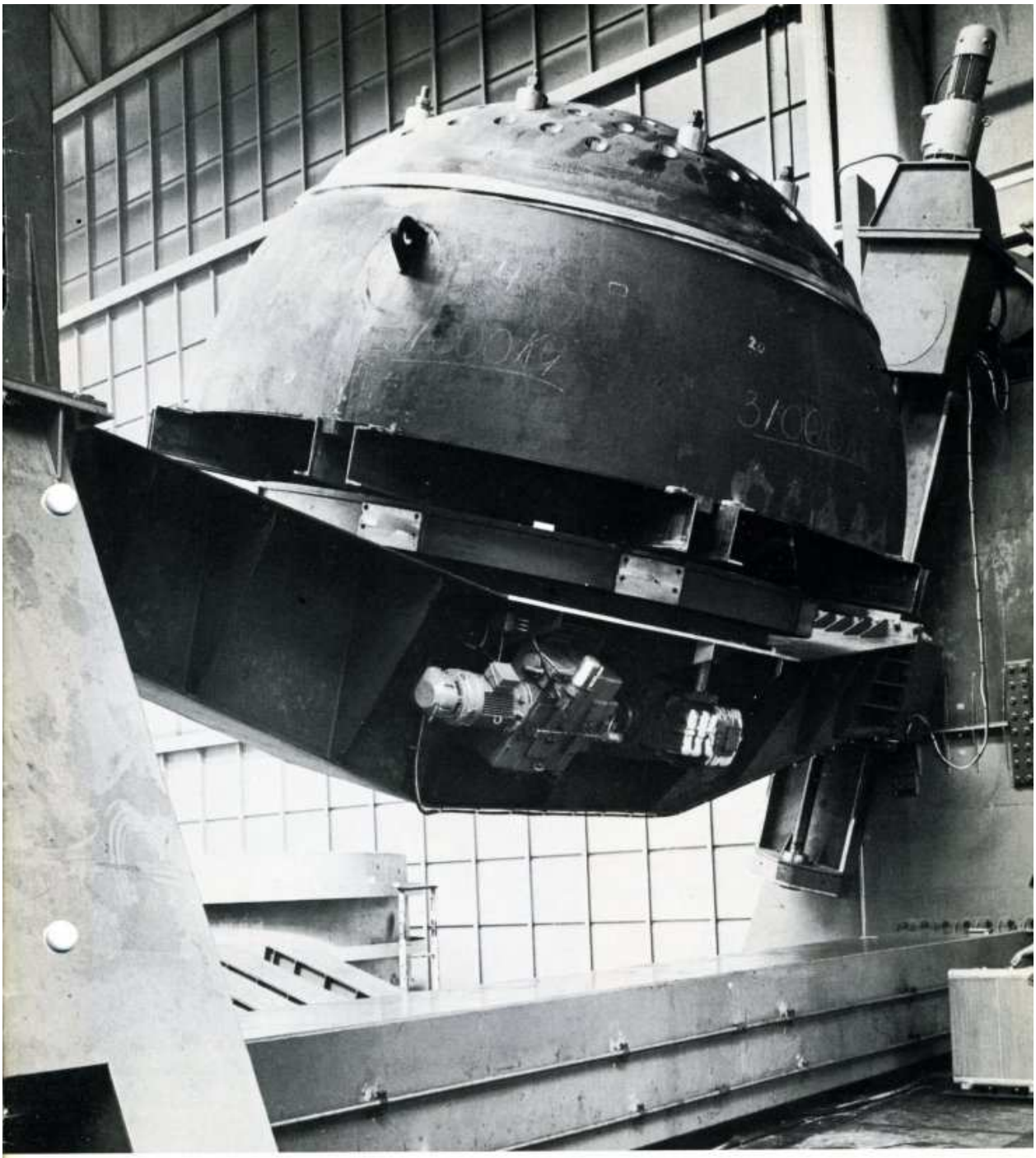
# “Nieuws van de RDM”, augustus 1967, 5e jaargang, nummer 1.

*Ontvangen van Rob Lampen, Rotterdam.*



nieuws van de R.D.M.

