatie (ook tub genoemd) – die de vorm heeft van een grote pannekoek, schotel of schijf –, het vaste, stilstaande gedeelte, op het schip geplaatst. Daarop komt de machinery-base (570 ton zwaar). Ook deze heeft dezelfde pannekoek-vorm. Beide hebben aan de randen 4 cirkelvormige railbanen, die tegenover elkaar liggen en waartussen ± 450 wielen rijden. In het midden wordt de bovenste 'pannekoek' aan de onderste draaibaar bevestigd d.m.v. een zwaar lager ('kingpin'). Bovendien zijn machinery-base en fundatie (tub) – waarbij de bovenste dus verdraaibaar is t.o.v. de onderste – onafscheidelijk met elkaar verbonden, doordat bij de onderste (tub) onder de rand nog een contrarail (een hook-roller-rail) loopt, waarmee de bovenste (machinery-base) met een vijftal haken (met elk twee wielen) verbonden is.



We praten bij een 3.000 tons kraan over 'pannekoeken' met een doorsnede van niet minder dan 26½ meter. Begrijpelijk is dat de last over de wielen zo gelijkmatig mogelijk verdeeld dient te worden en dat niet door oneffenheden en onnauwkeurigheden een wiel t.o.v. de andere overbelast wordt. Op genoemde 26½ meter doorsnede is dan ook slechts een tolerantie van het vlak van minder dan een mm. Met behulp van een theodoliet (welke veel gebruikt wordt in de bouw en ook bij dit werk de nauwkeurigste metingen geeft) wordt het vlak uitgezicht.

Nauwgezetheid is een eerste vereiste. Iemand zei tegen ons: 'Als de maatvoering niet goed is, blijft het voor eeuwig een rotkraan'. De eerste tubs (fundaties) werden in vier delen gemaakt. De volgende in twee. De tubs en machinery-base van de laatste drie grote kranen met een hefvermogen van 2.000 ton zijn in hun geheel machinaal bewerkt door Rotterdam Nuclear op hun grote carousselbank. De onderdelen voor de 'Odin' zijn echter buiten machinaal bewerkt met speciaal daarvoor ontwikkelde, unieke, verplaatsbare freesmachines. Dit gebeurde in een tent, die al gauw de naam 'circustent' kreeg. Op de fundatie, binnen de vier cirkelvormige rails, is een tandkrans (bull-gear), waarover de machinery-base zich ronddraait.

**Lassers als beeldhouwers**

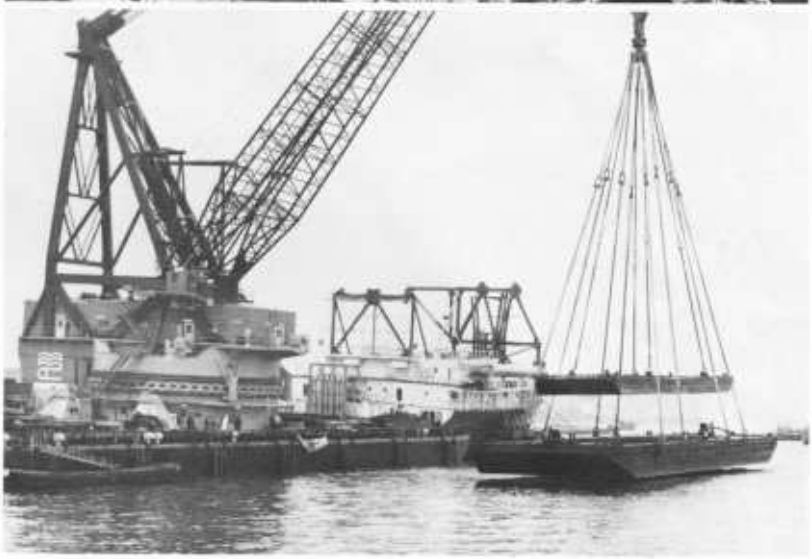
Het vastlassen hiervan op de fundatie dient eveneens zorgvuldig te gebeuren, zonder dat

**foto 5:**
*Het plaatsen van de giek van een kraan met 2.000 ton hefvermogen.*

**foto 6:**
*Het aanbrengen van een machinehuis op de vloer over machinery-base en ballastkist, waarop trommellieren, elektro-motoren etc. zijn geplaatst.*

**foto 7:**
*Het testen van een offshore-kraan in de Waalhaven is altijd een spannend moment. Twee met water gevulde pontons zorgen voor voldoende gewicht.*

door het lassen vervormingen optreden. Na voorverwarming gaan dan 16 lassers, gelijkelijk verdeeld over de tandkrans, tegelijk aan 't werk, waardoor overal dezelfde materiaalspanningen optreden en de cirkelvorm geen veranderingen ondergaat.
Bekend over de hoogwaardige lassers, die aan dit gehele projekt werken, deed iemand van de bedrijfsleiding enthousiast zeggen: 'Onze lassers zijn ware beeldhouwers, zulke mooie lassen maken ze'. Het contragewicht van de Odinkraan, een ballastkist vol met schroot, waarvan het gewicht geijkt is, weegt niet minder dan 2150 ton. Deze is verbonden aan de roterende machinery-base. Als de kraan buiten werking is, rust het op twee zeevaste ondersteuningen met keggen. Is ze aan 't werk, dan zijn de twee keggen weggehaald en kan de kraan – los van de ondersteuningen – haar werk doen.
Op de vloer over de machinery-base en ballastkist worden trommellieren, elektromotoren enz. geplaatst. Op de 'Odin' komen 4 hijslieren met in totaal 10 trommels; een trommel ter bediening van de kleine hulphijs (wip) in het topje van de giek met enkele haak op dubbele haspel – hefvermogen 75 ton; daarnaast een trommel voor de grote hulphijs (auxiliary) met een hefvermogen van 480 ton en daarachter tweemaal twee trommels om het hefvermogen van 3.000 ton te leveren. Vervolgens de vier trommels om de giek zelf op en neer te bewegen. De hoofdhijstakel is niet zomaar een katrolletje, maar bestaat uit 64 schijven en 64 parten. Al deze machines worden beschermd door het machinehuis en daaroverheen wordt op de machinery-base het steunframe (of trussframe) geplaatst, dat alleen al 275 ton weegt. Op het steunframe wordt het A-frame (het heeft van opzij gezien de vorm van de hoofdletter A) gemonteerd. Het achterste, vertikaal oplopende deel wordt backleg genoemd, het voorste, schuin oplopende deel heet mast. Hieraan is de boombumper aangebracht, wat tevens de eindstop vormt voor de giek (of boom). Deze onderdelen moeten bij de opbouw direkt in elkaar passen, wat weer grote eisen stelt aan de maatvoering. Specialisten tuigen de kraan op. Tenslotte wordt de kraan in de Waalhaven getest, altijd weer een spannend moment. Een of twee pontons, met water gevuld, zorgen voor voldoende gewicht. Prettig is te konstateren dat de RDM – en dat is zeer belangrijk om zich te handhaven in de offshore-industrie – goede kwaliteit binnen de gestelde tijd levert.



## Offshore-kraaninstallaties door de RDM afgeleverd

| jaar | hefvermogen | type kraan | gebouwd op |
|---|---|---|---|
| 1965 | 500 ton | American Hoist and Derrick Comp. type R509 | kraanponton 'Atlas' |
| 1966 | 250 ton | ,, type R 40 | pijpenlegger 'Hugh H. W. Gordon' |
| 1967 | 500 ton | ,, type R509 | kraanponton 'Hercules' |
| 1972/73 – | 'Hercules' R509 gedemonteerd en daarna gemonteerd op 'Bar 297' | | |
| 1972/73 – | 'Bar 297' 500 tons Clyde 52-kraan gedemonteerd en verscheept naar Nigg-Bay werf in Schotland | | |
| 1972/73 – | Tevens gantry gebouwd voor deze kraan voor de Nigg-Bay werf | | |
| 1972/73 – | R509 ex 'Hercules'-kraan gemonteerd op 'Bar 297' | | |
| 1973 – | 250 tons Clyde 37-kraan op pijpenlegger 'L.B. Meaders' | | |
| 1972/73 – | 1600 tons Clyde 66-kraan op kraanponton 'Hercules' | | |
| 1975 – | Tweemaal 800 ton Clyde-kranen op 'Hugh H. W. Gordon' en 'L.B. Meaders' | | |
| 1974/75 | 2000 ton | American Hoist and Derrick Comp. type M 2000 | Blue Whale |
| 1975 | 2000 ton | ,, type M/2000 | Ocean Builder |
| 1975/76 | 2000 ton | ,, type M 2000 | Sean Lion |
| 1976 (in aanbouw) | 3000 ton | ,, type M 3000 | Odin |

# Wandelen over een pijpenlegger

Alleen al vanaf de buitenkant is te zien dat de 'Bar 347' – de grootste pijpenlegger ter wereld in zijn soort, die op 14 februari j.l. bij de RDM werd tewatergelaten en daar nu in afbouw is – iets bijzonders is. Als je alleen al de afmetingen – lengte 200 m, breedte 43 m en holte ruim 15 m – op je laat inwerken. De verse, grijze verf en het helikopterdek doen denken aan een oorlogsschip. Hoewel oorlogsschepen in diverse uitvoeringen van groot tot klein op het bouwprogramma van de RDM gestaan hebben, heeft de RDM zich inmiddels ook een vooraanstaande positie verworven in de offshoremarkt.

Pijpenleggers, pijpenbegravers, drijvende en zelfheffende booreilanden, storage barges, jackets, modules, kraanpontons, grote pontons etc. zijn al jarenlang vertrouwde beelden bij de afdelingen nieuwbouw en reparatie.

