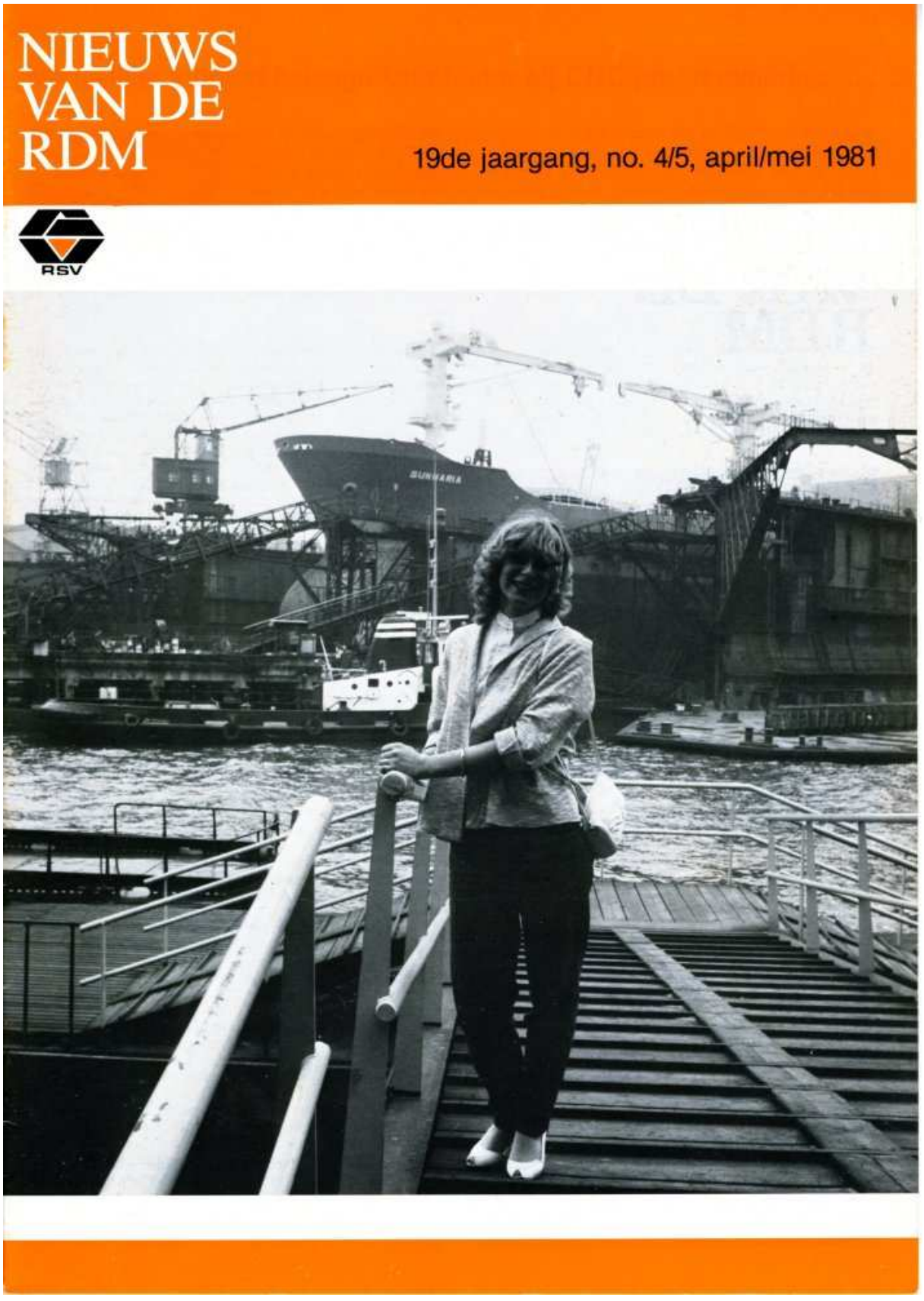
“Nieuws van de RDM”, april / mei 1981, 19e jaargang, nummer 4 / 5.

Ontvangen van Rob Lampen, Rotterdam.



NIEUWS VAN DE RDM

Personeelsorgaan van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij B.V.

Verschijnt 6 x per jaar.

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

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

Foto van de maand:

Sonja Koedam, Miss Koerier 1981, bezocht de RDM

(zie pagina 5)

Inhoud

1 Menselijke inbreng belangrijkste factor bij CNC programmering

2 Werkzaam kunnen blijven dankzij WAO-voorzieningen

3 "Papieren" oplevering SALM

4 Prespak belangrijke schakel tussen producent en klant

5 Miss Koerier te gast bij RDM

6 Uitgebreide reparaties aan bulkcarrier "Oceanus"
Snelle reparatie van "Seki Rokako"

7 Watt en half watt in dok 10

8 Stormvloedkering Oosterschelde: laatste fase Deltaplan
Jubilarissen van de maand

11 Goed bedoeld
Boottocht jubilarissen 1980

12 Met de hartelijke groeten.....
Twee diamanten echtparen

13 Dankbetuigingen
In memoriam

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

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

Menselijke inbreng belangrijkste factor bij CNC programmering

De programmaprinter

Het is al weer geruime tijd geleden, dat wij in het Nieuws van de RDM de schijnwerper richtten op de CNC (Computer Numerical Controlled) machines van de afdeling WF & RDM Algemene Werktuigbouw. Inmiddels is het aantal CNC machines gestegen tot in totaal elf stuks. Geavanceerde machines, die een grote nauwkeurigheid paren aan een hoge productiesnelheid. Een essentieel aspect in het streven naar een sterk en concurrerend productie-apparaat. Een niet minder belangrijke schakel in deze keten is de afdeling Werkvoorbereiding. Want hiervandaan immers komen de computerprogramma's voor de CNC machines. Een goed programma is van even groot belang als een goede CNC machine.