24/8-67

5E JAARGANG NR. 1
AUG. 1967

VERSCHIJNT DRIEWEKELIJKS

# nieuws van de R.D.M.

BEDRIJFSBLAD VAN DE ROTTERDAMSCHE DROOGDOK MAATSCHAPPIJ N.V. EN DE SCHEEPSBOUW MAATSCHAPPIJ NIEUWE WATERWEG N.V., LID VAN DE RIJN-SCHELDE MACHINEFABRIEKEN EN SCHEEPSWERVEN N.V.,
WAARIN OPGENOMEN DE MEDEDELINGEN VAN DE PERSONEELSVERENIGING W.E.K.

REDACTIE: B. SCHRIJVERS EN B. BESTERVELD
CORRESPONDENTIE: POSTBUS 913, ROTTERDAM
TELEFOON (010) 176920

## VAN DE REDACTIE

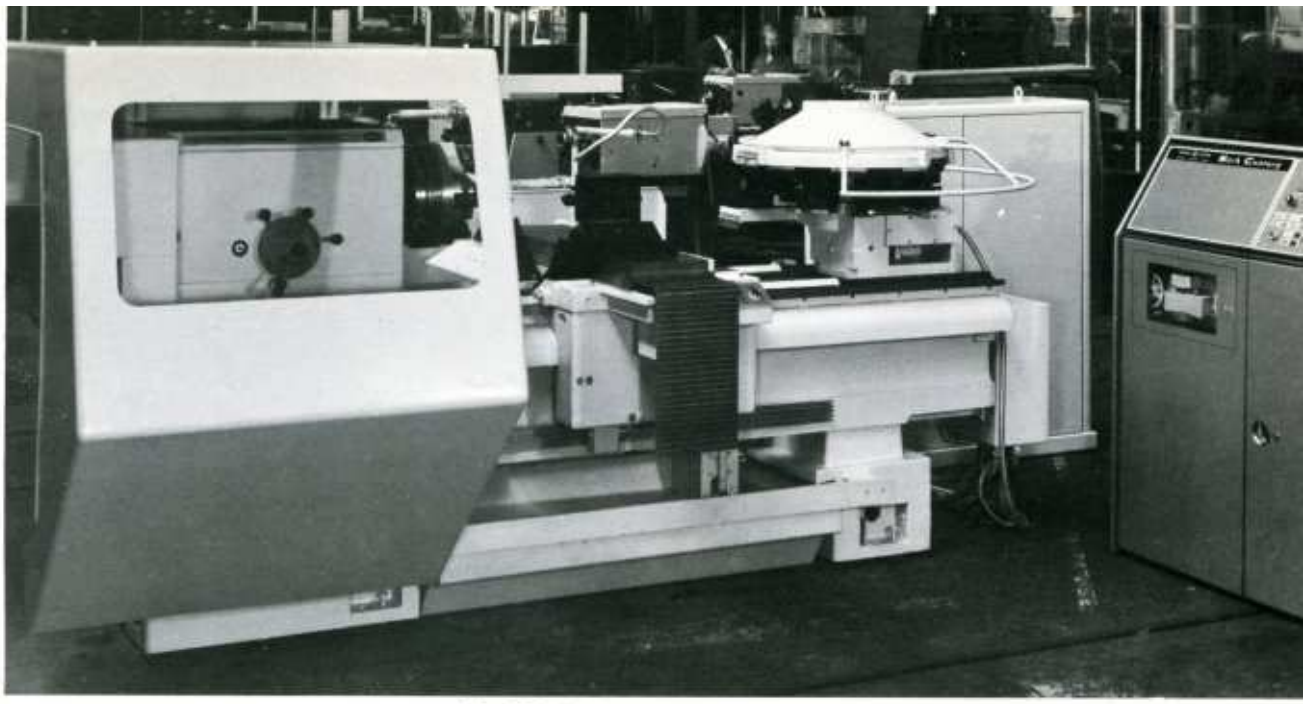
Een groot bedrijf als de R.D.M. koopt natuurlijk heel wat apparaten. Deze keer staan er twee in het R.D.M.-nieuws.