Terwijl we over de gangway aan boord stapten – 'let eens op de verstevigingen aangebracht op de scheepswand, door de bodemverstijving lopen pijpen waardoor zoet water stroomt, z.g. kielkoeling t.b.v. de machines' – keken we naar de twee kranen aan stuur- en bakboord, elk met een hefvermogen van 120 ton. Beide zijn verbouwd door de RDM, de gantry werd door Rotterdam Nuclear geleverd. 'Elke kraan heeft 4 wielstellen en zo'n wielstel weegt 30 ton'.

Zo gingen we, klauterend over obstakels en railingen, klimmend op ladders en trappen en lopend door gangen in bedrijfsruimten – 't leken wel zalen – achter een onvermoeibare, enthousiaste heer Van der Mee aan. Steeds meer herinnerden we ons de woorden van de heer Korteweg: 'Objekten voor de offshore zouden we niet kunnen produceren of repareren als we niet de beschikking hadden over veel specifieke kennis op dit gebied bij tekenkamers, werkvoorbereiding, bedrijfsleiding, kwaliteitsdienst enz. en vooral over kundige vaklieden. Dat kunnen maar bitter weinig werven zeggen. We hebben met elkaar veel waardevolle kennis in de loop der jaren verzameld bij deze geheel andere techniek'. Met stijgende bewondering keken we naar wat in nog geen jaar tijd was gepresteerd.

Tussen de kraanbanen aan stuur- en bakboord kunnen in pijpenrekken 20.000 ton pijpen meegenomen worden. Daardoor kan ook bij slecht weer, onafhankelijk van bevoorrading, het pijpenleggen doorgaan. Na het ontwijken van enige verfspuiters glipten we naar binnen en kwamen in een blinkende kombuis terecht. 'Als voor een passagiersschip', zei de heer Van der Mee. Het is stellig niet de onbelangrijkste plaats op een dergelijk vaartuig. Want in deze mannenmaatschappij – er is akkommodatie voor 350 personen – is het eten erg belangrijk. Fornuizen, warmtafels, bakkerij, ja wat is er niet aanwezig. In drie cafetaria's met zelfbediening (uit grote koelkasten kunnen bijvoorbeeld straks de frisdranken worden gepakt) zal de inwendige mens goed worden verzorgd. [illegible] reeds ingerichte hutten waren keurig op sl[illegible]

We liepen om enkele van de 12 verhaallieren, die benedendeks op de hoeken van het schip staan opgesteld, heen. Ze maken een geweldig robuuste indruk. De pijpenlegger zal straks met 35 tons ankers – op dek zagen we deze fors uit de kluiten gewassen ankers liggen –, 80 mm dikke ankerdraden en de genoemde centraal bediende lieren in de juiste positie worden gebracht en gehouden.

We liepen langs de dieselgedreven generatoren, de hoogspanningsinstallatie, de koelvriesinstallatie, de air-conditioningsunit, de verdampers om uit zeewater drinkwater te maken, een pompkamer voor koel-, drink- en waswater, ballastpompen en lenspompen, de rioolwaterinstallatie, de verwarmingshulpketel, de motorgeneratorsets om wisselstroom om te zetten in gelijkstroom t.b.v. de winches, de luchtkompressoren voor werk- en regellucht, de vuilverbrander, de mechanische en elektrische werkplaatsen met magazijnen, grote opslagruimtes, schakelbordruimtes en kontrole-kamer. Wat is er verschrikkelijk veel nodig en wat een kwaliteit wordt er gevraagd om zo'n drijvend en nijver werkend 'dorpje' onafgebroken te bedienen. Aan de rekreatieruimten zijn we niet toegekomen, want plotse-

**foto 1:**
*Overzicht achterschipzijde. De truss is nog niet gemonteerd en de opening geeft de plaats aan waar de pijp de pijpenlegger via de truss verlaat.*

**foto 2:**
*BB hoofddek voor o.a. opslag pijpen in pijpenrek. Tevens kraanbaan voor gantry en 120 tons roterende kraan.*

ling stonden we bij het voornaamste deel van een pijpenlegger, het z.g. rampdeck, de overdekte pijpleiding-produktiestraat. Een langgerekte helling waar hydraulisch bediende tensioners (grote 'klemmen') de pijpen vasthouden of laten slippen. In deze schuin afhellende straat staan een aantal volautomatische lasstations. Aan het einde van de straat is een speciaal ontworpen verstelbare konstruktie (truss) om de pijpleiding naar de zeebodem te geleiden. De 'Bar 347' kan pijpleidingen met zeer grote diameter, ook onder zeer ongunstige omstandigheden leggen. Hoe komen de (reeds met beton beklede) pijpen in deze straat?, was onze vraag. Dat kostte ons een klauterpartij naar boven. Langs de gangboorden staan rollers. Hierop leggen de kranen de pijpen, in lengterichting, die naar voren rollen, opgetild worden door vertical conveyors (installaties, die de pijp van het dek naar boven brengen). In Bevellor-stations worden schuine laskantjes aan de pijpen aangebracht en bij de ingang van de straat, in het stalking station, wordt elke pijp in juiste positie gebracht voor het lassen. 'Een uitzonderlijk mooie job. De kraanrails en ook de truss, die achteraan komt hangen, hebben ons wel hoofdbrekens gekost', vertelde een tekenaar ons. Zo werd een tekening gemaakt met een (naakt) mannetje in schaalverhouding om te zien of een bepaald werk praktisch uitvoerbaar was. Al spoedig kreeg deze tekening in de wandelgangen de bijnaam 'de jongen van Pilo'. Dat pijpenleggen erg belangrijk is, leerden we uit publikaties n.a.v. de internationale tentoonstelling voor de aardolie- en aardgasindustrie Petrotech. De plannen voor 1976 om pijpen te leggen, liggen volgens deze ongeveer 45% hoger dan het gemiddelde van de laatste vijf jaren. 1976 zal opnieuw een topjaar worden en zal het vorige topjaar (1972) met ruim 20% te boven gaan. Het leggen van pijpleidingen, vooral bij grote waterdieptes, is zondermeer een vak op zichzelf waarvoor goede apparatuur nodig is. Vooraf wordt de zeebodem op obstakels onderzocht, in kaart gebracht en zonodig schoongeveegd. Soms wordt de leiding om een rotspunt heen gelegd. Het is wel voorgevallen dat door zware onderstroom een deel van de leiding kwam opdrijven. Extra vastleggen met een kraag van betonblokken is dan noodzakelijk. Ter bescherming wordt voor de gelegde leidingen daarna door pijpenbegravers een sleuf gegraven, die later dichtslibt.
Hoewel we ons goed hielden, liepen we met knikkende knieën doodmoe naar onze auto. Toch hadden we een voldaan gevoel en kwam, denkend aan wat we hadden gezien, regelmatig het cliché-zinnetje naar boven 'waarin een klein land groot kan zijn'.

# *Dank zij Delta Engineering:*

# Schoner water

Bekend is dat er tegenwoordig aktiegroepen zijn, die de ernstige milieuvervuiling proberen tegen te gaan. Voor de massa volkomen onbekend is dat Delta Engineering B.V., waarvan het hoofdkantoor op de Schiekade 34 te Rotterdam is gevestigd, hieraan een daadwerkelijke bijdrage levert.

Zij kreeg bijvoorbeeld onlangs opdracht voor het maken van een afvalwaterzuiveringsinstallatie van een papierfabriek. Deze biologische zuiveringsinstallatie wordt uitgevoerd volgens het systeem Attisholz (Zwitserland), waarvan Delta Engineering o.m. voor de Benelux licentiehouder is. Het proces werd door genoemde zwitserse cellulosefabriek speciaal ontwikkeld voor de biologische zuivering van organisch verontreinigd water van industriële en huishoudelijke herkomst. Op 't ogenblik zijn er al ruim honderd van deze installaties in bedrijf of in aanbouw, waarvan alleen al 33 bij de papierindustrie.

Voor Delta Engineering is deze opdracht de eerste voor een papierindustrie. Niet zo lang geleden leverde zij een soortgelijke installatie aan bierbrouwerij Henninger Hellas S.A. in Griekenland.

Een proefinstallatie, ongeveer een half jaar in werking, toonde zonneklaar aan dat voor 'Papeterie de Virginal S.A.' te Virginal – 30 km ten zuiden van Brussel – dit biologisch zuiveringssysteem het juiste antwoord op haar problemen was. Deze opdracht (zij omvat kompleet 3,5 miljoen gulden) werd dan ook prompt gegeven.

In deze papierfabriek, een dochteronderneming van het Wiggins Teape Concern in Engeland, worden betere soorten papier – voor tijdschriften etc. – vervaardigd. Bij deze produktie zijn grote hoeveelheden water nodig dat door vezels, vaste stoffen en latex wordt verontreinigd.

Per uur komt 450 tot 550 $m^3$ afvalwater vrij met een vervuilingsbelasting van ongeveer 24.000 inwoners-equivalent. Met andere woorden, 24.000 inwoners aan het riviertje Senette – waarop deze fabriek dit water loost – zouden een gelijke vervuiling veroorzaken. De waterverontreiniging wordt gemeten o.a. naar het zuurstofgebruik van het water. De eisen, door de belgische overheid gesteld, zijn erg streng. Voor ingewijden: het biochemisch zuurstofgebruik moet lager zijn dan 15 milligram per liter, terwijl het gehalte aan gesuspendeerde stoffen, dus de vaste stoffen, lager moet zijn dan 20 milligram per liter. Aan dergelijke hoge eisen kan alleen worden voldaan met een goed biologisch proces. Daarom wordt aan de bestaande installatie door Delta Engineering een nieuwe installatie toegevoegd, waarmee het voorbehandelde water op biologische wijze gezuiverd wordt.

De bestaande installatie omvat:

a. een **voorbezinking,** een cirkelvormige tank, waarin een roterende slibruimer slib van de bodem wegschuift.