Ten behoeve van de CNC programmering beschikt de afdeling Werkvoorbereiding van WF & RDM AW over een minicomputer met twee terminals, een printer, een plotter, een ponsbandponser en ponsbandlezer. Gebruik wordt gemaakt van het Miniapt systeem. Dit is een computertaal speciaal ontwikkeld voor numeriek bestuurde machines. Er werd reeds met Miniapt gewerkt voor de bestaande NC machines. Toen besloten werd tot de aanschaf van computerbestuurde machines is er een uitgebreide studie verricht naar een in alle opzichten meest geschikt systeem. Het resultaat was een uitbreiding van het Miniapt systeem, dat de eerste vijf jaar, gezien de ontwikkelingen, goed zal voldoen. Bovendien is een uitbreiding van de geheugencapaciteit, indien dit nodig mocht blijken, mogelijk.

Het toepassen van de computer voor de programmering bespaart veel rekenwerk. Vergeleken met de handmatige programmering ligt de verhouding bij moeilijke werkstukken globaal 1 op 10, waarbij een controletekening is inbegrepen. Een enorme besparing in tijd en werk. Dit geldt ook voor de controletekening, die nu met behulp van de plotter wordt gemaakt. In de computer liggen voorts alle gegevens opgeslagen van het gereedschap van de draaimachines. Er wordt gestreefd naar de opbouw van zoveel mogelijk standaardprogramma's. Dit proces is nog steeds in ontwikkeling. Het grote voordeel zal duidelijk zijn, want in feite hoeven dan uitsluitend de gegevens te worden ingevuld. De zogenaamde variabelen. Een van de meest belangrijke zaken bij het programmeren is het bepalen van de werkmethode en de gereedschapkeuze. Staat deze eenmaal vast, dan wordt een programma opgesteld. De invoering van de programma's gebeurt meestal door één van de dames van de afdeling Werkvoorbereiding. Controle op foute invoer of foute programmering vindt daarop plaats, wat nog niet wil zeggen dat het werkstuk correct bewerkt zal worden. Daarom wordt met behulp van de plotter een controletekening gemaakt. Verder dient het programma geschikt te worden gemaakt voor de te gebruiken CNC machine. Hiertoe wordt het computerprogramma door een zogenaamde postprocessor gevoerd, die het programma automatisch geschikt maakt voor de gekozen machine, waarop een ponsband wordt gemaakt. Deze ponsband wordt bij de betreffende machine in de machinecomputer ingelezen en is daarna eigenlijk overbodig. Voor het bewerken van het werkstuk put de machinecomputer nu uit eigen geheugen.

Ondanks deze grote automatisering worden de medewerkers van de bewerkingsmachine verteld hoe het werkstuk wordt gemaakt. Een logische zaak, zodat men weet wat de machine gaat doen en niet voor verrassingen komt te staan. Belangrijk is ook dat de betrokken man zelf kan beoordelen of er iets fout gaat en tijdig kan ingrijpen.

Noodzakelijke kleine wijzigingen in het programma kunnen bij de machinecomputer worden aangebracht. Betreft het ingrijpende wijzigingen, dan gebeuren deze op de afdeling Werkvoorbereiding, waarop het gewijzigde programma opnieuw in de machinecomputer wordt ingelezen.

De afdeling Werkvoorbereiding is thans goed ingespeeld op de nieuwe systematiek van CNC programmering. Voortdurend wordt er gewerkt aan perfectionering en standaardisatie. Uiteindelijk resulteert dit in een slagvaardig productie-apparaat, dat snel kan inspelen op nieuwe ontwikkelingen in de toekomst. In de loop van het jaar besteden wij achtereenvolgens meer aandacht aan de onder handen zijnde projecten.

Jacolien Meulenbelt medewerkster van de afdeling Werkvoorbereiding, voert via de terminal een programma in.

De eigenlijke computertafel met terminal, computer, ponsbandverwerker en postprocessor.

Werkzaam kunnen blijven dankzij WAO-voorzieningen

Dankzij een speciale voorziening is de heer L. Touwburg, lasser in de machinefabriek WF & RDM Algemene Werktuigbouw, in staat gesteld weer intensiever aan het arbeidsproces deel te nemen. Het betreft hier een bijzondere lasstoel, lasmanipulator of hoogwerker. De heer Touwburg is namelijk zwaar gehandicapt aan beide benen, waardoor hij gedwongen is laswerk zittend uit te voeren. Voor kleine onderdelen op een werkbank is dit niet zo bezwaarlijk, doch voor grotere onderdelen betekende dit in feite voor de heer Touwburg slechts toekijken hoe collega's het werk deden. Met de hoogwerker evenwel zijn de mogelijkheden enorm verruimd. De hoogwerker kan op een railbaan heen en weer rijden, zwenken van links naar rechts, omlaag en omhoog en voorts is de lasstoel nog vooruit of achteruit beweegbaar. De eigenlijke stoel is bovendien nog beperkt draaibaar. Al deze bewegingen zijn vanuit de stoel door de heer Touwburg te controleren door middel van een uitgebreid schakelpaneel onder handbereik. Een indrukwekkend apparaat, waarover de heer Touwburg zeer te spreken is, hoewel hij opmerkte, dat er toch ook beperkingen zijn met betrekking tot de bereikbaarheid van het werkstuk. De heer Touwburg werkt thans circa twee jaar met de hoogwerker en is intussen zeer bedreven in de bediening ervan.