De voorpagina toont de nieuwe lasmanipulator in de apparatenfabriek, die eind vorige maand in bedrijf werd gesteld. Dit indrukwekkende apparaat plaatst werkstukken, die moeten worden gelast, in alle gewenste standen en kan ook worden gebruikt bij het maken van röntgenfoto's. Het is een foto waarnaar niet alleen de technici met belangstelling zullen kijken.

Op pagina 3 een artikel over een voor de R.D.M. geheel nieuw soort werktuig: de numerieke draaibank. Een ponsband bepaalt bij dit apparaat hoe het produkt er uit gaat zien.

„....een beetje verslapen, baas".

*De Nederlandse Kabelfabriek in Alblasserdam heeft van de vakantieperiode gebruik gemaakt om door de R.D.M. de lagerstoelen van een grote blokwals te laten revideren. Dat werk is grotendeels ter plaatse verricht en bestond uit het oplassen van de uitgeslagen delen van de lagerstoelen, die vervolgens weer aan de maat moesten worden gedraaid. Dat laatste gebeurde met een kottermachine zoals wij die voor het werk aan boord van schepen gebruiken. Voor dit karwei echter moesten de kotterbaren tevoren in onze machinefabriek worden omgebouwd. In het weekeinde van 15 juli is men begonnen met het demonteren van de wals, 26 juli was het karwei geklaard, zodat de wals op maandag 31 juli weer in bedrijf kon worden genomen. Op de foto hierboven ziet U onze ploeg aan het werk in Alblasserdam.*



*De VDF V 630 NC*

# Tijdwinst door numerieke draaibank

**Hoe maakt een autofabriek zijn wieldoppen? Er wordt een speciale machine gebouwd, die er in hoog tempo vele duizenden doppen uitgooit. Scheepsassen en vele andere artikelen lenen zich natuurlijk niet voor massafabrikage. Sinds kort is er wel een nieuwe mogelijkheid tússen een machine voor serieproduktie en de draaibank : het numeriek bestuurde werktuig.**

Heel belangrijk bij een numerieke draaibank is de ponsband. Deze wordt van te voren ontworpen en getikt. Hier komt — in code — op te staan hoe het produkt er uit moet gaan zien. De gaatjes in deze band geven de beitel bevelen, zodat deze "uit eigen beweging" de goede instelling aanneemt.

De numerieke draaibank is vooral geschikt voor het vervaardigen van ingewikkelde kleine series. Het maken van een ponsband is een tijdrovende zaak, maar als alles één keer is vastgelegd kan de band vele keren worden afgedraaid. Als het nodig is desnoods na tientallen jaren. Er zal dan ook een hele "bibliotheek" worden ingericht voor de bandjes. Behalve voor kleine series is de numerieke draaibank ook geschikt voor erg ingewikkelde enkelfabrikaten. Een numerieke draaibank is duurder in aan-

schaf, maar heeft dan ook vele voordelen. Met het numerieke systeem gaat het vlugger en dus goedkoper, er behoeft minder te worden gecontroleerd, de bediening is eenvoudiger, de uitvoering gebeurt nauwkeuriger en er kunnen gemakkelijk wijzigingen worden aangebracht door de ponsband te veranderen.

Een verkorting van de bewerkingstijd met tientallen procenten moet heel goed mogelijk zijn. Hoe groter de serie, hoe groter natuurlijk ook de tijdwinst. Minder personeel zal door deze ontwikkeling niet nodig zijn. Het is wel de bedoeling met hetzelfde aantal mensen en machines een hogere produktie te bereiken. Toezicht blijft nodig, de bedieningsman wordt geen automaat. Hij moet namelijk kunnen ingrijpen als er iets fout gaat en daarvoor ook de geprogrammeerde afloop kunnen begrijpen.

Een bijzonder belangrijk man wordt natuurlijk de programmeur, die de ponsband ontwerpt. Op het ogenblik doen twee R.D.M.-ers ervaring op met het programmeren, maar hun aantal zal nog worden uitgebreid.