Bij de opdracht aan Delta Engineering behoort ook het verbeteren van de bestaande voorbezinking. In de fabriek zelf, dus aan de bron, worden de latex-houdende afvalwaterstromen op chemische wijze voorbehandeld, voordat deze in de voorbezinking terecht komen.

b. een **slibindikker.** Ook hier weer een roerwerk, maar nu met een raamwerk erboven, waardoor het slib ingedikt wordt.

c. een **slibontwateringsinstallatie,** waarin een roterende vakuumfilter veel water door het vakuum onttrekt aan het slib. De van het filter afgeschraapte, brei-achtige massa – voor 20% uit droge stof en voor 80% uit water bestaand – wordt afgevoerd met een transportsysteem (d.m.v. schroeftransporteurs).

Ook dit transportsysteem zal door Delta Engineering B.V. worden geleverd. Onderaan de schroeftransporteurs worden pneumatische schuiven gemonteerd, waaronder een 12-tal containers, elk goed voor een lading van 12 ton, geplaatst worden.

Het slib wordt vervolgens per auto afgevoerd.

**Vuil-opvreters**

Hierop aansluitend zal het zoals boven omschreven voorbehandelde afvalwater onder vrij verval naar de nieuwe biologische installatie stromen. De zuiveringsinstallatie werkt volgens het gepatenteerde Attisholz proces, welke in feite bestaat uit een twee-traps-aktief slibsysteem. De twee trappen zijn achter elkaar geschakeld, waarbij elke trap bestaat uit een beluchtingstank en een bezinktank.

Bij het biologische afbraakproces wordt gebruik gemaakt van micro-organismen, welke vnl. in twee hoofdgroepen voorkomen: bacteriën (eencellige organismen) en protozoa (meercellige diertjes, die niet waarneembaar zijn met het blote oog).

In de eerste zuiveringstrap wordt een relatief laag zuurstofgehalte aangehouden, waarbij hoofdzakelijk een bacteria kultuur tot ontwikkeling komt.

De micro-organismen voeden zich vnl. met de organische verontreinigingen afkomstig uit het afvalwater onder toevoeging van zuurstof uit de buitenlucht (energie!), waardoor het afvalwater snel en effektief gereinigd wordt.

Allereerst komt het ruwe afvalwater in een voormengkamer, waar het gemengd wordt met aktief slib uit de bezinktanks. Vervolgens stroomt het in de beluchtingstank 1e trap. Door middel van kompressoren wordt de benodigde lucht samengeperst en via een buizenstelsel voorzien van speciale beluchtingselementen in het afvalwater gebracht.

De beluchtingselementen verdelen de lucht in de vorm van kleine luchtbelletjes in de beluchtingstank, waardoor in het waterslibmengsel een effektieve zuurstoftoevoer en turbulentie worden bereikt. Tengevolge hiervan wordt het best denkbare kontakt tussen de slib-delen, afvalwater en de ingeblazen lucht bereikt. Tevens wordt voorkomen dat het slib bezinkt.

Het beluchte slibwatermengsel stroomt vanuit de beluchtingstank over naar de bezinktank. Aan de oppervlakte van de bezinktank bevindt zich een wateroverloopsysteem waar het gedeeltelijk gereinigde afvalwater (80-85%) van de eerste naar de tweede zuiveringstrap stroomt. Het op de bodem van de bezinktank bezonken slib wordt voortdurend d.m.v. een slibruimerbrug opgezogen en naar de beluchtingstank terug gepompt. (aktief slib)

In de beluchtingstank van de tweede trap vindt een verdere beluchting plaats.

In deze tank wordt een hoger zuurstofgehalte aangehouden waardoor gunstige kondities ontstaan voor de groei van protozoa, welke de bacteriën en de rest van de verontreinigingen als voeding gebruiken en betere bezinkeigenschappen hebben. Vanuit de beluchtingstank van de tweede trap stroomt het water/slib-mengsel in de bezinktank van de tweede trap waarvan de afmetingen gelijk zijn aan de eerste trap. In deze bezinktank wordt het slib weer gescheiden van het water.

Het water verlaat de installatie, terwijl het slib weer gerecirculeerd wordt via de beluchtingstank. Het totale zuiveringsrendement, welke met het Attisholz systeem kan worden gehaald, is 95-98%.

Het bij het zuiveringsproces ontstane slib wordt via de bestaande indikker naar de slibontwateringsinstallatie gepompt en tezamen met de andere slibstromen ontwaterd en afgevoerd.

Het is vanzelfsprekend dat elk nieuw projekt door Delta Engineering opnieuw aangepast dient te worden aan het soort afvalwater en ook aan de hoeveelheid.

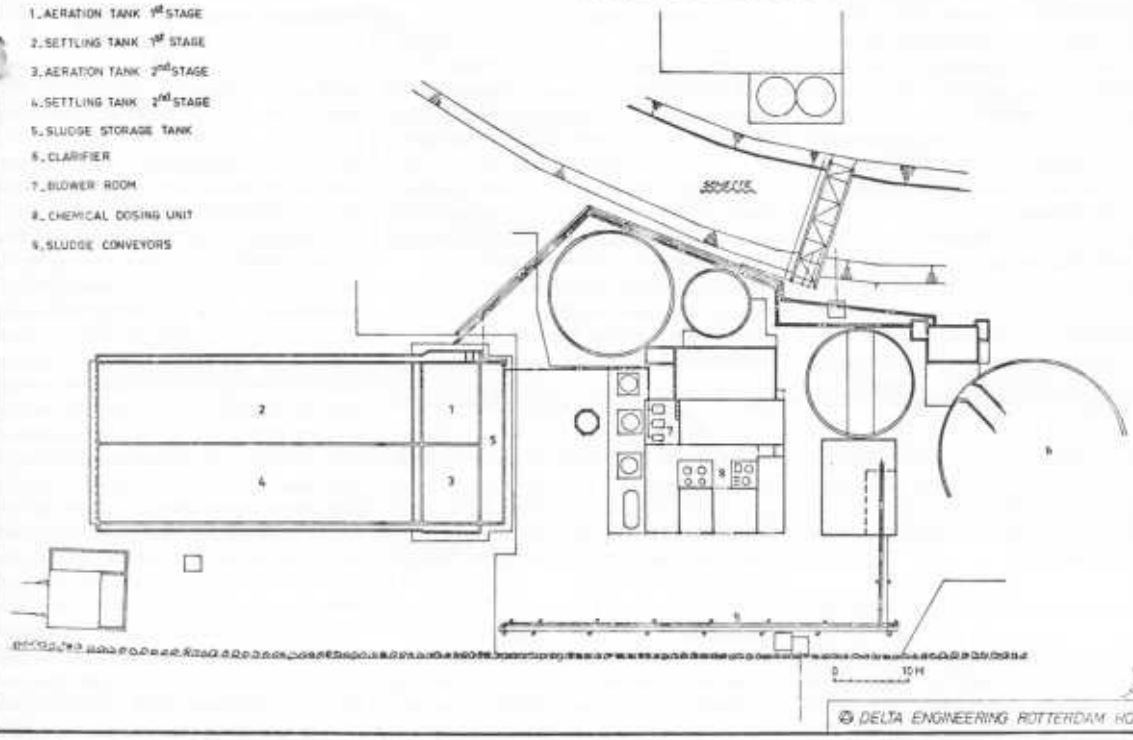
Hiervoor bezit zij alle ervaring en onderzoekmogelijkheden.

**foto**

*Een rioolwaterzuiveringsinstallatie in Zwitserland volgens het systeem Attisholz. Deze installatie is qua grootte vergelijkbaar met de installatie voor Papeterie de Virginal.*

PAPETERIES DE VIRGINAL S.A.

1. AERATION TANK 1st STAGE
2. SETTLING TANK 1st STAGE
3. AERATION TANK 2nd STAGE
4. SETTLING TANK 2nd STAGE
5. SLUDGE STORAGE TANK
6. CLARIFIER
7. BLOWER ROOM
8. CHEMICAL DOSING UNIT
9. SLUDGE CONVEYORS




© DELTA ENGINEERING ROTTERDAM HOLLAND

# Op bezoek bij de Gasunie op de Maasvlakte

In ons eerste nummer publiceerden wij een 'artist-impression' van de LNG-installatie van de N.V. Nederlandse Gasunie, Groningen, op de woestijnachtige z.o.-punt van de Maasvlakte, waarin vloeibaar gemaakt aardgas zal worden opgeslagen dat nodig is voor een verantwoorde buffervoorraad voor de dichtbevolkte Randstad Holland.

De altijd aktieve Bart Hofmeester maakte op 11 februari j.l. een mooie luchtfoto van deze installatie. De contouren van de tanks tekenen zich duidelijk af tegen 'het zand'. Links ziet u de grote methaantanks. De kleine tank is de stikstoftank. Rechts daarvan ziet u het kompressorgebouw, de 'scheidingskolom en de koelinstallatie. Nieuwsgierig geworden zijn we naar de Maasvlakte gereden en bedachten al rijdend dat, als we het gas onder de pan aansteken, of bij het opendraaien van de warmwaterkraan de gasgeiser aanfloept en bij koud weer de gaskachel of c.v.-ketel harder gaat branden, we ons niet realiseren wat er allemaal nodig is voordat het gas in onze huizen komt. Als we de brede toepassing van aardgas zien, is het bijna niet te geloven dat het aardgas pas in 1959 in grote hoeveelheden bij Slochteren werd gevonden en dat door boringen tot 3.000 m diepte of zelfs meer onze grote gasvoorraden inmiddels uit verschillende velden exploitabel werden gemaakt.

Aangekomen bij de in aanbouw zijnde LNG-installatie (Liquified Natural Gas) viel het ons op dat, hoewel door de zeewind veel zand in ons gezicht woei, dit toch minder was dan vroeger hier het geval was. Door begroeiing is veel zand vastgelegd.