De heer Touwburg aan het werk met behulp van de lasstoel

Jammer

Helaas is de hoogwerker enige tijd terug verhuisd naar een andere plaats, waardoor als gevolg van een andere opstelling het apparaat omgebouwd dient te worden. Dat nu is een zaak die veel te lang loopt en dat is jammer.

Een andere bijzondere voorziening is aan te treffen op de afdeling Werkvoorbereiding in de Machinefabriek. De heer Noordzij aldaar werkzaam heeft een kwaal aan beide ogen en kan daardoor ondanks zijn bril minder goed zien. Hij beschikt ten behoeve van de CNC programmering over een monitor met sterk vergrote karakters, die parallel geschakeld staat aan de overige monitors. Daarnaast heeft hij een zogenaamde televisieloep, onder handbereik. Tekst of tekeningen kunnen hiermee drie tot vierentwintig maal vergroot op een televisiescherm worden weergegeven. De heer Noordzij kan dan nog kiezen of hij de tekst positief of negatief afgebeeld wil hebben. Beide voorzieningen, televisieloep en hoogwerker zijn bekostigd met middelen uit de WAO (Wet Arbeidsongeschiktheid).

Links de heer Noordzij achter een terminal met grote karakters, rechts de televisieloep

"Papieren" oplevering SALM

Bij de oplevering van een product behoort ook een papieren oplevering van bijbehorende documenten en tekeningen.
Wat dit tegenwoordig voorstelt voor een kwaliteitsproduct als de SALM laat de hierbij afgedrukte foto zien. Deze papierstapel heeft betrekking op de op te leveren materiaalcertificaten en rapporten van het uitgebreide lasonderzoek. De berg zou nog aangevuld kunnen worden met een gigantische stapel tekeningen.

Alternatief transport. Wat te doen als de grote sectiewagen stuk is. Nog geen probleem hoor, blijkens de grote inventiviteit van de nieuwbouw afdeling. Even de koppen bij elkaar en bereidwillig staan vele nieuwbouwmensen hun auto beschikbaar voor vervangend sectievervoer. De afgedrukte foto toont hoe aldus een pootsectie van het booreiland "Maersk Endeavour" is vervoerd. Door het grote aantal auto's was de druk op de daken zo gering, dat zelfs een zwaardere sectie vervoerd had kunnen worden. Teneinde beschadiging van de lak te voorkomen had de afdeling nieuwbouw plaatjes zachtboard beschikbaar gesteld. Het enige noemenswaardige probleem was het gelijktijdig sturen van alle auto's. Ook dat lukte wonderwel. Een sterk staaltje van gezamenlijk een probleem beetpakken. Waar of niet.

Prespak belangrijke schakel tussen producent en klant

Achter de afdeling Prespak gaat een organisatie schuil, die zijn weerga niet kent, maar desondanks slechts bij weinigen bekend is. Prespak staat voor Preservering en Verpakking. Dit houdt in het preserveren en verpakken van (reserve)onderdelen met een gegarandeerd kwaliteitsbehoud van de onderdelen voor minimaal 15 jaar. Het betreft in de eerste plaats hoogwaardige onderdelen voor de Koninklijke Marine en buitenlandse marines, maar daarnaast ook onderdelen voor talrijke civiel georiënteerde ondernemingen. Ofschoon de afdeling Prespak nog niet AQAP gecertificeerd is, wordt wel reeds volgens de strenge kwaliteitseisen van de NAVO gewerkt.

Prespak is zo'n achttien jaar geleden ontstaan rond de eerste verbouwing van de ex "Hr. Ms. Zeven Provinciën" en de bouw van het bevoorradingsschip "Hr. Ms. Poolster". Geëist werd toen, dat alle reservedelen en gereedschappen volgens internationale voorschriften en normen geconserveerd en verpakt werden.
Gezocht werd naar een werf, die deze taak opzich kon nemen. Dat werd de RDM. Sindsdien is er een geheel aparte selfsupporting afdeling ontstaan onder de naam Prespak, ten behoeve van het reinigen, conserveren of preserveren en verpakken van onderdelen.

Sneeuwbaleffect

In feite is de behoefte daartoe ontstaan als gevolg van de Tweede Wereldoorlog. Het kunnen beschikken over grote partijen reservedelen was essentieel gebleken. De opbouw van een dergelijk systeem is internationaal aangepakt en elk artikel heeft nu een NATO-codenummer. Voor een handzame administratie wordt gebruik gemaakt van microfilm.
Ook voor de koopvaardij bleek een analoog systeem van preservering en verpakking van reservedelen het ei van Columbus. Talrijke rederijen, zoals Shell Tankers, de HAL, Cunard en Sea-Land gingen ertoe over de reservedelen voor de schepen bij Prespak te laten behandelen. Het sneeuwbaleffect bleef niet uit. Alle werven maken gebruik van de hier bij Prespak geboden faciliteiten. Om enkele voorbeelden te noemen: Van der Giessen-De Noord met alle materialen voor de vijftien mijnenvegers; Rijkswaterstaat met onderdelen voor het lichtschip Goeree; onderdelen voor de in Engeland gebouwde fregatten voor India; Van Rietschoten & Houwens met veel electronica; onderdelen voor de Indonesische korvetten; materiaal voor de Turkse luchtmacht, enz.
Al geruime tijd is de offshorewereld een vaste klant bij Prespak met onderdelen voor booreilanden bijvoorbeeld en de SALM.