Eind juli werd in baai 9 van de machinefabriek de eerste numeriek bestuurde draaibank geplaatst. Deze VDF V 630 NC kan werkstukken tot een lengte van 700 mm maken. De diameter is maximaal 630 mm. (315 mm boven het bed). Begin augustus nam de VDF E 850 NC zijn plaats in. Deze bank kan werkstukken maken met een lengte van maximaal 5 m tussen de centers. De max. diameter is 850 mm (425 mm boven het bed). Het eerste jaar zal deze draaibank worden gebruikt bij de produktie van 144 kanonlopen voor het Nederlandse leger. In november zal tenslotte nog een numerieke Wotan kotterbank worden geplaatst. Het ligt in de rede, dat uiteindelijk ook grotere machines met het numerieke systeem zullen worden uitgerust. Zover is het echter nog niet.

Voorlopig zullen programmeurs en draaiers uiterst geconcentreerd bezig zijn met de "kleine" VDF. Zij zullen wel hopen op een niet te grote belangstelling in de eerste maanden !

---

**ADRESWIJZIGING**

**Het kantoor van de stichting „Nederlandse Vereniging tot Adoptie van Schepen" is verplaatst van Schiedam naar Rotterdam. Het nieuwe adres is :**

**N.E.V.A.S. a/b m.s. „Jan Backx"**
**Parkhaven 101 - Rotterdam**
**Telefoon 010 - 12 07 76**
**Postbus (ongewijzigd) 158, Schiedam.**

---

# BAR 279 vertrokken

Op 1 augustus verliet de sleuvengraver BAR 279 onze werf om voor de Engelse kust bij Yarmouth een al eerder gelegde gaspijp in te graven. De overdracht had kort voor het vertrek — op vrijdag 28 juli — plaats.

## Nieuw onderkomen voor Bedrijfsinstallaties en Gebouwen

*De afdelingen Bedrijfsinstallaties en Gebouwen verhuisden naar een nieuw onderkomen bij het laboratorium (foto midden en onder). De vertrekken, die de afdelingen innamen in het hoofdgebouw, zullen na een verbouwing ter beschikking komen van de afdeling Verkoop.*

*De moskee van Soliman in Istanboel.*

# NEDERLAND IS NIET ZO EENZ

Een Turk heeft — denkt Mehmet Doğan — over het algemeen wel talent voor het leren van vreemde talen. Dat niet iedere Turk die in Nederland werkt probeert iets van onze taal op te doen is een ander chapiter. Voor wie die moeite niet neemt wordt het werken in ons land inderdaad een eenzaam avontuur, aldus Doğan, die zelf een aardig mondje Nederlands heeft opgepakt.

Wij praatten met Doğan om u iets te kunnen vertellen over hoe de Turk het verblijf en werk in Nederland ondergaat, hoe het nu bij hem thuis is, wat hem bewogen heeft van zo ver hier te komen werken. In zo'n gesprek ga je zoeken naar overeenkomsten en verschillen, net zoals we dat deden in gesprekken met werkers van andere nationaliteiten in ons bedrijf. Onvermijdelijk kom je daarbij op de beleving van de godsdienst, die vooral in de zuidelijke landen zo'n duidelijke invloed heeft op het leven van alledag en de hele menselijke instelling. En als je dan praat met een Spanjaard, een Italiaan en zelfs met een Griek, dan blijken de verschillen in de grond van de zaak niet zo groot.

In het gesprek met een Turk ga je ervan uit tegenover iemand te zitten uit een heel andere levenssfeer. En dan blijkt, dat die eigenlijk toch niet zo ver van de onze ligt, dat bijvoorbeeld Kurban Bayrami, een Islamietische hoogtijdag, net zo goed een Christelijke feestdag had kunnen zijn. Kurban Bayrami is het feest, zeventig dagen na de Mohammedaanse vasten, waarbij het offer van Ibrahim wordt herdacht. Wie wil weten wat dat inhoudt, die sla het Oude Testament Genesis 22 maar op. Het verhaal van Abraham die zijn trouw aan God bewees door zijn bereidheid om te offeren het liefste dat hij had: zijn laat verkregen zoon Izaäk. Zoals de Bijbel vertelt, wilde God dit offer tenslotte niet en offerde Abraham een schaap.