**Waarom een gasvoorraad op de Maasvlakte?**

Niet alleen partikulieren, maar ook de industrie, elektrische centrales en tuinders zijn tegenwoordig grote verbruikers van het aardgas. De chemische industrie maakt er halffabrikaten van, zoals ammoniak (grondstof voor nylon etc.).

De N.V. Nederlandse Gasunie (waarin de staat voor 10%, DSM voor 40%, Esso en Shell elk voor 25% deelnemen) koopt het gas en verkoopt het weer aan gas- en elektriciteitsbedrijven, grote industrieën en exporteert het.

Om het te bestemder plaatse te brengen, heeft ze een uitgebreid buizenstelsel laten aanleggen. Een hoofdtransportnet voedt op diverse punten regionale netten. Als er veel gas verbruikt wordt, zoals in de winter, kunnen (volgens kontrakt) vele elektriciteitscentrales en grote industrieën overgaan op het gebruik van andere brandstof.

Bij sterke toename van het gasverbruik waren twee oplossingen (of een kombinatie daarvan) mogelijk. Parallelleidingen en/of kompressie van het gas. Een achttal kompressorstations zijn inmiddels beschikbaar en geven het gas extra druk. Voor de Randstad, waar het meeste gas wordt verbruikt maar dat vrij ver van de bron (250 km van Groningen) ligt, is de beste oplossing om over een buffervoorraad gas te beschikken tijdens koude winterperiodes of ernstige storingen in de gasleidingen. Uit deze reservevoorraad krijgt het net gedurende een betrekkelijk korte periode een extra injectie.

Op deze wijze zal het gastransportnet zo doeltreffend mogelijk worden gebruikt.

Uit berekeningen kwam vast te staan dat een voorraad van 75 miljoen $m^3$ gas voldoende was. In gasvormige toestand waren hiervoor ruim 1300 tanks van 57.000 $m^3$ nodig. Maar omdat 1 $m^3$ vloeibaar gas goed is voor 600 $m^3$ gasvormig gas waren slechts 2 grote tanks en een kleinere voldoende.

Van de N.V. Nederlandse Gasunie te Groningen ontving RSV Montagebedrijf B.V. de opdracht voor de uitvoering van de montage van leidingen en apparatuur voor een vloeibaar aardgas installatie op een 12 ha groot bouwterrein op de z.o.-punt van de Maasvlakte, 24 km van Rotterdam, op voldoende afstand van de onlangs gebouwde Electriciteits Centrale Maasvlakte.

Om het aardgas d.m.v. afkoeling vloeibaar te maken is in hoofdlijnen de volgende apparatuur nodig: een gas-drooginstallatie en gaszuivering. Hierbij wordt water en kooldioxyde er uit gehaald, want bij het vloeibaar maken zou water in ijs veranderen en koolzuur 'droogijs' worden en de leidingen verstoppen. Het koelen van aardgas gebeurt in een grote 'diepvrieskast'. Als koelmiddel wordt stikstof gebruikt (dat uit het aardgas zelf afkomstig is). De vloeibare stikstof verdampt en onttrekt warmte aan de omgeving. Het aardgas wordt via warmtewisselaars langs deze koelvloeistof gevoerd. Ook koelwaterstoffen gaan bij de gebruikte lage temperaturen in vaste vorm over en worden bij de voorkoeling verwijderd. Omdat het aardgas uit Groningen uit methaan (81,3 vol. %) en stikstof (14,35 vol. %) bestaat zullen deze bij −160 °C en −195 °C d.m.v. een gefractioneerd destillatie/kondensatieproces vloeibaar worden. In twee dubbelwandige tanks wordt het vloeibare methaan opgeslagen. Ze zijn 45 m hoog, hebben een diameter van 50 m en elk een inhoud van 57.000 $m^3$. Daar omheen zijn betonnen keerwanden geplaatst. De dubbelwandige stikstoftank is 26 meter hoog en heeft een diameter van 36 meter en een inhoud van 16.000 $m^3$. Als er behoefte ontstaat kunnen deze vloeibare gassen, via verdampers, in de juiste verhouding als aardgas onder leidingdruk weer in het transportnet worden gebracht.

De heer Tolner is montageleider van RSVM. 'Of dit met ei of ij wordt geschreven, ben ik allang vergeten'. Maar hij ziet er niet naar uit of hij onder de zorgen gebukt gaat. Zo'n 70 à 80 pijpfitters en pijplassers van RSVM werken aan dit projekt. Daarbij komen nog zo'n 20 man van de NBM, die onder supervisie van RSVM rioleringen aanleggen. 'Ongeveer 80% van onze mensen komt uit Brabant, in 1 uur [illegible] kwartier zijn we thuis. Wij zijn er aan gewend en ik zou niet graag hier willen wonen', zei de heer Tolner. 'Hoeveel kilometer pijp er verwerkt is?

Daarin heb ik me nooit verdiept. Dat interesseert me niet en dat doet er ook niet toe. Alleen al het ondergrondse brandblussysteem heeft een lengte van 2 km'. De aluminium, roestvrij stalen en koolstofstalen pijpen, in rechte lengtes, en ook de flenzen en de fittingen (bochten, T-stukken en verloopstukken) worden los geleverd. Zo snel mogelijk werd bij de aanvang van het werk een bouwketen-park opgezet voor kantoorruimte, kantine, waslokaal een groot magazijn met 600 $m^2$ vloeroppervlakte, toiletgebouw, ruimte voor c.v.-installatie en stoomgenerator en twee voormontageloodsen om pijpen te verwerken.

'De lassen worden alle gekontroleerd: 100% fotowerk. Iedere pijp, die hierin zit (en over het terrein lopend zagen we er heel wat) moet gekeurd worden en krijgt naast het chargenummer een leeuwtje van het Stoomwezen of een stempel van de Gasunie. Alle pijpen worden in kaart gebracht en we weten waar ze zitten'. Een uitgebreide administratie is er het gevolg van. Veel apparatuur staat er al. Binnenkort is Nederland een vloeibaar aardgas installatie rijker.

# *Wat lezers schrijven*

Utrecht, 2 april 1976
In het personeelsblad RSV In-Druk van maart j.l. staat een interessant artikel over de pijpenbuigmachine bij Wester Pijpleidingen. Helaas staat er niet bij vermeld dat bedoelde machine indertijd door ons bedrijf is gefabriceerd, waarna van dezelfde machine er nog een drietal is gemaakt voor levering naar België, Duitsland en Roemenië. Vertrouwende u hiermede van dienst te zijn geweest, verblijf ik,

hoogachtend,
B.V. Machinefabriek v/h Pannevis & Zn.,
ing. J. H. Muijlwijk.

Apeldoorn, 4 april 1976
Het alleraardigste nummer van RSV In-Druk heb ik met veel plezier gelezen. Wat heb ik er een boel uit geleerd! Ik had toevallig ergens een foto van dat buizen-monument gezien en vond het bijzonder mooi! En nu verheug ik er mij op om dat aan velen te laten zien en lezen. Ik gaf gehoor aan uw oproep voor de 103-jarige heer Adrianus Buys en droeg mijn schoonzoon Schorer te Middelburg op om 100 sigaren 'Washington' en een fles cognac met een briefje van mij bij de heer Buys te bezorgen! Dat komt dus wel in orde. Enig dat u zo voor velen zorgt. Ik wil me best abonneren op RSV In-Druk, schrijft u me dan even daarover?

Hartelijke groeten van,
J. Teding van Berkhout-Tutein Nolthenius.

Enteringen, 5 april 1976
Allereerst een woord van waardering voor het goed verzorgde personeelsblad RSV In-Druk. Met aandacht lezen wij (thuis) uw artikelen over 'de mensen en de dingen die er zijn'. Evenwel moet de geloofwaardigheid van het blad inboeten bij het lezen van het artikel in 1e jaargang nr. 3: Werken in het buitenland. In dat stuk las ik dat in een weg van 17 km 5 à 600 bochten voorkwamen, de bevolking van Bonaire 6500 zielen bedroeg en schoenen 200 gulden kostten. Wat dat eerste betreft lijkt mij elke 34 tot 28 meter een bocht en dat 17 km lang wel erg onwaarschijnlijk; 'bij God en op Curaçao is alles mogelijk' zegt een antilliaanse uitdrukking, maar dat is niet voor Bonaire van toepassing. Volgens de encyclopedie van de Nederlandse Antillen, uitgave Elsevier 1969, bedroeg het inwonersaantal van Bonaire eind 1965 ca. 6900 zielen, terwijl dat aantal opliep tot ca. 8200 bij de laatste volkstelling van enkele jaren geleden.
Het schoenenoptelsommetje ziet er bij mij als volgt uit:
Ticket Bon-Cur-Bon Afl. 50,– (max)
Taxi Hato-Stad-Hato 20,–
Schoenen 40,–
Samen Afl. 110,– (1975 koers Hfl. 1,40 = Afl. 1,00) geeft Hfl. 154,– Overigens vraag ik mij af of je alleen voor schoenen naar Curaçao moet gaan!
Omdat ik zelf met gezin jaren in de Antillen woonde, waarvan bijna twee jaar op Bonaire (Isla de los flamingos) en aan de z.g. 5 à 600 bochtenweg 15 maanden mijn 'woonstede' had, kan ik u verzekeren dat ik 'caminda bochie bochie' (kronkelweg) vele malen heb bereden; het bochtentrajekt begon vlak voorbij m'n huis en was ca. 11 km lang en telde hoogstens 160 bochten.
Kommentaar op het overige vind ik niet opportuun, overigens wel een leuk geschreven artikel met wetenswaardigheden.
WP-direkteur Schorel zegt docerend op blz. 6 en 7: 'rond 650 mm wanddikte 300 mm, radius 2000 mm'. Even verder zegt hij van de machine: ' . . . wanddikte tot 80 mm . . . '. Lijkt mij dat die pijp van 'rond 650 mm, w.d. 300 mm' niet gebogen wordt in Strijen?! Overigens lijkt het mij niet aannemelijk dat zo'n pijp bestaat, laat staan dat je hem gebogen krijgt, of is er een slip van de pen in het spel? Met een kompliment aan de kunstwerk-pijpenbuigers, die een buizenmonument maakten, groet ik u,

hoogachtend,
W. de Rijk, (Electron Breda, afd. Voca)

**Kommentaar redaktie:**
Of er in de weg 5 à 600 bochten zitten of 160 (ook nog een respektabel aantal, we kunnen ons voorstellen dat iemand – daarvan 'horentorendol' geworden – de tel kwijtraakt) hebben we niet kunnen kontroleren. Het is voor ons te ver weg. De tijd en ook het geld (geen enkel budget staat zo'n reis toe) ontbreekt ons.
Het doet ons genoegen te lezen dat er niet ± 6000 (plus de ongeveer 500 buitenlanders) op Bonaire wonen, maar dat enkele jaren geleden bij de volkstelling er 8200 zielen geteld werden. Immers hoe meer zielen, hoe meer vreugd. Het meisje, dat schoenen moest hebben, werd natuurlijk vergezeld door haar moeder, het was nog te jong om alleen op stap te gaan. Er zal denk ik weinig geld voor ons overblijven om het verschil te delen.
U hebt op juiste wijze opgemerkt dat de wanddikte van de pijp niet 300 mm kan zijn. Door het zetduiveltje kwam er een nul teveel te staan.