Vol werk

Uit eigen bedrijf komen regelmatig opdrachten binnen. De losse onderdelen worden bij Prespak zelf behandeld, de grotere, zoals drukvaten, asleidingen, stoomturbines en dergelijke op de plaats van fabricage. Incidenteel verricht Prespak ook buiten de RDM haar taken. Alle energie centrales in Nederland behoren tot de opdrachtgevers. Er wordt tevens rechtstreeks voor derden gewerkt.
De sterke toename van opdrachten hebben er in die achttien jaar van het bestaan toe geleid, dat de accommodatie en capaciteit moest worden uitgebreid. Dat is thans praktisch niet meer mogelijk. Met de huidige bezetting zit men voorlopig tot 1984/85 helemaal vol met werk.

Accuraat

Voor het schoonmaken van de onderdelen beschikt Prespak over een hal vol met reinigings- en conserveerbaden, die in een logische volgorde staan opgesteld. Dan is er een verpakkingsafdeling, waar een uitgebreid skala van verpakkingsmateriaal en hulpgereedschap voorhanden is. Voorts is er een ruimte voor timmer- en schilderwerk en een fikse magazijnruimte, die behoorlijk krap dreigt te worden.
De medewerkers doen alles zelf: etikettering, sortering, reiniging van onderdelen, verpakken, verven, timmeren, het samenstellen van boekwerken etc. Dit alles voor onderdelen variërend van een eenvoudig metalen of rubberen ringetje tot peperdure electronische printjes en van complete pompen en dieselmotoren tot reusachtige onderdelen toe.
Het werk zelf dient reeds vanaf het moment van binnenkomst van de onderdelen tot aan de aflevering toe met de grootst mogelijke accuratesse te worden uitgevoerd. Dit vraagt van alle medewerkers, die hier zeer zelfstandig werken, een duidelijk verantwoordelijkheidsbesef. De onderlinge sfeer is uitstekend en men kan spreken van werken bij Prespak is werken in een hecht teamverband.

De badenhal met talrijke conserveerbaden

Een kijkje op een inpaktafel

Magazijn waar alle verpakte onderdelen in aluminium kisten gaan met uitvoerige controle daarop

ten. Eerst echter diende de kapitein toestemming te geven, Mr. T. Nakamura, was alras gevonden. Het gezelschap werd met de bekende Japanse hoffelijkheid ontvangen in de Captain's dayroom, waar de uiterst vriendelijke kapitein Nakamura het doel van ons bezoek aanhoorde. De toestemming was gauw verkregen. Het brugdek vormde als eerste een dankbare achtergrond voor de aantrekkelijke Sonja. Toen daarop gevraagd werd of ook in de machinekamer gefotografeerd mocht worden, had de kapitein aanvankelijk bezwaren. We zouden er smerig kunnen worden. Op ons aandringen gaf hij toe en zeer attent en galant liet hij voor elk van ons een paar handgebreide smetteloos witte handschoenen aanrukken, zodat we geen vuile handen zouden krijgen. Als een volleerd oilman hanteerde Sonja de oliekan tijdens het poseren van de grote hoofdmotor.
Terug bij het dokkantoor werd nog even snel de kapiteinspet geleend van kapitein A. van der Steen, waarop Sonja getooid met dit hoofddeksel aan boord van de Dockyard III eens even liet zien hoe je met trossen om moet gaan.
Na een zeer genoeglijke middag en vol met plezierige indrukken verliet het gezelschap met een gelukkige Sonja de werf. Wij wensen de vrolijke, levenslustige en zeer positief ingestelde Sonja nog veel geluk in haar Miss Koerier bestaan.

Miss Koerier te gast bij RDM

Sonja Koedam, de zeventienjarige Miss Koerier 1981, bracht maandagmiddag 30 maart 1981 een bezoek aan de RDM.
Zij is de winnares van een door De Koerier, een uitgave van de Randstadedities Rotterdam, georganiseerde Miss verkiezing. Bij de voorselectie uit een groot aantal deelneemsters waren alle lezers van dit huis-aan-huis blad betrokken. Uiteindelijk bleven zes kandidaten over voor de finale. Als criteria golden niet alleen het uiterlijk, maar evenzeer factoren als kennis, gedrag, kleding, karakter en dergelijke. Door een gelukkige combinatie van deze aspecten wist Sonja de titel in de wacht te slepen.
De bijzondere sympathieke Sonja met haar aanstekelijke vrolijkheid, was bij haar bezoek aan ons bedrijf vergezeld door de eindredacteur, een journaliste en een fotograaf van De Koerier. Voor het dokkantoor Reparatie stapte het gezelschap aan boord van de Dockyard II voor een tochtje door de haven. Onderwijl schoot de fotograaf zijn rolletjes vol. In de Heysche Haven werd afgemeerd aan dok 9, waarop een leuke fotoserie werd gemaakt van Sonja bij het achterschip en schroef van het gedokte Japanse roll-on/roll-off containerschip "Seki Rokako".

Aan boord

Besloten werd aan boord te gaan van de "Seki Rokako" om daar op of in het schip een fotoserie van Sonja te schie-

O, wat een wiebelend ponton, roept Sonja, de kapitein kijkt lachend toe

Copyright: Randstad Fotodienst

Uitgebreide reparaties aan bulkcarrier "Oceanus"

Enige tijd terug kreeg de afdeling Reparatie de opdracht voor het herstel van schade aan de bulkcarrier"Oceanus" (51.590 dwt). Dit schip van de Griekse reder Economou & Co. had bij Leningrad ijsschade opgelopen aan SB en BB ter hoogte van ruim 1, 2 en 3.
Bij het droogzetten in het dok op 9 februari bleek de schade dermate omvangrijk, namelijk aan weerszijden over ca. 50 meter lengte, dat bij het herstel inclusief de internals zo'n 60 ton staal is verwerkt. De nieuwe huidplaten werden bij RDM gegrit, gemald, afgetekend en voorgebrand. Bij Wilton-Fijenoord werden de platen vervolgens in de juiste vorm gedrukt, waarna bij RDM deze platen op de juiste maat werden gebrand en aangebracht. Tegelijkertijd nam men de upper wingtanks no. 1 aan SB en BB onder handen, waarvoor circa 35 ton staal nodig was. Een ingrijpende reparatie vanwege de zeer gecompliceerde vorm van de tanks als gevolg van de vorm van het schip ter plaatse.
Tevens ondergingen de dubbele bodemtanks en upper wingtanks een speciale survey, waarmee zeer veel reparaties gepaard gingen.