Kurban Bayrami wordt gevierd met het slachten van schapen: elk lid van de familie dat de middelen ervoor heeft koopt een schaap dat wordt geslacht en toebereid. Waarvan men zelf eet, maar waarvan het meeste wordt weggegeven aan de armen van de gemeenschap. En ach, hoe gaat dat, in plaats van schapen worden met Kurban Bayrami ook wel kalveren en kamelen geslacht.

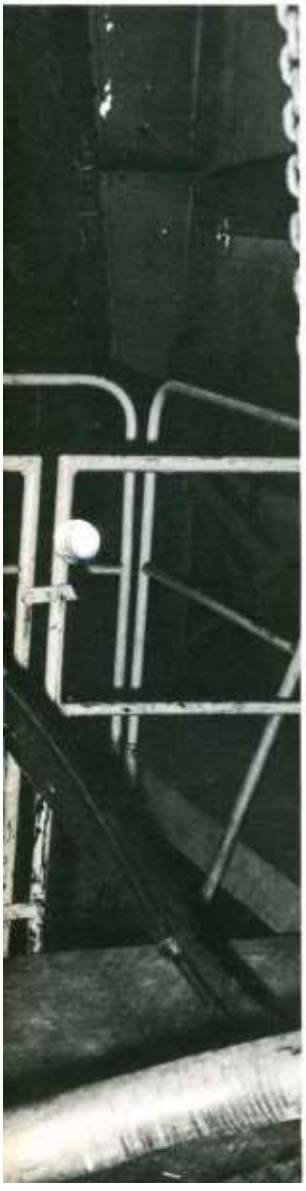
En zoals men in Nederland met Kerstmis ter kerke gaat, elkaar goede dagen wenst, zo gaat de Islamiet bij deze gelegenheid naar de Moskee

# AAM VOOR MEHMET DOĞAN

*De moskee van Sokullu in Istanboel.*

en wenst men elkaar ook alle goeds. Datzelfde geldt voor het eind van de Mohammedaanse vasten, begin januari.

Voor Mehmet Doğan, die nu een kleine vier jaar in ons land werkt, zijn deze gedenkdagen hoogtepunten in zijn bestaan. Voor het overige onderscheidt hij zich weinig van de gemiddelde Nederlander en brengt hij zijn vrije tijd door in het gezin van zijn kostbaas, bij de TV en met een kopje koffie (als Mohammedaan drinkt hij geen borrel). Ofwel hij zit op z'n kamer en studeert: Nederlandse taal en... Engels. Zijn geschiedenis: na als jongen — hij is nu 28 jaar — als leerling bij een koperslagersbaas gewerkt te hebben en daarna de militaire dienstplicht te hebben vervuld, begon hij zelf een koperslagerijtje. Maar die zaak kwam niet van de grond, omdat hij, afkomstig uit een boerenfamilie, onvoldoende bedrijfskapitaal had. Aangelokt door de verhalen over de welvaart in het Beneluxgebied, trok hij naar België waar hij werk vond in een kolenmijn bij Hasselt. Maar de mijn liep niet best — is later gesloten — en hij trok verder naar Nederland, waar hij werk vond op de R.D.M. als sjouwer. Doğan lacht een beetje : "Weet U, ik sprak nog te weinig Nederlands om duidelijk te kunnen maken, dat ik koperslager van mijn vak was". Welnu, toen hij wat Nederlands sprak was het resultaat dan ook, dat hij in onze koperslagerij kwam.