## De vuurpot

Een messcherpe, ijzige wind woei over het nieuwbouwschip bij de NDSM. Hoewel het zo'n 13 graden vroor, moest er doorgewerkt worden. Op dek waren tot aller genoegen enige vuurpotten geplaatst, waar de werkers de behaaglijke warmte opzochten. Totdat de bootcommandeur (een ouderwetse benaming voor baas) ziek werd. Zijn plaatsvervanger had andere ideeën en vond die vuurpotten maar niets: je moest je maar warm werken. Daarom schopte hij de vuurpotten resoluut omver. De ijzerwerkers en lassers werkten morrend verder. De commandeur had kunnen bedenken dat 'het beter is zich aan een klein vuur te warmen dan aan een groot vuur te branden'. Na enige dagen was het opnieuw 'omver schoppen' geblazen. Nadat er twee vuurpotjes omgerold waren, rolde de commandeur een 'zware' en stak die tevreden op. Daarna zette hij zich schrap voor de derde vuurpot en hij haalde met zijn voet uit als een moderne eredivisie-voetballer, die een strafschop mag nemen. De trap was keihard maar de pot bleef muurvast staan. Hij stortte neer met een gebroken been. De pot bleek – de dader(s) bleven spoorloos – vastgehecht te zijn.
Al deze gebeurtenissen heeft de geboren en getogen Zaandammer J. P. Kloosterman – die 30 jaar als el. lasser bij de NDSM werkte – zorgvuldig opgetekend in zijn dagboek. Ook schrijft hij voor het clubblad van de Zaanlandse Atletiek Club 'De Halter', waarvan hij tweede voorzitter is. Deze verteller, die nu met de nederlandse taal worstelt, is vroeger nederlands kampioen worstelen (lichtgewicht) geweest. Een franse worstelclub was in Zaandam op bezoek. Een van de jongens was bij mensen ondergebracht, die de franse taal niet beheersten. Als er gevraagd werd: eet je dit of dat, werd dat gretig beaamd door de hongerige fransman, maar de 'pleegmoeder' maakte uit zijn radde frans op dat het hem verboden was door de dokter. De arme jongen heeft daardoor die week niet anders dan pap gegeten.
De heer Kloosterman vormde met twee andere lassers (Joop Hordijzer en Jan Holzman) een mondharmonica-trio, dat op NDSM-personeelsavonden optrad.
Hoewel hij in 1974 in de Ziektewet ging en via de WAO voor zijn werk afgekeurd werd, verveelt hij zich niet. Hij maakt scheepjes, beschildert gekleurd glas, verzorgt zijn aquarium en schildpadden en legt zich toe op astronomie. Een enkele keer komen oude maats op bezoek. Ondanks het gedwongen afstand doen van zijn werk en krachtsport is hij toch een tevreden mens, die het leven humorvol bekijkt.

## Oplossing en prijswinnaars Satellieten-prijsvraag

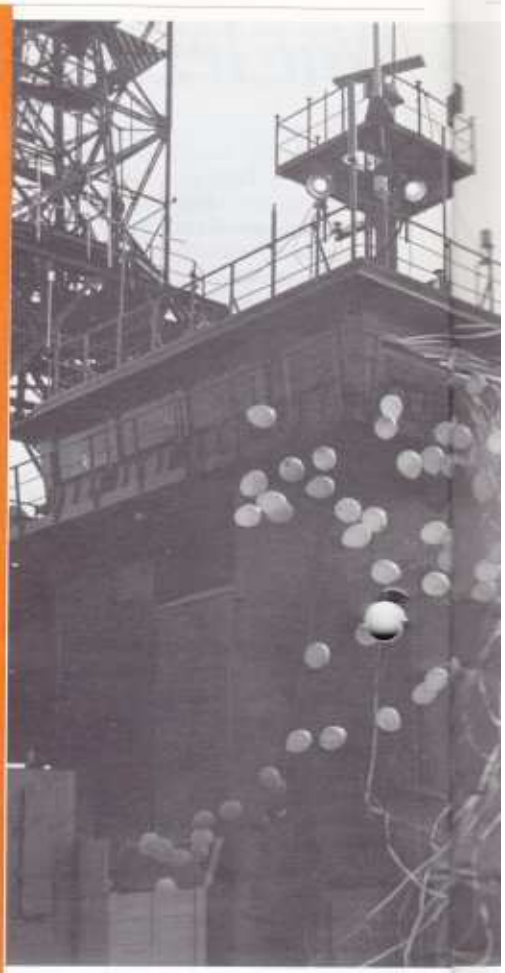
**Oplossing:** 1. IRIS – 2. AURORAE – 3. HEOS-I – 4. BOREAS – 5. HEOS-II – 6. TD-1A – 7. ESRO-IV – 8. COS-B – 9. GEOS – 10. IUE – 11. METEOSAT – 12. TELECOM – 13. AEROSAT

**Prijswinnaars:**
Na loting werden de volgende prijswinnaars bekend:
**1e prijs ƒ 100** J. H. Seton, Binnensingel 14, Strijen (VE)
**2e prijs ƒ 50** M. I. Springer, Populierenweg 62hs, Amsterdam (NDSM)
**3e prijs ƒ 25** C. v. d. Berg, Kasteellaan 19, Oudheusden (VSH)
**4e prijs ƒ 10** C. de Vries, Wilhelminastraat 31, Drunen (VSH)
De prijzen kunnen worden afgehaald bij de loonadministratie.

# RSV van A tot Z

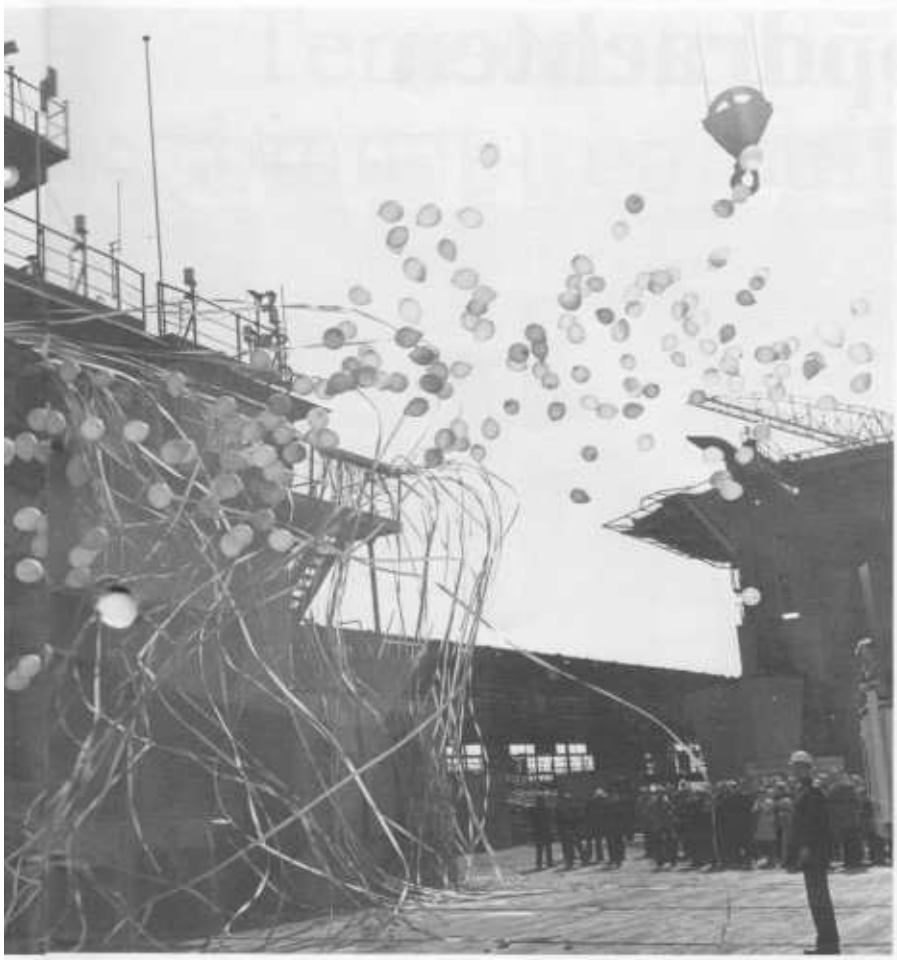
## *RSV-bedrijven nader bekeken*

In deze rubriek presenteren wij om beurten alle RSV-bedrijven. Ook hiervoor geldt: Wie het eerst komt, het eerst maalt. Dit betekent dat onze redaktie afhankelijk is van berichtgeving door de bedrijven. Wij hopen dat geen enkele belangrijke gebeurtenis ons onbekend zal blijven.