Twee kilometer

Voorts werden van het ballast bilge systeem alle hydraulische leidingen vernieuwd. Dit betreft ruim twee kilometer leiding, die zich bevindt in de duct-keel, een vrij nauwe koker in het midden van de dubbele bodem over de volle lengte van het schip. In zo'n duct-keel, die vrijwel altijd smerig is, heeft men nauwelijks bewegingsruimte en men moet in dit geval uit de vele gebundelde leidingen de juiste aansluitpunten uit elkaar kunnen houden.
Ook de dieselgenerator gaf veel werk. De oude 7-cilinder diesel motor werd vervangen door een nieuwe 5-cilinder met groter vermogen. Dit betekent onder meer een nieuwe fundatie voor de motor en alle leidingwerk opnieuw pasmaken, een karwei waar veel werk mee gemoeid is.
De reparatie van de "Oceanus" kenmerkte zich door een grote gevarieerdheid en bovendien door de bijzonder veel bijkomende werkzaamheden. Na een verblijf van circa zes weken kon het schip op 20 maart de werf verlaten. De "Oceanus" is het derde schip van Economou, dat binnen een half jaar bij de RDM is gerepareerd. Al eerder herstelden wij de "Nephele" en de "Argonaut".

Snelle reparatie van "Seki Rokako"

Het Japanse roll-on/roll-off containerschip "Seki Rokako" arriveerde eind maart bij de RDM voor het ondergaan van een zeer gevarieerd reparatieprogramma. Op scheepsbouwgebied betrof het de reparatie van de schade aan SB-vóór ter plaatse van wingtank no. 3 en 4, alsmede het repareren van schade aan de sternramp aan de achterzijde van het schip. Dit is de reusachtige neerklapbare rij-op/rij-af klep.
Omvangrijke werkzaamheden werden verricht in de machinekamer. De 16-cilinder Pielstick PCV2 hoofdmotor werd danig onder handen genomen. Alle cilinderkoppen werden in de werkplaats volledig overhaald, waarin begrepen het slijpen van alle kleppen en klepzittingen. Ook de zuigers werden verwijderd en schoongemaakt. Tenslotte zijn er nog diverse krukaslagers open geweest voor controle.
Het vernieuwen van alle zeewaterafvoerleidingen van de luiken en het uitvoeren van diverse andere werkzaamheden completeerden het arbeidsintensieve reparatiekarwei. De zeer korte oplevertijd en een geslaagde proefvaart over de Nieuwe Waterweg tot op de Noordzee stemden kapitein en eigenaars tot volle tevredenheid.

Watt en half watt in dok 10

Puur toeval en zeer opvallend was het feit, dat kort na de dokking van het werkschip "Thor" van Heerema Marine Contractors in dok 10, de Duitse coaster "Alster" eveneens in dok 10 werd opgenomen. Grote tegenstellingen, want de "Thor" was tot dusver het grootste schip, dat in dok 10 was droog gezet met aan weerszijden van de romp nauwelijks een handbreedte ruimte tussen schip en dokwanden, terwijl de "Alster" juist het kleinste scheepje was ooit in dok 10 opgenomen. De foto's tonen het grote verschil tussen reus en klein duimpje.

Stormvloedkering Oosterschelde: laatste fase Deltaplan

Circa drie weken na de reusachtige watersnood in 1953, waarbij 1850 mensen verdronken, werd de Delta Commissie opgericht door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Deze commissie diende zich bezig te houden met het uitwerken van plannen, die een ramp met een dergelijke omvang in de toekomst mogelijk moeten voorkomen. Daaruit is het Deltaplan ontstaan, dat in grote lijnen het afsluiten van de zeegaten behelsde door middel van zware dammen. Een gigantisch plan en te rangschikken onder de grootste waterstaatkundige werken ter wereld.
Inmiddels zijn een groot aantal van deze dammen of andere voorzieningen gerealiseerd. Eén voorbeeld hieruit is de Haringvlietdam, waarin 17 sluizen zijn aangebracht, die elk afzonderlijk met grote schuiven zijn af te sluiten. Menig RDM-er zal zich het vele klinkwerk aan de talrijke grote onderdelen voor dit sluizencomplex nog goed herinneren.

Moeilijkste

Thans is men bezig met het afsluiten van de Oosterschelde, de laatste maar tevens moeilijkste fase in het gehele Deltaplan. De monding ter plaatse is acht kilometer breed met enkele grote zandbanken en stroomgeulen tot 35 meter diep toe.
Bij elk tij stroomt er ongeveer 1 miljard kubieke meter water in en uit. In het oorspronkelijke Deltaplan was voor de Oosterschelde een geheel dichte dam gepland. In de jaren zeventig kwam daar tegen zo'n geweldige weerstand, dat de regering besloot de Oosterschelde niet volledig af te sluiten.
Het alternatief bestond uit een enorme stormvloedkering door middel van stalen schuiven, die opgehangen worden tussen 66 betonnen pijlers. Hierdoor blijft onder normale omstandigheden 77 procent van het huidige getijverschil gehandhaafd. Bij gevaarlijk hoog water en zware storm worden de schuiven gesloten. De kosten verbonden aan dit project worden geraamd op 3 à 4 miljard gulden.