Hij deed daarginds in Turkije wel ander koperslagerswerk dan hier. In Turkije is keukengerief in staal, aluminium of geëmailleerd ijzer nog niet zo ingeburgerd. Hij maakte potten en pannen, koffiekannen en zo voort in koper voor gebruik in de plaatselijke gemeenschap. Die gemeenschap heet Fatsa, telt 140.000 inwoners, en ligt in het noorden van Turkije aan de kust van de Zwarte Zee, ettelijke honderden kilometers ten oosten van Istanboel. Fatsa ligt in de vlakte aan een baai, zodat de streek geschikt is voor landbouw en er visserij kan worden beoefend. Het klimaat is er goed: de zomers zijn er warmer dan de onze (zelfs deze warme), de winters zijn er mild. Het is een streek, die, behalve watermeloenen, tomaten, druiven, maïs, vooral veel hazelnoten en walnoten voortbrengt. De plaatselijke industrie van Fatsa bestaat uit fabrieken die hazelnoten bewerken voor de export en voor de rest bestaat de bevolking uit middenstanders en boeren, zodat er een relatieve welvaart heerst. Ernstige aardbevingen komen in dit gebied niet voor, wel wordt men er af en toe geteisterd door overstromingen. Dat gebeurt als zomerwolkbreuken de rivieren doen aanzwellen tot dreunende watermassa's die met hun geweld hele huizen en honderden stuks vee meesleuren. Maar dat is een deel van het leven in deze streek, waarvan hij houdt, waarheen hij terug zal keren, naar zijn ouders, zijn broers.

Wanneer ? Doğan denkt over een jaar of vijf, als hij genoeg heeft overgespaard om met meer succes weer een eigen koperslagerij op te zetten. Het werken in het buitenland, zegt Doğan, heeft bij de meeste Turken de achtergrond wat kapitaal te vergaren om thuis een beter bestaan te kunnen opbouwen. Maar zolang hij hier is, wil hij Nederlander zijn met zijn Nederlandse collega's en met zijn Nederlandse vrienden. Alleen tweemaal per jaar, na de vasten en met Kurban Bayrami is hij helemaal Turk met de Turken, in de Moskee op de Oostduinlaan in Den Haag.

# Lisnave, een werf voor de grootste schepen

**In het vorige nummer schreven wij reeds over de Lisnave werf in Portugal, die met medewerking van onder meer de R.D.M. wordt gebouwd. Van ons bedrijf is de heer H. Nieuwenkuiper betrokken bij de opbouw en organisatie van de nieuwe werf. Hij zond ons een lange bijdrage, die wij hierbij — enigszins bekort — weergeven.**

Portugal lijkt even weinig op Spanje als Duitsland op Frankrijk. Spanje schijnt volledig geconcentreerd op het land, maar de geografische ligging dwingt Portugal er toe, zich te richten op de oceaan.
Portugal heeft een lange kust waar prachtige zandstranden worden afgewisseld met rotspartijen. De landsgrens wordt geheel gevormd met Spanje. Strijd met dit land is er vaak geweest. Tot heden kan men nog spreken van een isolement ten opzichte van de andere landen van Europa.

Portugal is daarom steeds verwant geweest met scheepsbouw, koloniën en zeevaart, praktisch in dezelfde mate als Nederland.

Na de middeleeuwen is het echter met de Portugese glorie gedaan. Een verovering door Spanje betekent het verlies van vele bezittingen. Het verarmde land wordt verscheurd door binnenlandse onlusten. Het duurde tot deze eeuw voor een herstel zich aftekende.

Aan de lange kust zijn slechts enkele plaatsen geschikt om als zeehaven te dienen. Een daarvan is Lissabon met de monding van de Taag als een prachtige natuurlijke haven.
Jaarlijks lopen zesduizend schepen deze haven binnen. De gunstige ligging aan internationale scheepvaartroutes was de aanleiding voor een veelomvattend plan van de grootste Portugese reder, De Mello. Hij vroeg in 1954 de minister van marine toestemming een werf te mogen bouwen aan de monding van de Taag. In 1961 werd de maatschappij "Lisnave Estaleiros Navais de Lisboa S.A.R.L." opgericht. Partners waren Portugese, Zweedse en Nederlandse werven en een Portugese Bank. Eind 1962 keurde de Portugese regering de plannen van Lisnave goed. Vanwege het nationale belang moest een meerderheid van het kapitaal in Portugese handen zijn. Voor in het buitenland afgesloten leningen werden staatsgaranties verstrekt.

Op 1 januari 1963 nam Lisnave de concessie over van de bestaande werf Navalis in Lissabon. De 2300 personeelsleden wer-

*Links het dok voor schepen van maximaal 100.000 ton waterverplaatsing, rechts het dok voor maximaal 300.000 tonners.*

den overgenomen door de nieuwe maatschappij.