Dit betekent niet dat Landaal-Schelde vlees verhandelt, maar wel dat ze de handel in staat stelt om goed vlees bij u op tafel te brengen. Voor een goede kwaliteit is het goed koelen of vriezen van vlees een belangrijke voorwaar[illegible] En juist bij dit koelen en vriezen v[illegible] Landaal-Schelde zich thuis. Een recent voorbeeld van een koelinstallatie voor vlees was de uitbreiding van de koelinstallatie bij de Exportslachterij NCB B.V. in Boxtel, welke door haar werd gerealiseerd. Deze opdracht was een vervolg op de opdracht van de hoofdkoelinstallatie t.b.v. de nieuwbouw van de Exportslachterij, welke in samenwerking met RSVM uit Vlissingen tot stand werd gebracht. In totaal is hier nu een koelcapaciteit van ca. 3 miljoen kcal/h geïnstalleerd. Hiermee worden werkruimtes, snelkoeltunnel en koelcellen gekoeld. In de slachterij worden elke dag ca. 4.000 varkens geslacht, die de volgende morgen 7 °C dienen te zijn om te mogen worden vervoerd. Voor een gedeelte worden deze geslachte varkens geëxporteerd, waarvoor de slachterij aan de hoogste keuringseisen dient te voldoen.

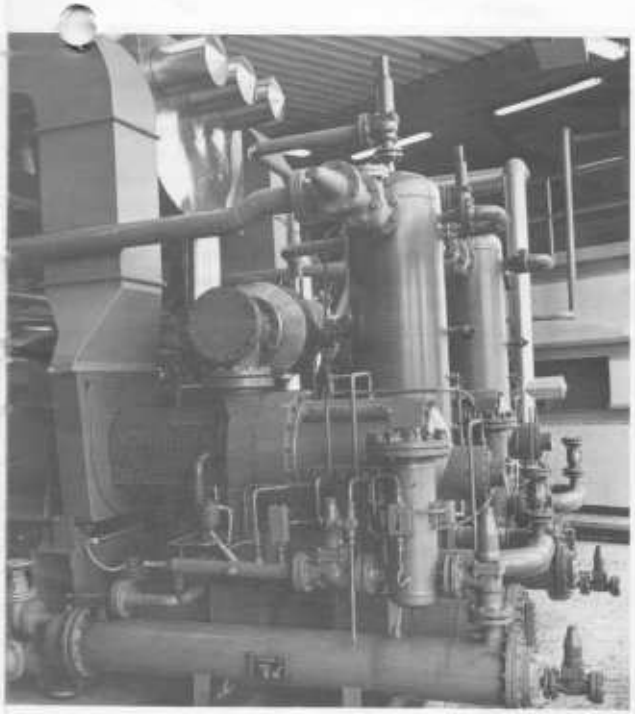
Om u een indruk te geven wat voor deze koeling nodig is, zijn hierbij 2 foto's afgedrukt van de machinekamer met de schroefkompressoren en van een koelcel met geslachte varkens met bovenin een luchtkoeler.



# 'Creek' gedoopt

Van de in ons vorig nummer beschreven doop van de pijpenbegraver 'Creek' door mevrouw Monte Pennell, echtgenote van de vice-voorzitter van de raad van bestuur van British Petroleum U.K., bij de NDSM in Amsterdam brengen wij foto's van het oplaten van de ballonnen en het moment van de doop.

# Landaal-Schelde in vlees



# Nieuwe opdrachten

*Rolpaden in de Makro te Duiven*

## Industriegroep stoomketelinstallaties

De B.V. Kon. Mij. 'de Schelde' te Vlissingen kreeg de opdracht voor het leveren, monteren en in bedrijfstellen van een elektriciteitsopwekkingseenheid, exclusief turbinegenerator, bestaande uit:

- twee Schelde-C.E. stoomketels (type 25VP12W) met een stoomproduktie van 40 t/hr, 60 ato, 430 °C. met bijbehorende instrumentatie, hulpapparatuur, inclusief pijpleidingen.
- een waterbehandelingsinstallatie met een kapaciteit van 120 $m^3$/hr, inclusief instrumentatie, hulpapparatuur en pijpleidingen.

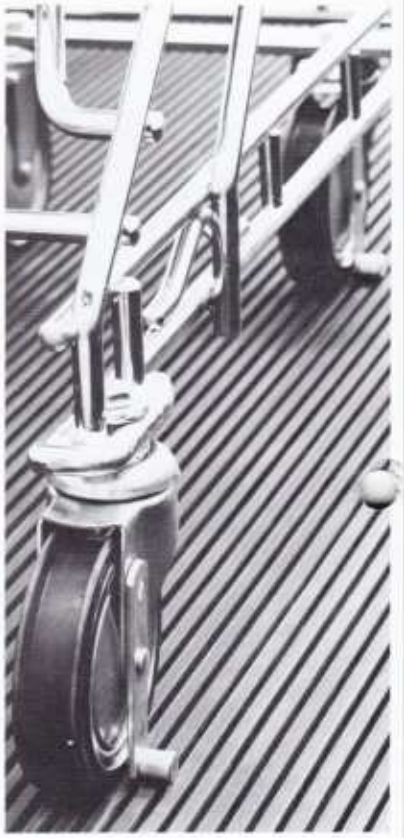
Deze installatie is bestemd voor een nieuwe vestiging van Unilever in Europoort en zal in de tweede helft van 1977 worden opgeleverd.

## 6 Rolpaden

De afdelingen Personenvervoer van Machinefabriek 'Breda' heeft onlangs opdracht ontvangen voor de fabrikage en montage van zes rolpaden, bestemd voor drie vestigingen van de Makro in België. De verdiepinghoogte bedraagt 3,5 meter. De rolpaden hebben een lengte van 19 meter.

Het rolpad wordt uitgevoerd met een stalen band met rubber van groeven voorzien. De wielen van de winkelwagens zijn voorzien van speciale wielen, waardoor de winkelwagen zodra deze op de band wordt geplaatst automatisch geremd blijft staan (zie foto).

Al eerder leverde MFB voor Makrovestigingen in Nederland, België, Engeland en Brazilië vele roltrappen en vier rolpaden.



*Detail van een wiel van een winkelwagen op de gegroefde rubberband. Opzij van het wiel bevindt zich de 'automatische rem'.*

# Bezoek Finse Ambassadeur

Op 12 maart j.l. hebben de ambassadeur van Finland, z.e. M. H. L. Blomsted en de kommissaris der koningin in de provincie Gelderland, mr. W. J. Geertsema, een bezoek aan Thomassen Holland in De Steeg gebracht. Vergezeld van de heren M. Haavisto, finse handelsattaché, W. J. van der Vlugt, finse consul, dr. G. W. B. Borrie, burgemeester van de gemeente Rheden en mr. J. L. van der Laan, chef kabinet van de kommissaris der koningin, werd het gezelschap verwelkomd door directeur J. W. H. Pas en de heer J. H. ter Heege, hoofd Commerciële Zaken.

Na de thee, welke werd geserveerd in de direktie-ontvangkamer, volgde de rondleiding door het bedrijf. De produktie-hallen, de uitbreiding en de meetkamer werden bezocht, waarna het gezelschap om 16.15 uur weer vertrok. Het geheel was een onderdeel van het bezoek dat de finse ambassadeur aan Nederland bracht.

*v.r.n.l. finse ambassadeur, burgemeester gem. Rheden, kommissaris der koningin, finse handelsattaché, (gedeeltelijk zichtbaar) finse consul, direkteur TH.*

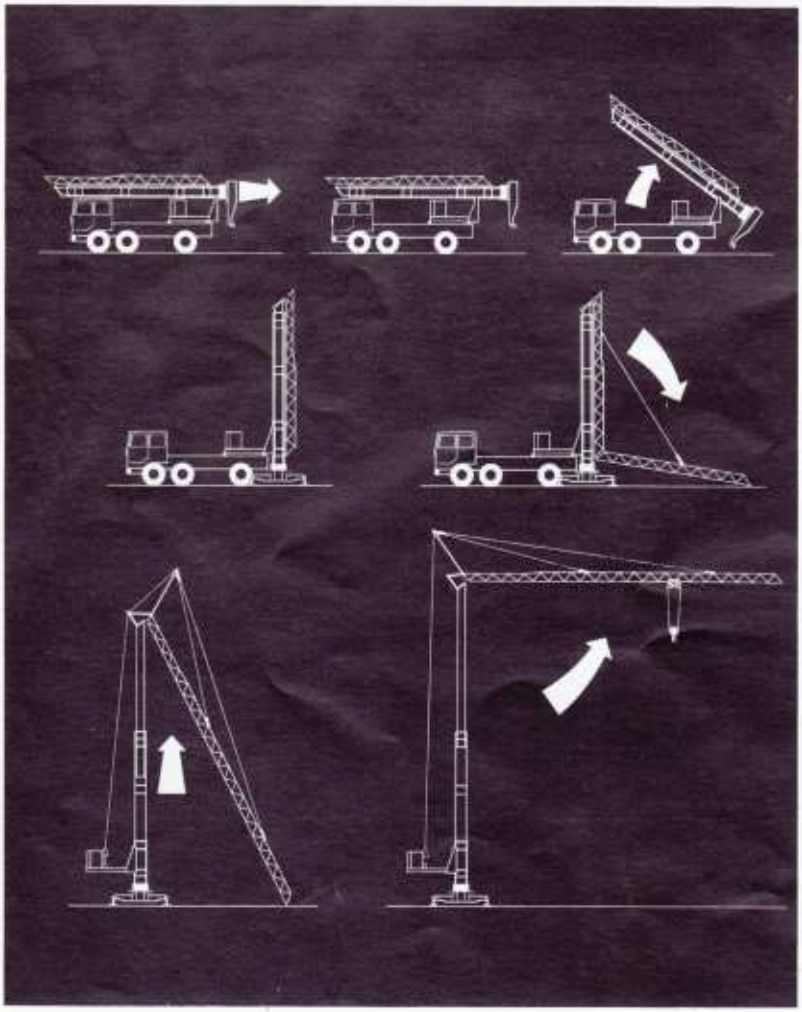
# Tentoonstellingen in binnen- en buitenland

Ondanks het slechte weer – het sneeuwde behoorlijk, het vroor -8 ° C – en een daar heersende griepepidemie werd de Frühjahrsmesse in Leipzig, welke van 14 t/m 21 maart werd gehouden, druk bezocht. De RSV-stand met een oppervlakte van 88 m² kreeg veel belangstelling. Met behulp van foto's, modellen en een audiovisuele presentatie van een duitstalige film werd het gehele RSV-programma getoond. In 't oog lopend was een [illegible]rkompressor C-type van Thomassen. Scheepsmodellen, het model van een booreiland en hogedrukafsluiters van de NDSM, ketelmodellen van KMS, Veha-radiatoren e.d. ondersteunden deze RSV-presentatie.