"Ostrea"

Aan de realisering van dit project zijn zeer grote technische en organisatorische problemen verbonden. Het vormt ook een belangrijk stuk werkgelegenheid voor honderden mensen.

De betonnen pijlers en andere zware betonnen elementen worden gebouwd op het grootste van de twee werkeilanden in de monding van de Oosterschelde.
De pijlers met een maximum gewicht van 18.000 ton zullen vanaf 1982 met een speciaal vaartuig stuk voor stuk naar hun bestemming in de stroomgeulen worden gevaren en geplaatst. Dit speciale hefschip, de "Ostrea" (Oester) ligt nu bij ons op de helling. In de komende uitgaven van het Nieuw van de RDM zullen wij graag wat dieper ingaan op dit gigantische project, dat grote belangstelling heeft van velen over de gehele wereld, en de daarvoor gebruikte en te gebruiken bijzondere vaartuigen. De oplevering van de stormvloedkering is gepland in 1985.

40 JAAR

J. Buitelaar
onderhoudsbankwerker TD
3 februari

J.T. Habraken
werkmeester ijzerwerkers Rep.
10 februari

H.C. van Royen
werkmeester ijzerwerkers Rep.
11 februari

M. Bakkers
draaier Rep.
26 februari

K. Roomer
samensteller S & O
26 februari

J.J.C. Poolen
voorman elektromonteurs TD
28 februari

A.P. Biesheuvel
chef kwaliteitsbewaking AW
3 maart

L. van Peski
voorman ijzerwerkers S & O
3 maart

L. van de Griend
coördinator indiv. vervoer
5 maart

B.D. van der Waal
calc./werkv. bedrijfsbureau S
12 maart

J. Hooimeijer
bankwerker AW
17 maart

25 JAAR

H.T. van Wattum
chef bedrijfsbureau
tekenkamers S
1 februari

M.B. van Dongen
dokverver Rep.
2 februari

J.G.E. Auperle
lasser S & O
6 februari

A. Boender
werkmeester lassers Rep.
13 februari

J. Nijhof
chef afd. Gebouwen
1 maart

H.F. Koevermans
bankwerker AW
5 maart

J.J. Giberius
bankwerker AW
12 maart

L. Kieviet
werkmeester lassers Rep.
12 maart

C.L. Teerds
gereedschapconstructeur AW
12 maart

M.J. Wehrmeyer
plaatwerker S & O
12 maart

A. Brouwer
plaatwerker Rep.
15 maart

Mevrouw W. Pieterson
directiesecretaresse
15 maart

P. Boerman
bankwerker AW
19 maart

A.M. van den Hoff
bankwerker AW
19 maart

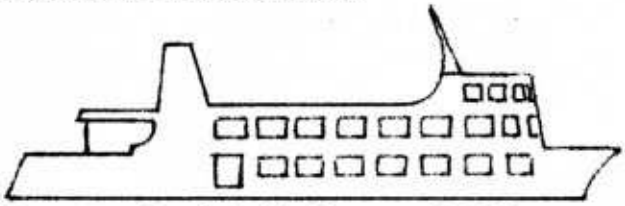
A. Rasenberg
transporteur AW
19 maart

A.J. van de Zande
frezer AW
19 maart

M. van Meijeren
werkplaatschef Mf/B
28 maart

Goed bedoeld

De Wijkraad van Heijplaat doet z'n uiterste best in de belangenbehartiging van de bewoners. Vooral het verkeerstechnische probleem kreeg veel aandacht. De ene oplossing volgde op de andere om de situatie van verkeersoverlast te verminderen. Daaronder valt ook het afsluiten van de Mijdrechtstraat met een doodlopend gedeelte op de Rondolaan. Een leuke meetkundige bloembak en een drietal zogenaamde "Amsterdammertjes" completeren dit beeld. Maar het plaatsen van een bord verboden in te rijden voor auto's en motorfietsen, was dat niet wat overdreven?



Boottocht jubilarissen 1980

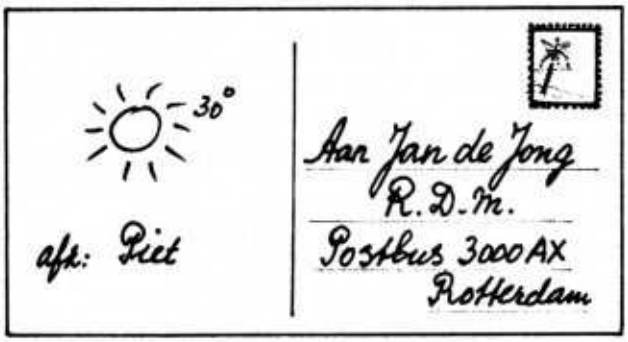
Zaterdag 7 maart 1981 - Precies op de afgesproken tijd -14.00 uur -klinkt het bevel tot vertrek: 'voor en achter'! Binnen enkele minuten ligt het schip op koers; langzaam verdwijnt de nu wat stille (en kille) Willemskade achter ons. Een enkele toeschouwer oogt ons na . . .
Aan boord bevinden zich RDM-jubilarissen, die vorig jaar hun 25-, 40- of 50-jarig dienstverband vierden, uitgenodigd met echtgenote of familielid voor een bootreis richting Hoek van Holland. Vertegenwoordigers van directie en leidinggevend personeel mengen zich onder de passagiers. Bestuurders van WEK houden een 'oogje in het zeil'.