In Portugees bezit is nu 51 % van het kapitaal. De Nederlandse werven R.D.M., N. D. S. M. en Wilton-Fijenoord bezitten samen — gelijk verdeeld — 24,5 %, evenals de twee Zweedse werven.
In 1963 werd het werkkapitaal vergroot tot ƒ 31.250.000 en vond men tevens wegen voor de totale financiering van het project.

Op 6 april 1964 begonnen de werkzaamheden. Mede door de Nederlandse deelneming (ook Nederlandse banken verstrekten leningen) werd de bouw van de dokken gegund aan de Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot Aanneming van Havenwerken. Hoofddoel van de werf is het repareren van tankers en bulkcarriers, die op hun weg van Noord-Europa naar het zuiden in ballast varen en het verzorgen van onderhoudsbeurten voor deze schepen. Tankers arriveren namelijk praktisch gasvrij in Lissabon en het schoonmaken van de ladingtanks is in een vergevorderd stadium. Andere voordelen zijn het gunstige klimaat en de ruimte die de Taag biedt voor manoeuvreren. Direct vanaf het

begin heeft "Lisnave" geprofiteerd van de kennis van de partners om een goed functionerend geheel te krijgen. Hoofdgedachten bij het ontwerpen waren :

1. Een beschutte plaats.
2. Gemakkelijk bereikbaar en goed toegankelijk.
3. Efficiente inrichting.

De plaats in de Margueira baai geeft beschutting tegen ruwe zee en harde wind en biedt een groot bassin met voldoende diepte.
Dokken en kades zijn gemaakt in de lengterichting van de overheersende windrichting. Het transport is opgezet volgens het pallet systeem, dat met de huidige uitrusting vervoer tot 120 ton mogelijk maakt. De mechanische werkplaatsen liggen centraal op het terrein. De afstand tot de machinekamers van schepen bedraagt nooit meer dan 250 meter. Vanuit een "kraaiennest" bovenop de machinefabriek wordt het transport gedirigeerd.

„Lisnave" is één van de weinige werven die speciaal ontworpen zijn om zeer grote schepen te ontvangen. Ook is rekening gehouden met eventuele snelle evoluties in de scheepsbouw. Deze opzet heeft zijn nut al in de eerste fase bewezen. De twee dokken waren in 1962 ontworpen met de afmetingen 250 x 40 m voor schepen met een waterverplaatsing tot 70.000 ton. Op eenvoudige wijze en zonder tijdverlies werden echter dokken gebouwd van 350 x 54 m en 266 x 42 m voor respectievelijk 300.000 en 100.000 ton waterverplaatsing.

*Een van de eerste tankers in het „kleine" dok van Lisnave.*

Er is reeds voorzien in een tweede fase met een gegraven dok van 550 x 84 m voor schepen met meer dan 750.000 ton waterverplaatsing. Men denkt verder aan een drijvend dok voor schepen tot 60.000 ton waterverplaatsing. Overigens gaan de afmetingen van de tankers, die nu al bij "Lisnave" kunnen worden gedokt, ons voorstellingsvermogen aardig te boven. Er worden op dit ogenblik in Japan bijvoorbeeld zes tankers gebouwd met elk een waterverplaatsing van 300.000 ton. Deze zullen volgend jaar in de vaart komen. Een derge-

lijk schip in het grootste dok van "Lisnave" zal tussen schip en dokwand slechts een halve meter ruimte overlaten.

Met de bouw van de dokken werd begonnen in mei 1965. Op 15 maart van dit jaar was de constructie voltooid en werden de dokken gevuld met water. Op 6 april werd in het "kleine" dok reeds de T2 tanker "Praia Branca" omgebouwd tot tankcleaning station.

Het invaren van de schepen gebeurt door middel van een ingenieus systeem van trollies, draden, winches enz. De grootste schepen kunnen door één man binnengehaald worden. Aan de achterkant blijven sleepboten normaal dienstdoen.