Petrotech 76, een internationale tentoonstelling voor de aardolie- en aardgasindustrie, welke van 6 t/m 9 april in de RAI te Amsterdam werd gehouden, was een zeer belangrijke. Naar men verwacht zal er in Europa gedurende 10 jaar elk jaar zo'n vier miljard dollar worden uitgegeven voor het zoeken naar olie en gas en de exploitatie van nieuwe gas- en olievelden. In 370 stands hebben ruim 750 toeleveranciers uit de gehele wereld getracht de belangstelling op te wekken voor hun diensten en produkten. Op stand no. 417 stond: 'Rijn-Schelde-Verolme, from platform to plant'. Op deze 144 m² grote, gemakkelijk toegankelijke stand zagen wij o.m. Rotterdam Nuclear de aandacht vragen voor dikwandige vaten voor de petrochemische industrie. KMS was vertegenwoordigd met apparatenbouw, ketels voor centrales en industriële toepassingen. Speciale lastechnieken werden door KMS getoond met behulp van lasstukken. Thomassen Holland bood haar totale programma aan, w.o. kompressoren, turbines en gasmotorkompressoraggregaten en liet een model van een stoomturbine zien. Ook de onlangs gevormde ETSCO (serviceverlening) was voor de eerste maal vertegenwoordigd. Machinefabriek 'Breda' toonde haar apparatenbouw, evenals de NDSM, die ook een hogedrukafsluiter t.b.v. de gasindustrie liet zien. Het totale RSV-offshoreprogramma werd met foto's en modellen tentoongesteld. We zagen o.m. modellen van een werkend hydro-blok, een model van het kraanschip 'Odin' en het booreiland 'Norg'. Foto's van anchor-mooring winches (Mach. fabr. IJmuiden), Mofas, Delta Engineering en de montagebedrijven RSVM, Verolme Landmontage en Wester Pijpleidingen. Ook hier ontbrak de audiovisuele vertoning van films niet. Op de eerste dag, waarop een Symposium werd gehouden, was het niet zo druk maar op de daarop volgende dagen was het bezoek goed te noemen. Deze beurs wordt hoofdzakelijk door vakmensen bezocht en er konden goede kontakten worden gelegd.

# Uit een keur van kranen:

# Edilmac E101



Grote of kleine, hoge of lage, zware of lichte kranen, in elke maat en soort kunnen ze door ons concern worden geleverd. Elders in ons blad vindt u een artikel over grote offshore-kranen, gebouwd door de RDM en in een van de vorige nummers schreven we u over bovenloopkranen, gefabriceerd door Pannevis.

J. de Reus liftenfabriek kan door haar vertegenwoordigingen een heel arsenaal kranen aanbieden, waaronder een zeer opmerkelijke bouwkraan – de Edilmac E 101 – waarop internationale patenten zijn aangevraagd. Het opmerkelijke van deze zelf-monterende kraan is dat de afmetingen zodanig zijn (binnen de normen van de Rijksdienst voor het Wegverkeer) dat ze met ballast op elke vrachtwagen kan worden vervoerd mits de achterasbelasting tien ton toelaat. De voordelen voor aannemers zijn zeer groot: ze behoeven geen dieplader te laten komen, op alle normale wegen kan zonder beperking gereden worden. De kraan kan snel worden vervoerd, ze is binnen 15 minuten opgebouwd op plaatsen, die gemakkelijk bereikbaar zijn voor de vrachtwagen. En die vrachtwagen is dan weer beschikbaar voor ander werk. Het afladen van de zichzelf opbouwende kraan gaat als volgt in zijn werk (zie tekening): Eerst schuift de mast voor een deel naar achteren. Dan wordt de mast gekanteld in vertikale stand. Vier polieparmen worden aan de onderkant uitgezwaaid om de kraan stevig op de grond te plaatsen. Schroefstempels worden uitgedraaid, waardoor de kraan vrij van de wagen komt. De halve giek wordt neergeklapt tot het topje op de grond staat. De vrachtwagen is inmiddels weggereden. De mast wordt uitgeschoven (een pijp wordt in een buis opgetrokken). Bij het uitschuiven van de mast strekt zich de giek. Als deze geheel gestrekt is, vergrendelen de scharnierpunten in de giek zich automatisch. De stagkabels komen strak te staan en door het verder uitschuiven van de mast komt de giek in horizontale stand te staan. De kraan is dan bedrijfsklaar. Simpeler lijkt niet te kunnen. Op een vlucht van 16 meter is het hijsvermogen 600 kg en op 8.35 m 1.200 kg. Als bij de kraan (i.v.m. werkzaamheden) de giek in opgetopte stand wordt gebruikt, heeft ze desondanks een verrijdbare loopkat, wat grote voordelen geeft. Vanzelfsprekend zijn de nodige beveiligingen aangebracht. De Reus' liften heeft een groot programma van zelf-opbouwende kranen. De grootste heeft een haakhoogte van 36 meter met op 40 meter vlucht een hijsvermogen van 2.000 kg. Deze kranen moeten uiteraard met een dieplader worden vervoerd. De Reus heeft zelf een vastgemonteerde, zelf-opbouwende kraan (1000 kg hijsvermogen op 20 m vlucht) op een auto ontwikkeld, die eveneens voldoet aan de eisen die worden gesteld door de Rijksdienst van het Wegverkeer en op kortlopende karweien kan worden ingezet.

Ook andere kraantypen (bovendraai-kranen) worden door De Reus geleverd. De zelf-opbouwende kranen zijn in feite onderdraai-kranen (al is dit geen vakterm), ze draaiden op een ronde schijf op de grond. Sinds kort kan De Reus werfkranen aanbieden, momenteel met een maximum hijsvermogen van 350 ton op 30 meter vlucht.

# Oplossing en prijswinnaars Intelligentie-test februari-nummer

**Oplossing:**

**1.** In de rechter driehoek moet in de cirkel rechtsonder het cijfer 22 worden geplaatst. De R uit de linker driehoek bovenaan is de 18e letter van het alfabet, de S linksonder is de 19e letter en in dat geval is de V rechtsonder de 22e letter.

**2.** Het zelfstandig naamwoord van vijf letters, dat achter de gegeven woorden moet staan is: HAVEN. Wanneer men het woord Haven achter de gegeven woorden plaatst, dan krijgt men de namen van havens in Rotterdam.

**3.** Scheepje nr. 4 behoort in de groep van vijf niet thuis. Scheepjes 1 en 5 vormen een paar, 2 en 3 ook: zelfde typen schepen. Nr. 4 is dat

**4.** De cijfers 1, 2 en 3 kunnen worden vervangen door de letters: I, E en T. Bij invulling krijgen we dan de woorden: NIET, ITEM, TIEN, RIET.

**5.** Van de vijf bedrijfsemblemen behoort nr. 4 er niet bij. Nr. 1 = embleem van Delta Engineering; nr. 2 =embleem van Pannevis; nr. 3 = embleem van Landaal-Schelde; nr. 4 = vreemd bedrijfsembleem en nr. 5 = embleem van Wester Pijpleidingen.
Nrs. 1, 2, 3 en 5 zijn dus emblemen van bedrijven, behorende tot RSV. Nr. 4 niet.

**6.** Een van de heren is grootvader. Hij gaat samen met zijn twee zoons en vier kleinzoons naar het café. In totaal dus zeven personen. De grootvader heeft dus twee zoons en elk van die zoons heeft ook weer twee zoons.

**Prijswinnaars:**

Na loting kwamen de volgende prijswinnaars uit de bus:

**1e prijs *f* 100**
M. v.d. Linden, Willemstraat 17, Zuidland (VDSM)

**2e prijs *f* 50**
M. van ter Mey, Reviusrondeel 202, Capelle a/d IJssel (RSV)

**3e prijs *f* 25**
Dick Breukel, Lange Plaat 7, Rozenburg (VE)

**4e prijs *f* 10**
W. de Vries, Fuutstraat 33, Vlaardingen (RDM)

De prijzen kunnen bij de loonadministratie worden afgehaald.