Het was allemaal zo mooi voorbereid: de Oranjeplaat, een wat statisch maar goed schip; een drie uur durende tocht met medewerkers die nog een beetje in feeststemming zijn; koffie en een drankje aan boord en hopelijk wat aangenaam weer. Helaas blijft dat de post onvoorzien . . .
Wat regen en veel wind zijn nou niet bepaald aanlokkelijk om eens lekker te gaan varen. Daarbij en misschien wel daardoor heeft de helft van de ruim honderd jubilarissen het laten afweten waardoor het intieme op de ruime Oranjeplaat (met zijn lange banken) een beetje wordt geschaad.
Tenslotte: in verband met de té krachtige wind moet reeds bij Maassluis de steven worden gewend; dit geeft echter het voordeel dat wat meer tijd beschikbaar is voor de vaart in de Botlek en de Eemhavens. In de Heysehaven geeft bedrijfsleider Van der Mee een heldere voorlichting over de SALM.

Hoewel de omstandigheden wat beter konden zijn is hier en daar duidelijk merkbaar dat een dergelijke reis gewaardeerd wordt en men staat er op de directie en haar organisator WEK dit te laten weten.
Om even na 17.00 uur wordt gedebarkeerd. Weinige minuten later ligt de Willemskade weer even stil en nog altijd kil achter ons . . .

Met de hartelijke groeten . . . . .

Velen sturen vanuit hun vakantieplaats een groet naar familie en bekenden. Honderdduizenden prentbriefkaarten worden door de PTT op de juiste adressen bezorgd; echter, een groot aantal komt niet op de bestemde plaats terecht door een onjuiste of een onvolledige adressering en dat is jammer.
Als nicht Marianne op de Canarische Eilanden een kleurige kaart uitzoekt voor tante Marie en die adresseert aan Hoogstraat (welk nummer woont ze, ik geloof op 15) dan wordt de kaart terecht op nummer 15 bezorgd, tenzij de besteller tante Marie kent. En als de bewoners van Hoogstraat 15 toevallig ook met vakantie zijn of tante Marie is bij hen onbekend, blijft de mooie kaart liggen.
Jammer voor Marianne, maar haar groet waait over . . . . .



Wij op de RDM weten daarover ook mee te praten.
Wat denkt u van bovenstaande adressering:

Onvolledige adresgegevens stagneren de bezorging door de interne post, want wie van de "Jan de Jongen" is bedoeld en wie is Piet??

Lees verder . . . . .
Degenen die de (oud)collega's in de afdeling een vakantiekaart willen sturen, of een trouwkaart, of een huwelijksjubileum, of iets anders hebben te melden, moeten dit als volgt doen:
Voorbeeld:
Aan de Technische Dienst' (scheepsbouwloods)
p/a RDM
Postbus 913
3000 AX Rotterdam

En als op het centrale punt in de afdeling waar de post binnenkomt de zaak goed wordt behandeld, dan komt uw bericht op de bestemde plaats.

Met de hartelijke groeten . . . . .

PS. Uw achternaam als afzender niet vergeten . . . . .

Twee diamanten echtparen

Het echtpaar J.G.J. 't Jong en A. 't Jong-den Besten te Slikkerveer, was op 8 april 1981 zestig jaar getrouwd.

Het echtpaar J.H. Dröge en J.J.W. Dröge-Koens te Schiedam, was op 20 april 1981 zestig jaar getrouwd.

Van harte geluk gewenst!

Dankbetuigingen

Ondergetekende wenst hiermede, ook namens zijn echtgenote, directie, chefs, bazen en collega's die bij mijn afscheid blijk van hun belangstelling hebben gegeven, hiervoor hartelijk te bedanken.
Hopende dat het ieder goed moge gaan, speciaal de Technische Dienst, teken ik met hartelijke groeten,

J. Verheij
Pernis

Hartelijk dank voor de felicitaties, goede wensen en mooie cadeaux bij mijn 40-jarig dienstverband, die ik van collega's, chefs en belangstellenden heb mogen ontvangen.
Mede namens mijn echtgenote,

J. Buitelaar
Technische Dienst

Mede namens mijn vrouw dank ik u hartelijk voor uw blijk van belangstelling in verband met mijn afscheid van de RDM. Voor de mooie bloemen, de bijdrage van het Afscheidsfonds en het Delftsblauwe wandbord zijn wij u zeer erkentelijk.

D.A. Tabak
Rotterdam

Heel veel dank voor uw bezoek thuis namens het bedrijf ter gelegenheid van mijn afscheid van de RDM.
Ik heb het bijzonder gewaardeerd.
Met hartelijke groet en de beste wensen,

R.A. Vodegel
Schiedam

Voor de grote belangstelling en het innig medeleven tijdens de ziekte en na het overlijden van mijn man betuig ik u, mede namens de kinderen, van harte mijn dank.

mevrouw
A.C.M. Krapels-van Paassen
Rotterdam

In memoriam

OUD WERKNEMERS

6- 3-1981 **Cornelis Jacobus Verlinde**
74 jaar
bankwerker NW
gepensioneerd 31-10-1971

11- 3-1981 **Arie den Broeder** 84 jaar
aanhouder/klinker
gepensioneerd 1-1-1955

19- 3-1981 **Boudewijn van der Arend**
72 jaar
koperslager
gepensioneerd 31-10-1973

20- 3-1981 **Leendert de Jong** 84 jaar
brander (NW)
gepensioneerd 31-7-1961

20- 3-1981 **Petrus Hermanus Krapels**
82 jaar
medewerker magazijn
Rep./bankw.
gepensioneerd 31-10-1964

29- 3-1981 **Jan Frederik Wöhler** 78 jaar
onderhoudsbankwerker
gepensioneerd 31-12-1967

31- 3-1981 **Dimmen Bruggeman** 69 jaar
zandbereider gieterij
gepensioneerd 1-11-1976