Interessant zijn de kielblokken, die door één man in ongeveer vijf minuten kunnen worden verwijderd. Zij bestaan uit een zwaar trapeziumvormig betonblok van één meter hoogte. Er bovenop is een stalen rand van 10 cm hoogte aangebracht. De ruimte wordt met zand opgevuld en boven afgesloten met een stalen plaat, die binnen de rand past. Hierop plaatst men houten vulblokken tot ongeveer 30 cm hoogte. Om het kielblok te verwijderen opent men twee tegenover elkaar in de stalen rand aangebrachte schuifjes. Met een waterstraal spuit men het zand weg en inderdaad, binnen enkele minuten is het blok ongeveer 10 cm vrij van de bodem van het schip.
Met een lorrie kan men nu het dok verwijderen.

Vullen van het grote dok kost — evenals het leeglopen — circa anderhalf uur. Uitdokken en weer indokken kost bij elkaar vijf uur.

In de machinefabriek kunnen alle normaal voorkomende reparaties worden uitgevoerd. Slechts grotere karweien zoals krukasreparaties liggen nog niet binnen het bereik van de mogelijkheden.
Er zijn nu 4200 werknemers op oude en nieuwe werf tezamen.

## In memoriam

Met leedwezen geven wij kennis van het overlijden van onze medewerker :

**S. TEJEDOR GARCIA**

ketelmaker, geboren 19 oktober 1938, overleden 22 juli 1967. Sinds 29 juni 1962 werkzaam bij de R.D.M.

**In memoriam oud-werknemers:**

**THEODORUS TROOST**

steker, geboren 21 april 1897, gepensioneerd 1 juli 1962, overleden 26 juli 1967.

**JOHANNES JODOCUS HERMANUS BRÖKLING**

stoomkraanmachinist, geboren 21 oktober 1891, gepensioneerd 1 december 1956, overleden 30 juli 1967.

Dat zij in vrede mogen rusten.

## JUBILEA

**25 JAAR R.D.M.**

**B. PONS**
brander,
30 juli 1967

**A. J. KOUWENHOVEN**
afd. administratie,
31 juli 1967.

**40 JAAR N.W.**

**A. C. M. LAMBREGTSE**
modelmaker,
14 augustus 1967

## Dankbetuigingen

Hartelijk dank aan directie, chef en personeel alsmede de leden van de W.E.K. voor de vele blijken van belangstelling ondervonden tijdens ziekte en overlijden van onze lieve vader en man.

Mevrouw Schaap-Willebrand en kinderen

Door bijzondere omstandigheden enigszins vertraagd wil ik alsnog allen die op enigerlei wijze hun deelneming hebben betuigd bij het overlijden van mijn man hartelijk dank zeggen.

Mevrouw L. Stam-van den Berg

Hartelijk dank voor de sigarenbandjes. Ik heb van 25 adressen wat gehad. Ook mooie banden. Ik zou erg graag nog wat meer bandjes willen hebben.

D. Koert,
Letostraat 12, Rotterdam-22

Dank voor de zeer mooie taart antvangen tijdens het 25-jarig huwelijksfeest.

J. Oudshoorn
M. Oudshoorn-van Drunen

## AFSCHEID

Met ingang van 1 augustus gingen met pensioen de heren :

**J. G. HELL**
koperslager,
in dienst van R.D.M sinds
11 augustus 1947.

**A. R. KLEINMAN**
machinale bewerker scheepsbouw,
met onderbrekingen in dienst van
R.D.M. en N.W. sinds 7 oktober 1919.

**M. KRUITHOF**
lasser,
in dienst van R.D.M. van 6 februari
1919 t/m 11 september 1920 en van
24 maart 1940 t/m 31 juli 1967.

**T. M. MONSTER**
smid,
met onderbrekingen in dienst van
R.D.M. en N.W. sinds 27 januari 1919.

**B. POLDERMAN DE JONG**
reparatie-bankwerker,
in dienst van R.D.M. sinds
25 november 1946.

**B. PONS**
brander,
in dienst van de R.D.M.
van 30 juli 1942 t/m 31 juli 1967.

**G. VAN UITERT**
transporteur,
in dienst van R.D.M. en N.W.
met onderbrekingen sinds
30 november 1927.

**K. WIJNOLTS**
machinale bewerker scheepsbouw,
in dienst van R.D.M. sinds
7 februari 1947.