# Nieuws uit Curaçao

In Nos Isla, de bedrijfskrant voor het personeel van Shell Curaçao, lazen wij een stukje over de omvangrijke laswerkzaamheden, die aan ketel 72 in de utiliteitscentrale worden verricht door medewerkers van het Rijn-Schelde-Verolme Montagebedrijf in Vlissingen. Deze ketel van bijzonder type wordt geheel voorzien van nieuwe pijpen. Op 16 januari j.l. vertrokken baas M. de Boer en tien pijpfitters/lassers naar Curaçao en op 30 januari reisde een tweede ploeg van zes pijpfitters/lassers af. Ze schatten toen 2.200 lassen te moeten maken. Drie jaar geleden heeft een ploeg van gespecialiseerde krachten op dit gebied dergelijke werkzaamheden uitgevoerd aan ketel 69.
'In verband met de zeer hoge kwaliteitseisen wordt van praktisch elke las door onze afdeling Inspectie een röntgenfoto gemaakt. Tot dusverre is fijn werk geleverd: het percentage afgekeurde lassen ligt zeer laag en er worden goede vorderingen gemaakt', meldde Nos Isla tevreden.
In de krant 'Beurs- en Nieuwsberichten' lazen wij dat de ploegen van RSVM en Utilities Supply and Services van de Shell N.V. in Rio Canario in regen en modder een spannende voetbalwedstrijd hebben gespeeld. Het scoreverloop was als volgt 1-0 Wijnand Klaassen, 1-1 Jan Molenaar, 2-1 Wijnand Klaassen, 2-2 De Boer, 3-2 Theo van Bergen, 3-3 De Boer, 4-3 Wijnand Klaassen en 5-3 Wijnand Klaassen.

# Perskonferentie

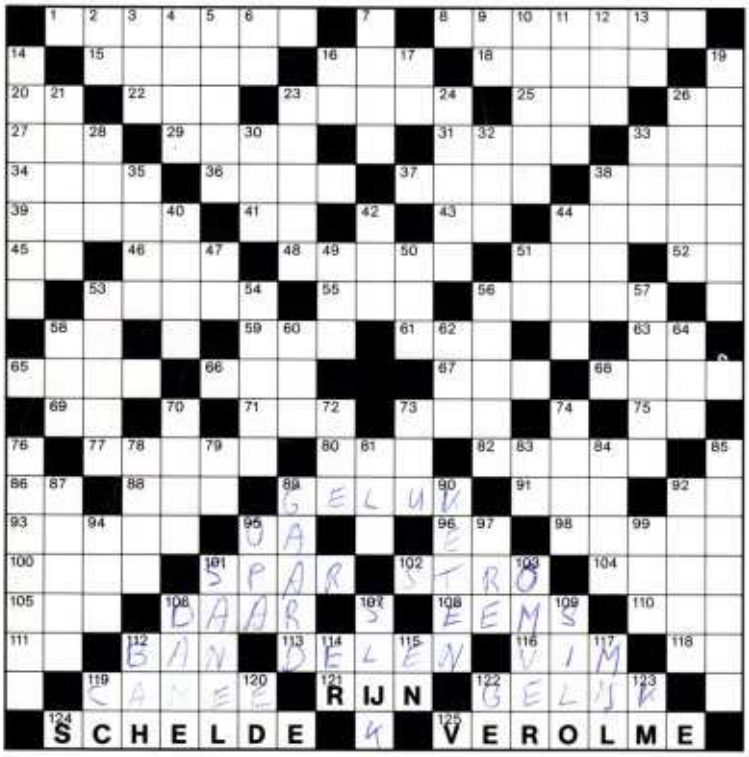
Naar aanleiding van het verschijnen van het RSV-jaarverslag 1975 nodigde de raad van bestuur van Rijn-Schelde-Verolme Machinefabrieken en Scheepswerven N.V. leden van de financiële/ekonomische redaktie van dag- en weekbladen uit tot het bijwonen van een perskonferentie, die werd gehouden op 7 april j.l. op de 5e verdieping van het hoofdkantoor aan de Oostmaaslaan.

Op de foto ziet u van links naar rechts: sekretaresse van de president van de raad van bestuur, mevrouw A. Raven en de leden van de raad van bestuur ir. J. Bout (vice-president), ir. A. Stikker (president), D. Teschmacher (vice-president) en J. van Rijn.
In de dagbladen hebt u kunnen lezen dat er veel vragen door de heren journalisten werden gesteld. U ziet een aantal van hen op de andere foto.

# PUZZEL NR. 4

Zet de volgende woorden in onderstaand diagram, maar wel zodanig dat er een normale kruiswoordpuzzel ontstaat. Om u een beetje op de goede weg te helpen, zijn er reeds drie woorden ingevuld.
Dit zijn de woorden die ingevuld moeten worden:
Aa–af–af–ar–as–cc.–ed.–el–el–en–er–er–es–ge–ik–km.–la–ma–me–me–na–n.l.–n.n.–n.o.–nu–o.d.–pa–pi–re–rs.–s.a.–te–aai–aan–aar–ale–als–ara–are–Ate–bah.–ban–Ede–eed–een–een–els–Epe–era–ere–esp–Est–ets–iel–kar–kea–koe–lef–les–mes–met–mjl–nes–ook–oor–opa–ore–ree–rek–rel–sar–tic–tja–toe–vin–adem–Ares–daar–dame–dolk–door–eelt–Eems–eend–egel–enig–idee–karn–kern–klos–leeg–lier–lust–maar–nota–raai–roes–roos–sjo–slijk–spar–str6–tets–aarde–Aaron–alert–april–aster–camee–deler–enter–gaard–garde–garen–gelijk–geluk–kefen–klaaf–knoet–negen–netto–niets–Oeral–ome–poeha–rajap–raken–reaal–salto–sanel–Seoel–speen–spoel–tramp–tucht–markant–parmant–praline–satraap–sieraad–viertal.

De oplossingen moeten uiterlijk **21 mei a.s.** in het bezit zijn van de redaktie **RSV In-Druk,** Adriaan Volkerhuis/5e etage, Postbus 1425, Rotterdam.




## Oplossing en prijswinnaars puzzel nr. 2

**Horizontaal:**
**1.** geelvink; gierarend **2.** regelaar; eed; adagio **3.** olifant; ordenen; Eem **4.** eterniet; eens; lol; R.P. **5.** natie; elke; regen; moe **6.** vast; draad; teen; kiel **7.** Irene; snaar; teken; ra **8.** nor; Ares; leidsel; K.M.A. **9.** knaap; slager; teller **10.** kool; open; Isère; koek **11.** ons; dromer; te; al; asla **12.** ogenblik; om; faktoor **13.** las; iep; kommer; por; re **14.** mars; rib; oase; mes; dek **15.** Eros; os; ornament; Eli **16.** Eos; auto; tegen; Eelde **17.** sperwer; stern; griet.
**Vertikaal:**
**1.** groenvink; koolmees **2.** eelt; Aaron; ongaar; op **3.** eg; iets; era; os; es; rose **4.** lef; ritnaald; nis; sar **5.** vla; neder; por; berouw **6.** ia; Niers; esp; o.l.; piste **7.** nat; elan; slem; ik; boor **8.** krot; kaal; Ane; koorts **9.** gereed; Aegir; oma; net **10.** ieder; triest; mm;sage **11.** Ede; neet; dreef; Eem; er **12.** rans; geest; raar; me; n.n. **13.** adel; enk; Ee; elk; pen; eg **14.** ranonkel; l.k.; A.T.O.; ster **15.** egel; mink; los; orde; li **16.** nier; oer; meel; Orel; de **17.** dompelaar; karekiet.

Door loting werden de volgende prijswinnaars bekend:
**1e prijs** *f* **25,–** D. J. van Dijk, Mechelenstraat 32, Breda (MFB)
**2e prijs** *f* **10,–** L. Schoors, Boulestraat 63, 2430 Olen/België (Veha)
**3e prijs** *f* **5,–** Hr. Westerhout, Stadhouderslaan 105, Vlaardingen (RDM)
De prijzen kunnen worden afgehaald bij de loonadministratie.

# Onze grote vakantie-fotowedstrijd

Wij weten niet waar u heen gaat met vakantie. Naar het buitenland? Of blijft u dit jaar in Nederland? Gaat u al jaren achtereen naar hetzelfde plekje omdat u zich daar gelukkig voelt met uw gezin of houdt u intens van afwisseling? Viel een en ander erg mee of juist tegen? Misschien vindt u het niet alleen leuk om foto's te maken en in te zenden, maar ook om eens over dit onderwerp te schrijven. Uw ervaringen kunnen weer leerzaam zijn voor anderen.
Wilt u voordat u gaat fotograferen en uw foto's inzenden eerst nauwkeurig onze spelregels lezen? Dat bespaart u wellicht teleurstelling.

1. U kunt voor **twee kategorieën** inzenden, te weten: zwart-wit en/of kleur. Dia's mogen niet worden ingezonden.

2. Het **formaat** van uw foto's mag niet groter zijn dan briefkaart.

3. Het **onderwerp** is 'Vakantie 1976' (waar dan ook).

4. **Sluitingsdatum:** 15 september 1976

5. U moet uw **naam, adres** en het bedrijf waar u werkzaam bent voorzichtig op **elke** foto schrijven.

6. De foto's worden alleen aan u teruggezonden als u daar bij inzending om verzoekt.

7. Per deelnemer mogen niet meer dan twee foto's per kategorie ingezonden worden.

8. De inzender gaat akkoord met eventuele plaatsing van zijn foto's in RSV In-Druk zonder aanspraak te maken op enigerlei vorm van vergoeding.

9. De ingezonden foto's zullen worden beoordeeld door een jury, bestaande uit 3 leden van de kontaktkommissie, t.w. de HH. Steutel, Vrauwdeunt, Westhoven en een beroepsfotograaf.
Over de uitspraak is geen discussie mogelijk. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met **originele** en **foto-technisch goede** opnames. Foto's gemaakt op het eigen bedrijf komen niet in aanmerking.

10. Van deelname zijn uitgesloten de leden van de redaktie en de kontaktkommissie en allen die niet werkzaam zijn in een van de bedrijven van RSV.

11. **De prijzen:**
2 eerste prijzen van *f* 100,–
2 tweede prijzen van *f* 50,–
2 derde prijzen van *f* 25,–

12. **Inzenden aan:**
Redaktie RSV In-Druk,
Adriaan Volkerhuis/5e etage,
Postbus 1425,
Rotterdam.