6- 4-1981 **Adrianus Borsboom** 82 jaar
werkm. ijzerwerkers (NW)
gepensioneerd 1-8-1963

8- 4-1981 **Henricus Petrus Josephus Maria Vermeer** 68 jaar
hoofdportier NW
gepensioneerd 1-4-1978

8- 4-1981 **Cornelis Gerrit Stuijt** 70 jaar
kernmaker
gepensioneerd 1-1-1976

9- 4-1981 **Marinus Aupperlee** 68 jaar
ijzerwerker Rep.
gepensioneerd 1-5-1977

11- 4-1981 **Arie van der Waal** 80 jaar
werkmeester gieters
gepensioneerd 1-7-1965

12- 4-1981 **Bastiaan Sintemaartensdijk**
68 jaar
samensteller
gepensioneerd 1-2-1978

14- 4-1981 **Willem Frans de Gelder**
78 jaar
chef Algemene Dienst NW
gepensioneerd 1-5-1968

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

Afscheid

Met ingang van 1 februari 1981 ging met 'vervroegd pensioen':

L. Hoogstad
loodgieter BMH
in dienst vanaf 29-9-1969

Met ingang van 1 april 1981 werden gepensioneerd:

L. Hoogstadt
lascontroleur KD/S & O
in dienst vanaf 24-10-1938

W.A. van Vlaanderen
hoofdwerkmeerster
pijpbewerkers Rep.
in dienst vanaf 29-7-1930

Met ingang van 1 mei 1981 werden gepensioneerd:

J.P.A. Grobecker
machinist sleepboten
in dienst vanaf 2-6-1947

D.A. Tabak
medewerker
gereedschapmagazijn MF
in dienst vanaf 20-5-1935

R.A. Vodegel
adm. medewerker F & A
in dienst vanaf 1-8-1955

O. Baris
aanbouwer
in dienst vanaf10-7-1934

G. van Winkelhof
timmerman
in dienst vanaf 13-2-1952

W. de Knegt
werkmeester lassers
in dienst vanaf 3-2-1947

H. van der Stoep
ijzerwerker
in dienst vanaf 17-12-1936

J.Ph. van den Bosch
koperslager
in dienst vanaf 31-7-1967

N. van Rooyen
portier
in dienst vanaf 31-07-1967

H. van der Bemt
medew. huish. dienst
in dienst vanaf 13-6-1955

P. in 't Veld
sorteerder
in dienst vanaf 1-1-1975

Francis Kelly
medew. magazijndienst
in dienst vanaf 1-1-1968

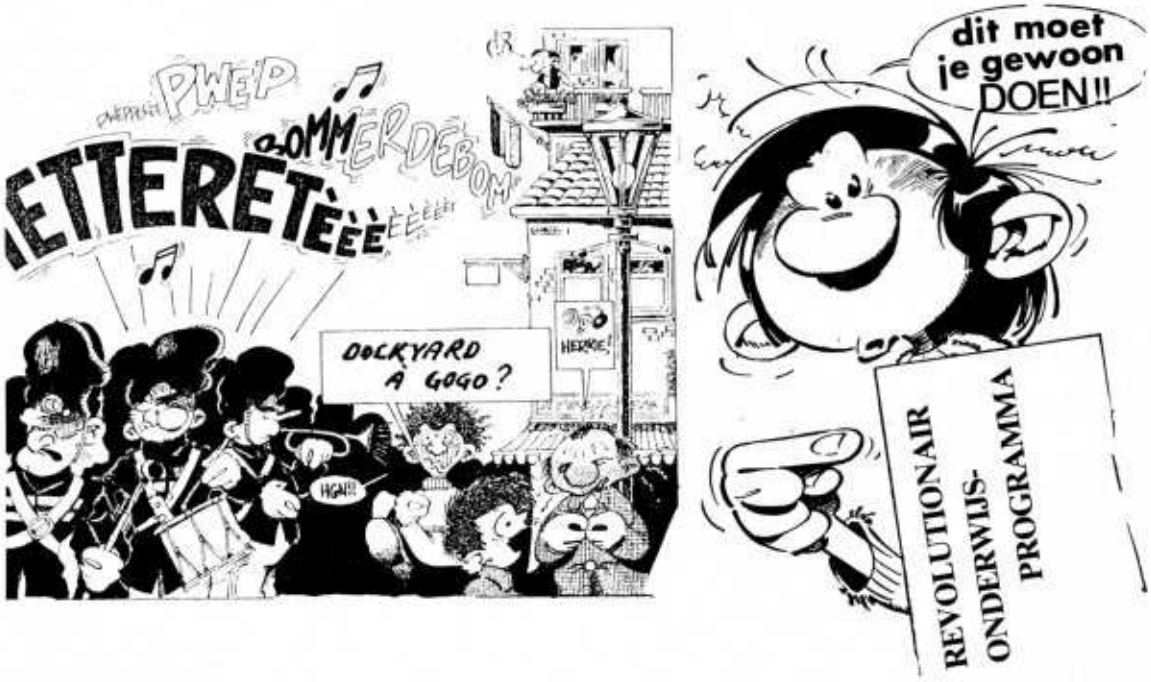
Een stukje Rhoonse Grienden, prachtig wandelgebied voor de fervente natuurliefhebber

WORDT MUZIKANT!

CURSUS

VANAF 12 JAAR

TROMPET & SLAGWERKLES



TAMBOER- & TROMPETTERKORPS 'DOCKYARD'

Inlichtingen: tel. 010 - 299795
- 280414
- 290017

Postbus 54520
3008 KA Rotterdam
Holland

VERSCHILLENDE MUZIEKAVONDEN
IN DE WEEK
TEVENS PLAATS VOOR DE GEVORDERDE
MUZIKANT